

# UACM

Universidad Autónoma  
de la Ciudad de México

---

*Nada humano me es ajeno*

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN COMUNICACIÓN Y CULTURA

**“Plan de Comunicación para la construcción de una cultura vial entre  
los motociclistas de la Ciudad de México”**

TRABAJO RECEPCIONAL  
PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN  
COMUNICACIÓN Y CULTURA

PRESENTA:

**Luis Daniel Avendaño Quiroz**

Directora del trabajo recepcional

**Mtra. Maribel Reyes Calixto**

México, D.F. Junio, 2015.

## SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



## UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

### RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

### DERECHOS RESERVADOS ©

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

## ÍNDICE

Agradecimientos

Introducción

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	7
1.1 Justificación desde lo social.....	9
1.2 Justificación desde la comunicación.....	10
1.3 Objetivos del plan de comunicación.....	11
2. DIAGNÓSTICO.....	12
2.1 Actores involucrados.....	13
2.1.1 Motociclistas.....	13
2.1.2 Gobierno del Distrito Federal.....	15
2.1.3 Secretaría de Movilidad.....	16
2.1.4 Policía de Tránsito del Distrito Federal.....	19
2.1.5 Automovilistas.....	20
2.1.6 Peatones.....	21
2.1.7 Sociedad.....	21
2.2 Metodología a emplear.....	25
2.3 Aproximación Conceptual desde dónde se aborda el problema.....	26
2.3.1 Industria cultural.....	27
2.3.2 Urbanismo.....	29
2.3.3 Movilidad.....	30
2.3.4 Interacción.....	30
2.3.5 Inclusión.....	31
2.3.6 Corrupción.....	31
2.3.7 Estilo de Vida .....	33
2.3.8 Nuevas tecnologías.....	34
2.4 Estrategia Metodológica.....	38
2.4.1 Objetivos.....	38
2.4.2 Métodos de investigación.....	38
2.4.3 Técnicas.....	42

2.4.4 Fuentes de información.....	46
2.4.5 Diseño de instrumentos.....	47
2.5 Análisis de los resultados.....	57
2.5.1 Encuesta.....	58
2.5.2 Método netnográfico.....	68
2.5.3 Análisis FODA.....	70
3. PLAN ESTRATÉGICO.....	71
3.1 Descripción y justificación de la estrategia.....	71
3.2 Objetivos tácticos y metas a corto, mediano y largo plazo.....	71
3.3 Ideas a comunicar para tácticas.....	72
3.4 Diagrama táctico.....	72
3.5 Recursos humanos, materiales, tecnológicos y económicos necesarios.....	75
3.6 Medios, canales y métodos de intervención por táctica. Selección y justificación...78	
3.6.1 Pauta mediática y/o cronograma de implementación.....	78
4. IMPLEMENTACIÓN DE TÁCTICAS.....	79
4.1 Diseño y desarrollo de talleres, guiones, soluciones mediáticas, gestión de recursos, etc.....	79
4.1.1 Estrategia 1 “Biker Certificado”.....	79
4.1.2 Estrategia 2 “A rodar juntos”.....	82
5. DISEÑO DEL PLAN DE PRUEBA, MONITOREO Y EVALUACIÓN.....	86
5.1 Selección y justificación de métodos y técnicas para cada etapa.....	86
5.2 Diseño de instrumentos.....	87
6. REFLEXIONES GENERALES.....	88
7. BIBLIOGRAFÍA.....	93
7.1 Referencias Bibliográficas.....	93
7.2 Referencias Electrónicas.....	95
7.3 Referencias Hemerográficas .....	96
8. ANEXOS.....	97

## AGRADECIMIENTOS

Agradezco a la Universidad Autónoma de la Ciudad de México por brindarme la oportunidad de formarme con una educación superior de calidad, porque al ingresar a esta Institución me salvó la vida de muchas maneras. También por brindarme el apoyo económico para la impresión y el empastado de mi trabajo recepcional. Agradezco a todos mis profesores y profesoras del ciclo básico y del ciclo superior del plantel Cuauhtepac, por su compromiso con la educación de sus estudiantes.

Agradezco infinitamente a mi directora de tesis la Mtra. Maribel Reyes Calixto porque nunca me abandono en este proyecto y creyó en mí, por brindarme su confianza, su apoyo, su tiempo y sus conocimientos a lo largo de mi estadía en la UACM. A la Mtra. Alicia Rodríguez Ruíz por su apoyo, sus consejos, por sus charlas increíblemente nutritivas y por su amistad. Porque sin ella, mi vida universitaria no habría sido la misma. Al Mtro. Juan Arellano Alonso por su apoyo, su dedicación, sus consejos, su compromiso a niveles que sólo pueden conocer quienes tenemos el honor de conocerlo y de haber sido sus estudiantes. Porque cuando alcance la madurez intelectual quiero ser como él. A la Dra. Graciela Sánchez Guevara por sus consejos, sus regaños, su apoyo y su tiempo, por escucharme y corregirme y sobre todo por su amistad. Al Mtro. Martín Hernández por tomarse el tiempo para leerme y la confianza dedicada a mi trabajo.

A mi familia... a mi hermana y mis hermanos por su apoyo, por su tiempo y por respetar mi espacio de trabajo, por sus bromas, por su amor y respeto. A mi sobrino Dante que cada vez que lo veo me alegra la vida, a mi cuñado Gerardo y mi cuñada Karla por sus consejos y su apoyo. A mi tío Ramón que me aconseja y me apoya, porque aparte de ser mi tío es para mí como un hermano mayor. A Javier por su apoyo, su lealtad, porque me sabe escuchar y por su amistad. A Pedro Silva que me motiva, que me apoya, que cree en mí, que me regaña y me aconseja, por su amistad. A Monse que es mi cómplice, mi compañera y mi mejor amiga, *Je t'aime ma belle.*

Por ultimo pero más importante agradezco a mis padres, por sus consejos, su apoyo y su amor incondicional, a mi madre que es la mejor del mundo, a mi padre que a pesar de todo sigue creyendo en mí y porque sigue siendo la persona que más admiro y respeto.

## INTRODUCCIÓN

La necesidad que tenemos de transportarnos de un lado a otro es esencial para realizar las actividades cotidianas, ya sea como peatones usando el transporte público, como ciclistas, como automovilistas y como motociclistas, parece sencillo usar los vehículos. Pero debido al ritmo de vida que se lleva siendo habitante de la Ciudad de México el tema de la movilidad se presenta como una constante llena de complicaciones. La regulación de los vehículos es importante porque al no contar con un reglamento de tránsito que sea incluyente y que le dé seguimiento a la problemática que existe en torno a las deficiencias del sistema jurídico que no contribuye a solucionar el tráfico vehicular y la falta de infraestructura, complican el panorama urbano.

Es necesario darnos cuenta y aceptar que vivimos en una sociedad que cada vez más se torna indiferente a los problemas que repercuten directamente en el desarrollo de un bien común. De esta manera, el presente plan de comunicación aborda la problemática que existe con los motociclistas en la Ciudad de México, que van desde cuestiones de manejo, accidentes viales, falta de información, extorsión, etc.

Mejorar la movilidad tiene implicaciones económicas que afectan la el bolsillo de las personas: costo de gasolina, costo del pasaje en transporte público, peaje en casetas, refacciones mecánicas, etc., políticas que derivan en clausulas o modificaciones al reglamento de tránsito, sociales en el aspecto de necesidades y deseos de las personas y culturales en relación a las responsabilidades y deberes cívicos de los habitantes en su entorno, principalmente el respeto a sus semejantes. Esto en conjunto se entiende, que se trata de desplazamientos de personas, de mercancías, que se producen en un entorno físico, en este caso se trata de la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad, donde convergen los diferentes medios o sistemas de transporte: auto, transporte público, motocicleta, bicicleta, etc. Es por eso que la realización de una campaña de comunicación que aborde estas implicaciones sea necesaria para poder promover una cultura vial basada en el respeto y así poder contrarrestar los malos hábitos que están presentes en nuestra sociedad, tomando en cuenta que solo será posible cuando comprendamos que el respeto es el primer paso que nos llevará a encontrar un beneficio y un bien común.

Ante este caos provocado por vehículos públicos y privados, falta de respeto a los reglamentos de tránsito, tanto por los usuarios de vehículos como los usuarios peatones, es necesario reordenar y promover la cultura vial en la ciudad de México.

El Plan de Comunicación está dividido en cuatro capítulos:

Dentro del primero “**Planteamiento del problema**”, se muestra la justificación social y lo comunicativo, planteando que la movilidad en la Ciudad de México es un problema debido a la gran cantidad de vehículos y se propone a la motocicleta como un vehículo alternativo de transporte.

En el segundo capítulo “**Diagnóstico**”, se abordan las herramientas metodológicas y la aproximación conceptual para abordar el problema. Así como el resultado y análisis de lo obtenido tras la investigación de campo.

En el tercer capítulo “**Plan estratégico**”, se muestran las estrategias elegidas para combatir la corrupción, mejorar la movilidad y la información que se cree necesaria para beneficio de los motociclistas en la Ciudad de México.

El cuarto y último capítulo “**Desarrollo estratégico y propuesta de implementación**”, se proponen las estrategias con sus respectivas tácticas para la aplicación y la evaluación de los resultados.

Y concluyendo ésta investigación, se encuentran las reflexiones generales, la bibliografía y los anexos que se sitúan al final del trabajo.

## 1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La motocicleta nace de la idea de combinar los pedales de la bicicleta y el motor de un automóvil, esto a finales de 1890. En 1897 los hermanos de origen ruso Eugene y Michel Werner ensamblaron un motor pequeño en una bicicleta y es aquí cuando en 1898 comenzó su fabricación de forma masiva. Desde sus inicios la motocicleta fue creada como vehículo de transporte rápido, ligero y económico. En nuestro país existe un padrón aproximado de “2.5 millones de motocicletas y en la Ciudad de México más de 130 mil” (INEGI, 2014, número que va en aumento cada vez con mayor rapidez por la demanda del mercado. Las cifras que se obtienen del Banco de Información del INEGI solo muestran datos hasta el año 2014, en el año 2013 el padrón de motocicletas registradas en circulación en el Distrito Federal era de 91,324 motocicletas.

El congestionamiento y la contaminación en la Ciudad de México crecen cada vez más rápido, son problemas que de manera paulatina están causando estragos en la sociedad, el sistema de transporte público ya no es suficiente para cubrir las necesidades de transporte de los ciudadanos. A partir de esta situación, una solución inmediata, real y práctica es la motocicleta.

En la actualidad, las motocicletas se han convertido en una alternativa de transporte para desplazarse en el caótico tránsito de la Ciudad de México. La motocicleta es una opción tangible y económica para reducir los gastos familiares. El costo de venta y de mantenimiento de estos vehículos automotores son casi 7 veces menores que los de un automóvil. Una motocicleta de baja cilindrada que van desde los 90 centímetros cúbicos (cc) hasta los 150cc, que son las ideales para circular en las calles y avenidas del Área Metropolitana, cuestan entre 25 mil y 35 mil pesos dependiendo la marca y los concesionarios. Un auto compacto ahorrador oscila entre los 120 mil y 150 mil pesos. Así “en la actualidad, utilizar este vehículo en el Distrito Federal representa consumir hasta 30 veces menos gasolina que un carro, es un transporte más eficiente, desgasta 200% menos el pavimento y permite llegar a un destino hasta en la mitad de tiempo que en un auto<sup>1</sup>” (Valdés, 2010).

En países como Argentina, Brasil, Chile y Colombia, el uso de estos vehículos representa un ahorro potencial para la economía de quién las usa, para el gobierno en términos de infraestructura vial y por supuesto para el medio ambiente (Simpson, 2009).

---

<sup>1</sup> Se refiere a que una motocicleta recorre entre 30 y 35 km/l y pesa aproximadamente 150kg.

Las motocicletas también representan un grave problema a mediano y a largo plazo si no se pone en marcha un plan de regulación vial, inclusión y organización de este medio de transporte. Con esto quiero decir, que existe una mala interpretación del reglamento de tránsito en su aplicación a motocicletas, así como la falta de información del reglamento por parte de los oficiales de tránsito, los automovilistas y los motociclistas, esto propicia que las lagunas entre lo jurídico y lo legal sean aprovechadas para cometer actos ilícitos. Así, también se necesita una regulación vial que procure la seguridad de los motociclistas ante la condición deteriorada de las vialidades. Otra consecuencia importante al no incluir a los motociclistas en la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, permite a la delincuencia hacer uso de este vehículo para cometer delitos si este no está debidamente registrado, con los ordenamientos en regla y actualizados.

Por otro lado, la motocicleta podría llegar a convertirse en una plaga en las vialidades, tal es el caso de los países: Colombia, Brasil, Venezuela, Argentina, Chile y Uruguay, siendo los dos primeros de la lista los que están implementando estrategias de movilidad y organización de los vehículos automotores. (Simpson, 2009)

El nuevo reglamento de tránsito que entró en vigor el 29 de abril del 2015, sustituyó al anterior que fue emitido en el año de 1975 en donde la Comisión Nacional de Seguridad Pública a través de la policía federal se encargará de su aplicación y vigilancia.

El día 4 de mayo de 2015 el portal de noticias "paréntesis", en la actualización de una nota del 29 de abril de 2015 donde hacía mención a la publicación del nuevo reglamento de tránsito del Distrito Federal, señaló que el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Miguel Ángel Mancera aún no tiene listo el nuevo reglamento de tránsito, ya que aún no lo ha revisado por lo que aún no ha sido publicado en la gaceta oficial. Esto retrasa la entrada en vigor de la Ley de Movilidad que estaba estipulada como fecha máxima para su publicación el día 29 de abril de 2015.

En algunos países alrededor del mundo y en Europa principalmente, las motocicletas forman parte y están reguladas por las leyes de movilidad y tránsito; a esto me refiero que en las leyes de movilidad y tránsito, incorporan a las motocicletas en todo el cuerpo del reglamento de la misma manera que los automovilistas, teniendo los mismos derechos y las mismas obligaciones. A diferencia de México que sólo en el capítulo quinto dentro del reglamento de tránsito se refiere a las bicicletas y motocicletas; en el que se menciona que las bicicletas "tienen los mismos derechos y obligaciones

aplicables para un conductor de cualquier otro vehículo” (LTVDF, 2014: capítulo 5) sin hacer mención a los motociclistas, es importante recalcar que los ciclistas serán amonestados solo de manera verbal y a los motociclistas se les sancionara con entre cinco y diez días de salario mínimo según la infracción que corresponda.

En el contexto se derivan las siguientes preguntas de investigación

General:

¿Qué tipo de información es la adecuada para desarrollar un plan de comunicación que beneficie a los motociclistas en el tránsito de la Ciudad de México?

Particular:

¿Cuáles son las condiciones urbanas y jurídicas en las que se lleva a cabo la movilidad del motociclista en el Distrito Federal?

### 1.1 Justificación desde lo social

Creo necesario que la inclusión de los motociclistas a la Ley de Movilidad del Distrito Federal se efectúe, ya que en la actual Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal no son contemplados, esto ocasiona que no haya regulaciones en el nuevo reglamento que protejan a este grupo vulnerable de los abusos policiacos y de la aplicación correcta de las sanciones administrativas que rigen el reglamento de tránsito. Tales como: circular en carriles confinados para uso exclusivo de ciclistas, circular en avenidas de alto flujo y de acceso controlado (periférico, autopista, circuitos viales, etc.), el uso correcto de equipo de seguridad, tener conocimiento sobre las infracciones que provoquen una confinación del vehículo y sea remitido al depósito vehicular (corralón), etc.

En dicha ley se desarrolla un glosario donde son definidos factores urbanos y de personal que se involucran en la vialidad de la Ciudad de México, en el que podemos encontrar el peatón, el ciclista y el automovilista, sin contemplar a los motociclistas. Sin embargo, en ese documento se encuentra la consideración sobre un “Carril Confinado”, el cual “se refiere al carril de la superficie de rodamiento para la circulación de un tipo de transporte automotor, específicamente de transporte público de pasajeros, sobre un sentido de la vía, con dispositivos de delimitación en el perímetro del carril que no permiten que se introduzcan otro tipo de vehículos” (LTVDF, 2014: 2).

Cabe mencionar que en el Reglamento de Tránsito del D.F., los motociclistas se ubican con obligaciones y prohibiciones, en el mismo capítulo de los ciclistas, sin embargo a los ciclistas (que en algunas partes de la ciudad ya cuentan con un carril confinado) únicamente se les amonesta verbalmente y se les orienta a conducirse conforme a las disposiciones del reglamento. En cambio, los motociclistas son sancionados dependiendo la infracción y en la mayoría de los casos son remitidos al corralón, por lo tanto los motociclistas deberían contar con un carril confinado ya que son vehículos automotores y así poder circular libremente sin incurrir en sanciones de tránsito en las que pueden ser víctimas de la corrupción policiaca.

Debido a los constantes aumentos de la gasolina, la motocicleta se ha convertido en una alternativa de transporte, rápido, eficaz y económico, en una ciudad afectada por el congestionamiento vial, que afecta de manera directa al medio ambiente.

Lo anterior, es de suma importancia implementar estrategias que promuevan la cultura vial para que se propicie el respeto hacia una armonía vial que derive en un manejo seguro.

## 1.2 Justificación desde lo comunicativo

La evolución de la comunicación ha permitido transmitir conocimiento, reflexiones, conciencia, etc., a través de diferentes medios de comunicación. La comunicación le ha proporcionado herramientas a la población que le permite interactuar en la sociedad que habitan. Esta interacción les permite comprender su entorno y la vida cotidiana.

La palabra comunicación se entiende en su etimología como acción y efecto de comunicar. “Del latín *communicare*, intercambiar, compartir, poner en común, de *communis*, común, público.” (Gómez de Silva, 1998).

He ahí, que la construcción social de una comunicación óptima, es vital para la vida cotidiana y para los individuos que conforman una sociedad, permitiendo que la comunicación sea parte esencial de la cultura, ya que esta interacción construye un discurso social. En el caso de los motociclistas en la Ciudad de México es la interacción que tienen con los automovilistas, ciclistas, peatones e instituciones.

Dentro del sistema social, los medios de comunicación son los encargados de codificar el supuesto “debe ser”, basados en la ideología dominante que marca los estereotipos,

prejuicios de manera irracional, esto se convierte en modelo a seguir por toda la sociedad; de ahí que en ellos encontremos la comunicación dentro de la misma cultura como parte complementaria, es decir mediante la publicidad, los programas y películas que se manejan dentro de la tv, el cine, la radio, el internet, revistas, periódicos, espectaculares, etc.

A partir de las diferentes problemáticas que emergen dentro de la sociedad, las ciencias sociales y los medios de comunicación; visualizamos las estructuras, las conductas sistémicas, los supuestos sociales, en los cuales se desarrolla la comunicación y por consiguiente este tema será explicado a partir de las Teorías de la Comunicación.

Por otra parte emplearé como herramienta de trabajo la comunicación organizacional, que me permitirá estructurar el proceso mediante el cual fluye la información entre los integrantes de una organización de manera directa, frente a frente y sin intermediarios que puedan modificar o malversar la información. Esto me ayudará a analizar y a proponer estrategias para la realización de este de Plan de Comunicación.

### 1.3 Objetivos

#### Objetivo general

Desarrollar un plan de comunicación con el objetivo de dar a conocer las condiciones urbanas y jurídicas en las que se lleva a cabo la movilidad de los motociclistas y así promover una cultura vial basada en el respeto.

#### Objetivos particulares

- Realizar un diagnóstico que permita identificar el grado de conocimiento del reglamento de tránsito, las condiciones viales y los accidentes que afectan a los motociclistas cotidianamente.
- Construir un plan de comunicación basado en tres estrategias específicas enfocadas a promover una cultura vial basada en el respeto: una serie de carteles en tres versiones, un taller online<sup>2</sup>, y una calcomanía.

---

<sup>2</sup>Online significa que está disponible o se realiza en internet.

- Promover el motociclismo de una manera responsable, ética e incluyente mediante la aplicación de las estrategias planeadas.

## 2. DIAGNOSTICO

El propósito de un diagnóstico es, que a través de la combinación de elementos como la entrevista, el cuestionario, lectura de documentos entre otros; el diagnóstico tiene como objetivo detectar problemas dentro de una organización, causas y efectos de los mismos a fin de determinar si se están cumpliendo los objetivos y metas iniciales de la empresa, si están causando un desvío en los mismos o bien; si están ocasionando crisis organizacional.

Identificar qué es un diagnóstico, para que sirve y los pasos para su elaboración, desde el origen griego de la palabra formado por el prefijo **día** (a través), y **gnosis** (conocimiento o apto para conocer). En general, el término indica el análisis que se realiza para determinar cuál es la situación y cuáles son las tendencias de la misma. Esta determinación se realiza sobre la base de informaciones, datos y hechos recogidos y ordenados sistemáticamente, que permiten describir, analizar y determinar mejor qué es lo que está pasando en la realidad.

“Un método inventado por los antropólogos para “sumergirse” durante largos tiempos en la vida diaria de la comunidad para entenderla mejor. Aquí se trata de una forma más superficial: participar directamente en algunas actividades de la gente, para adquirir una comprensión más profunda, y producir comentarios e informaciones en forma más oportuna y espontánea.

Algunos ejemplos de aplicación:

- Cuando se necesita investigar el punto de vista de la gente, sus valores, sus reglas de comportamiento; conocer aspectos de organización y producción para planificar o ajustar la intervención;
- Cuando se necesita retroalimentar al proyecto con aspectos poco conocidos de la vida de la comunidad, que ha surgido e relación con la implementación de las actividades (seguimiento);
- Para evaluar el impacto del proyecto, en combinación con otros métodos.

En sentido general la observación participante sirve sobre todo para obtener ideas e indicaciones nuevas sobre la marcha a seguir de la comunidad, no produce información detallada y cuantitativa”. (Geilfus, 2002).

Para mi investigación, realizar el diagnóstico en torno a los motociclistas me permitirá prever las situaciones y los problemas futuros que rodean a mi objeto y/o sujetos de estudio, podré conocer mejor a las personas que se beneficiarán con la ejecución de mi plan de comunicación, podré tener en claro mis objetivos dentro de la planificación que realizaré., así también, determinaré que recursos, metodología y contenido utilizaré.

Lo más importante, es que me permitirá conocer, comprender y reflexionar sobre las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, de los motociclistas y su contexto.

De esto se deriva que es importante conocer cuáles son los actores sociales (primarios y secundarios) para abordar la problemática.

## 2.1 Actores involucrados

Los actores involucrados que serán abordados para mi investigación son instituciones y sujetos de la Ciudad de México, que me ayudarán a analizar la movilidad en la que se encuentran principalmente los motociclistas.

### 2.1.1 Motociclistas<sup>3</sup>

Los motociclistas como se les conoce en México, son usuarios que conducen un vehículo motorizado de dos, tres o cuatro ruedas, en algunos países de Latinoamérica y Europa: como Colombia, Argentina, Brasil, Francia, Italia, Alemania, etc., se les conoce como “moteros, motoristas o motoqueros”, para poder clasificar los tipos de motociclistas que existen es necesario comprender que hay distintas visiones o maneras de ver la motocicleta.

---

<sup>3</sup> La información recabada sobre los tipos de motocicletas fue tomada del suplemento Autos y Motos publicado el día 17 de Septiembre 2014, a través de la página [www.diarionorte.com](http://www.diarionorte.com).

Los motociclistas que se desplazan diariamente en la ciudad, son personas que trabajan como repartidores, otros que se dirigen a su trabajo y usan este medio de transporte por rápido, económico y eficaz en el tránsito o simplemente usan la motocicleta para actividades de esparcimiento.

Están los motociclistas que practican deportes, como: el off road o en duro, carreras en pista, stunt, por mencionar algunos:

### *Chopper*

Los motociclistas que les gusta viajar en carretera distancias largas se les conocen como "Cruzero o Chopper", los cambios de velocidades son más prolongados, más largos en el primer cambio se alcanzan 60 km/h, en el segundo 80 km/h, tomando como ejemplo una moto con un motor grande que rebasa los 1000 cc.

### *Custom*

Se suelen llamar o relacionar motos custom a la chopper, bobber y otras variantes similares. Pero en realidad, las custom por definición es cualquier moto que ha sido modificada o personalizada, se pueden construir desde cero o solo realizarle algunas modificaciones.

### *Café Racer*

Las motocicletas café racer son un estilo que se originó en Inglaterra en la década de los 50's. Su detalle más singular es la apariencia de una clásica moto de carreras, suelen diferenciarse por su manillar recortado, asiento monoplaza, tubos de escape recubiertos por tela o material que evite quemaduras (cinta anti calórica) y el chasis se asemeja al de una cuna.

### *Bobber*

Este es un estilo americano que se creó en los años 40 y se dice que lo iniciaron los soldados después de la segunda guerra mundial, en un principio se realizaban a motos Harley Davidson, Indian o Triumph, se caracterizan por ser bajas, largas, con llantas anchas y del mismo diámetro atrás y adelante, rines de rayos y asiento monoplaza.

### *Street Tracker*

Este estilo está basado en las carreras de DirtTrack, conservan esa apariencia pero son modificadas para ser usadas en la calle.

## *Brat Style*

También conocido como Japan Style es un estilo de origen japonés, una mezcla entre una café racer y una bobber.

### 2.1.2 Gobierno del Distrito Federal

El actual Jefe de Gobierno del Distrito Federal el Dr. Miguel Ángel Mancera Espinosa, quien fuera candidato por el Partido de la Revolución Democrática (PRD), resulto electo el 1° de julio del 2012 y asumió el cargo el 5 de diciembre del 2012 mediante la rendición de protesta ante la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

“El Estatuto de Gobierno del Distrito Federal en sus artículos 1°, 2°, 7° y 8°, establece que las disposiciones de dicho ordenamiento tienen por objeto normar la organización y funcionamiento del Gobierno del Distrito Federal.

La Ciudad de México es el Distrito Federal, sede de los Poderes de la Unión y capital de los Estados Unidos Mexicanos. Es una entidad federativa con personalidad jurídica y patrimonio propio. El Gobierno del Distrito Federal está a cargo de los Poderes Federales, y de los Órganos Ejecutivo, Legislativo y Judicial de carácter local.

Las autoridades locales de gobierno son: Asamblea Legislativa del Distrito Federal; Jefe de Gobierno del Distrito Federal; y Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal.

En ese orden de ideas, el Distrito Federal, considerado como la Ciudad de México, es una entidad federativa, cuyo gobierno denominado “Gobierno del Distrito Federal”, está a cargo de los órganos ejecutivo, legislativo y judicial de carácter local, por lo tanto, queda perfectamente claro que el Distrito Federal es la entidad federativa y el Gobierno del Distrito Federal es el órgano jurídico-político de organización de su gobierno.

Los órganos locales del Gobierno del Distrito Federal son autónomos, funcional, operativa, estructural, jerárquica y presupuestalmente, los cuales no se encuentran supeditados entre sí, sin embargo, es importante señalar que se encuentran interrelacionados para el desempeño de sus actividades; a manera de ejemplo: la Secretaría de Finanzas ministra los recursos presupuestales conforme al Decreto de Presupuesto de Egresos; el Decreto de Presupuesto de Egresos es aprobado por la

Asamblea Legislativa; los tres órganos rinden informes a la Asamblea; el Jefe de Gobierno por conducto de la Gaceta Oficial del Distrito Federal publica los ordenamientos de los tres órganos; la Asamblea Legislativa por conducto de la Contaduría Mayor de Hacienda verifica la cuenta pública respecto de la correcta aplicación de los recursos asignados a los tres órganos; el Jefe de Gobierno somete a la Asamblea para su aprobación las propuestas de magistrados, entre otras. Por lo tanto existe una estrecha vinculación en la actuación de estos órganos locales, lo cual no significa pérdida de la autonomía de los órganos locales de gobierno.” (GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, 2013).

### 2.1.3 Secretaría de Movilidad

“Los antecedentes de un sistema gubernamental propiamente responsable de la planeación y gestión de los transportes y las vialidades en la capital de la República como lo es la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) se ubican entre los años de 1975 y 1976, con la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (Covitur), organismo público descentralizado encargado de la planeación, proyección y construcción de obras en esta materia.

El Sistema de Transporte Colectivo Metro fue creado por decreto presidencial el 29 de abril de 1967.

La Dirección General de Policía y Tránsito y la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transporte conservaron las funciones de administrar, regular y vigilar el servicio.

En la década siguiente, esto es entre 1975 y 1984, la Covitur paulatinamente fue perdiendo funciones. En 1981 se creó el organismo Autobuses Urbanos de Pasajeros Ruta 100 (R-100).

La ciudad sufrió un paro camionero -del llamado "pulpo" que quería autorización para aumentar las tarifas- y el presidente de la República firmó el decreto el 25 de septiembre de 1981 por el que se creó R-100, un organismo público desconcentrado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuyo objetivo social era la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal y zonas conurbadas.

Tres años después, en 1984, se creó la Coordinación General de Transporte (CGT) con el objetivo de diseñar las políticas de transporte urbano. La CGT integró los modos y organismos de transporte existentes en el Distrito Federal. Sus funciones fueron hacer estudios económicos, sociales y técnicos necesarios para la planeación del transporte y la vialidad en la capital, para poder determinar las medidas técnicas y operacionales de todos los medios de transporte urbano.

En 1985, la Dirección General de Autotransporte Urbano (DGAU) se incorporó a la CGT, con la idea de una integración sectorial y vertical de funciones, para paliar las situaciones de corrupción surgidas con el trato al público. Sus funciones eran de carácter normativo en servicios de pasajeros, carga, foráneo y local, sobre todo, encargada del transporte concesionado de taxis y colectivos en la entonces Dirección General de Policía y Tránsito.

La DGAU se convirtió más tarde en la Dirección General de Servicios al Transporte (DGST) pero siguió manteniendo una estrecha vinculación con la policía.

Entre 1984 y 1990, las funciones básicas de la Coordinación General de Transporte eran similares a las que hoy tiene su sucesora SEMOVI. Es decir, la elaboración del Programa Integral de Transporte y Vialidad; estudios para hacer eficiente el uso del servicio y su infraestructura, tarifas, supervisión de operación, marco legal para la prestación del servicio y autorizaciones.

Pero hasta los primeros años de la década de los noventa, aun con la conjunción de la gestión, planeación y regulación de los distintos modos y organismos de transporte en una sola instancia, la estructura institucional no era suficiente ni consistente.

Aunque desde 1994 la Coordinación General de Transporte se elevó a rango de Secretaría, a partir de 1995, en enero, la Regencia de la ciudad anunció la puesta en marcha de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal. La CGT ya agrupaba en una sola instancia a los diferentes organismos encargados de la planeación y control del transporte en el entonces Departamento del Distrito Federal y los organismos públicos operadores del transporte colectivo como la R-100, el Metro y el Servicio de Transportes Eléctricos.

Por su parte, en 1987 inició funciones la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, con atribuciones para hacer recomendaciones, pues las facultades legislativas fueron adquiridas propiamente a partir de 1997. Sin embargo, desde su inicio se ha

venido consolidando como una institución vinculada a los aspectos legislativos del transporte, y desde 1994 se constituyó en un instrumento de política sectorial muy influyente.

La Secretaría de Transportes y Vialidad se creó el 30 de diciembre de 1994, día en se publicó la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal.

Entonces la SEMOVI absorbió las unidades administrativas que conformaban la Coordinación General de Transporte, la Dirección General de Estudios y Proyectos, la Dirección General de Desarrollo Integral del Transporte y la Dirección de Administración.

Además, la Dirección General de Servicios al Transporte (antes Dirección de Autotransporte Urbano) y la Dirección General de Control de Tránsito (que pertenecía a la Secretaría de Protección y Vialidad) y se creó la Dirección General de Apoyo de Sistemas.

La SEMOVI tuvo una reestructuración en 1999, en la cual la Dirección de Planeación y Proyectos de Vialidad cambió de nomenclatura a la de Dirección General de Planeación y Vialidad; y la Dirección General de Normatividad y Evaluación del Transporte y Vialidad a la de Dirección General de Regulación al Transporte.

También se transfirió la Dirección de Centros de Transferencia Modal (Cetram) de la Dirección General de Servicios al Transporte a la Dirección General de Planeación y Vialidad. La reestructura se incluyó en el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal y se publicó en la Gaceta del Distrito Federal el 11 de agosto de 1999". (SECRETARÍA DE MOVILIDAD, 2015).

“La Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI), es la encargada de formular y conducir el desarrollo integral del transporte, controlar el autotransporte urbano, así como planear y operar las vialidades en el Distrito Federal.

La Secretaría de Transportes y Vialidad contribuye al desarrollo económico y social de la Ciudad de México, a través de garantizar un servicio eficiente y de calidad para el traslado de personas y bienes, así como una infraestructura vial adecuada a la dinámica de las necesidades de la capital de la República, con un enfoque metropolitano, bajo los principios de honestidad, transparencia y con apego a la ley y el servicio público con el

fin de elevar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad". (SECRETARÍA DE TRANSPORTES Y VIALIDAD, 2014).

#### 2.1.4 Policía de Tránsito del Distrito Federal

El trabajo que el policía de tránsito realiza, es la de atender el congestionamiento vial, hacer parte en los accidentes automovilísticos, controlar el tránsito y hacer valer el reglamento de tránsito para que así la movilidad de la ciudad sea eficiente.

En la Ciudad de México, el policía de tránsito pertenece a la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal (SSP DF), la función de estos elementos de seguridad consiste en:

"Salvaguardar la vialidad, seguridad, integridad y bienestar de la ciudadanía, bajo los principios de actuación y la constante profesionalización de los elementos del escuadrón motorizado, son su prioridades.

La distribución de los servicios del escuadrón motorizado de seguridad vial se presentan particularmente en:

- Periférico
- Circuito Bicentenario
- Viaducto
- Corredor Cero Emisiones
- Escolta a funcionarios SSP y GDF
- Escolta al Presidente
- Apoyo a conducción en marchas
- Operativos en conjunto con policía judicial
- Servicios de escolta a celebridades y visitantes
- Escolta para equipos de futbol y porras

Asimismo participan en los servicios de la dirección de infracciones con dispositivos móviles tales como:

- Alcoholímetro diurno y nocturno
- Apoyo a programas delegacionales
- Apoyo a eventos masivos
- Liberación de vialidades, oficinas públicas como:

Conciliación y arbitraje, juzgados, paraderos, estaciones del metro, tianguis, etc.” (SECRETARÍA DE SEGURIDAD PUBLICA DEL DISTRITO FEDERAL, 2014).

#### 2.1.5 Automovilistas

El automóvil es un vehículo de motor, generalmente de explosión, que los pone en movimiento. El automóvil se usa para el traslado y transporte de personas principalmente.

Las personas que usan automóvil se les llama “automovilistas”, los automovilistas usan automóvil para desplazarse a su lugar de trabajo, a lugares recreativos, para transporte de carga, etc. También existen varios tipos de automovilista, por ejemplo:

- De uso particular: Son las personas que usan su vehículo para trasladarse de un lugar a otro y son dueños del auto.
- De trabajo: Las personas que emplean el automóvil como fuente de trabajo se les llama “choferes”, en su mayoría, el vehículo es usado para brindar un servicio a clientes que requieren traslados a lugares específicos “servicio de taxi”.
- De deporte y recreación: Son las personas que usan su vehículo para practicar el deporte del “automovilismo”, en distintas modalidades, por ejemplo: rally, drift, fórmula 1, etc.

#### 2.1.6 Peatones

Un peatón es la persona que transita a pie por las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, o que conduce un vehículo no motorizado, así como los usuarios de sillas de ruedas manuales, eléctricas o scooters eléctricos para personas con diversidad física o con dificultades de movilidad.

“Peatón es la persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías públicas. También se consideran peatones los que empujan cualquier otro vehículo son motor de pequeñas dimensiones o los minusválidos que circulan al paso con una silla de ruedas con motor o sin él”. (Dirección General de Tráfico, 2014).

### 2.1.7 Sociedad

“La sociedad, según la Real Academia Española, es una reunión mayor o menor de personas, familias, pueblos o naciones. Es también una agrupación natural o pactada de personas que constituyen unidad distinta de cada uno de sus individuos, con el fin de cumplir, mediante la mutua cooperación, todo o alguno de los fines de la vida” (RAE, 2015).

Para el sociólogo francés Émile Durkheim (1893), la sociedad moderna mantiene la cohesión o la unión debido a la solidaridad. Durkheim consideró que hay dos tipos: la solidaridad orgánica y la solidaridad mecánica. La primera es aquella que se da en las sociedades industriales como consecuencia de la división del trabajo en las empresas, lo cual hace que las personas sea cada vez más diferentes entre sí y el sentido de pertenencia a un grupo que predomina en las comunidades pequeñas o en la familia puede diluirse.

La segunda es aquella que se presenta en comunidades rurales, la familia y grupos de mejores amigos, donde las relaciones y la comunicación se dan “cara a cara”.

Durkheim analiza a las sociedades modernas en contraposición a las medievales, e intenta descifrar sus características y problemáticas. Según Durkheim, las sociedades medievales mantenían lazos sociales muy fuertes, basados en la unión religiosa, donde la conciencia del grupo estaba por encima de las individualidades, que estaban poco desarrolladas. Aquí aplicaba una solidaridad social “mecánica o por semejanza”. En contraparte, las sociedades modernas se organizan según la división del trabajo. La Iglesia Católica ya no tiene el mismo rol (y poder) que en la Edad Media, por lo cual la religiosidad es menor y menos fanática por lo tanto los lazos sociales son más débiles; la individualidad está por encima de la conciencia de grupo en esta sociedad aplica una solidaridad “orgánica”. Para el autor, las sociedades modernas reemplazan al Dios de la Iglesia Católica medieval, por un nuevo Dios moderno que es la sociedad.

Durkheim considera que los problemas de la sociedad moderna se dan cuando surge lo que él llama “formas patológicas del trabajo social”.

- La división anómica del trabajo: esta patología se presenta cuando la falta de valores morales del hombre conducen a la sociedad a una crisis económica.
- La división coactiva del trabajo: se da cuando el trabajador no está conforme con la labor que realiza. También se produce cuando el obrero no le encuentra el sentido al trabajo que desempeña.

El autor considera que el hombre debe regular sus deseos, “sólo la sociedad puede desempeñar tal papel moderador, pues es el único poder moral superior al individuo, cuya autoridad este acepta. Sólo ella tiene el poder necesario para establecer la ley y fijar el límite más allá del cual no debe ir las pasiones”. (Durkheim, 1895).

Para las dos últimas patologías, que son las que competen al individuo forma particular, el autor propone dos soluciones más concretas y quizás también más polémicas. Si un trabajador no está conforme con su labor o no le encuentra sentido, se propone el cambio de tarea, para el tercer caso la solución es asignarle al obrero más trabajo, en otras palabras; si el obrero tiene tiempo de pensar que su trabajo o lo satisface, es porque no tiene suficiente cantidad de trabajo.

Durkheim decía que en la nueva sociedad industrial se requiere de un nuevo sistema de educación. “Nuestro método no tiene pues, nada de revolucionario. Es incluso en cierto sentido, esencialmente conservador, pues considera los hechos sociales como cosas cuya naturaleza, por flexible y maleable que sea, no podemos, pese a todo, modificar a voluntad”. (Durkheim, 2001: 9).

Por lo tanto, la sociedad moderna trae consigo un pensamiento moderno, es por eso que lo sabemos acerca del surgimiento del pensamiento moderno, es que surge de la nueva concepción del universo y del comienzo de una nueva era que marca el renacer del hombre. ¿Pero que hace al hombre moderno?.

Luis Villoro en su libro “El pensamiento moderno”, menciona que el pensamiento moderno se construye, se consolida y se diversifica en los siglos posteriores al Renacimiento, se desarrolla con una nueva sociedad, se vuelve más complejo.

La cosmovisión humana occidental de la Edad Moderna se caracteriza por la creciente consciencia de sí; en la lenta transición desde el Renacimiento hasta la revolución industrial se generó un cambio ideológico fundamental entre tantos otros sucesos de dinamización del mundo: la actitud pasiva del hombre con un destino predeterminado se convirtió en una noción activa, el universo se reveló ilimitado y el destino de la vida de los hombres comenzó a depender de la voluntad y de las acciones ejecutadas en la vida cotidiana, ya no de Dios.

El ser humano consciente de sí e idealizado como un ser creador y digno de libertad utilizó el conocimiento como herramienta para dominar y acumular.

En el Renacimiento el ideal común se verá definido por la esperanza de un “renacer del hombre”, hacia una vida verdaderamente humana mediante el uso de las artes, las ciencias, la investigación y la razón. Se valoriza al hombre como sujeto creador, durante el renacimiento el hombre se interesó por el mundo que lo rodeaba, se revalorizó la razón y la experiencia como fuente de razón. La capacidad del intelecto humano conduce a que el pensamiento debía ser reflexivo y crítico. Surge una nueva manera de entender el mundo y la vida de los hombres, su relación con la naturaleza y con Dios, el hombre se posiciona como el centro de sus preocupaciones y exalta sus valores y la posibilidad de transformar el mundo a través de su acción, se considera al ser humano como un ser natural, esta idea se opone a la idea medieval de que el ser humano es ser-para-Dios.

Desaparece la idea de “Dios dice”, se abre una brecha precisa entre el hombre y su cosmovisión del mundo. El hombre debe asumir ser el mismo, ser dueño de su propio destino, el hombre es libertad, se hace presente el individualismo que será parte importante de la modernidad.

La modernidad en términos sociológicos y filosóficos se define como el proceso de imponer la razón como norma trascendental a la sociedad, para entender la modernidad debemos hacerlo bajo diferentes perspectivas de forma crítica, pues solo a través de ese proceso podremos darnos cuenta de la realidad.

La modernidad como tal es el resultado de largo proceso histórico en el cual se presentan elementos de continuidad y ruptura, este proceso o esta idea comienza principalmente en países de Europa occidental y se extiende en el mundo a partir del siglo XVI. La modernidad marca una ruptura con las formas anteriores, tanto ideológicas, sociales, comerciales y políticas. De manera que, se desplaza la concepción de las creencias y el

pensamiento medieval, que ponían a Dios como el centro de todo y en su lugar ponen al hombre. Así surgen diversos pensadores y teorías contrarias que simplemente no aceptan la idea de un ser superior, y que más bien ponen todo el interés en el ser humano, el cual, a partir de la razón es capaz de progresar y realizar lo que se proponga por sus propios medios.

En este caso debemos ver este concepto de la modernidad como la construcción e imposición de un proyecto para instalar a Europa en el centro de todo. Este concepto eurocéntrico, provinciano, regional, indica que la modernidad es una emancipación, una “salida” de la inmadurez por un esfuerzo de la razón como proceso crítico, que abre a la humanidad a un nuevo desarrollo del ser humano.

En ese sentido no debemos negar que la modernidad produjo hombres libres en el ámbito ideológico, político, y económico, sin embargo, muy tempranamente entró en un proceso inverso. El “hombre moderno” se auto comprende, pero la irracionalidad del mito civilizatorio supera la razón emancipadora. En palabras de Chesterton que decía que cuando el hombre deja de creer en Dios, empieza a creer en cualquier cosa. Las críticas lanzadas a algunas de estas ideas y las consecuencias que se le atribuyen al pensamiento moderno es el triunfo de la razón ante un modelo de dominación medieval, rompe con los cánones establecidos y encuentra un orden social.

La modernidad en este caso es un modo de reproducción de la sociedad basada en la dimensión política e institucional de sus mecanismos de regulación por oposición a la tradición, en la que el modo de reproducción del conjunto y el sentido de las acciones que se cumplen es regulado por dimensiones culturales y simbólicas particulares. Así podemos decir que la modernidad del hombre se ve reflejada en su cultura.

## 2.2 Metodología a emplear

Para mi investigación empleé una metodología cuantitativa, la cual me permitirá utilizar técnicas estadísticas para conocer y estudiar diversas variables de un conjunto de sujetos (muestra) (Hueso y Cascant, 2012) para realizar mi diagnóstico y establecer las estrategias necesarias para mi plan de comunicación.

Así, como una metodología cualitativa, la cual “utiliza la recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación y puede o no probar hipótesis en su proceso de interpretación” (Hernández, 2003: 11). A partir de esta metodología encontré las estrategias adecuadas para desarrollar un plan de comunicación que beneficie la inclusión de los motociclistas en la Ciudad de México, debido a que es “aquella que produce datos descriptivos: las propias palabras de la persona, habladas o escritas y la conducta observable” (Taylor y Bogdan, 1986:20).

Y por último una metodología ágil, que retomando Letelier y Penadés, la metodología ágil, surge a partir de la metodología del desarrollo de software. Hasta hace poco el proceso de desarrollo llevaba asociada un marcado énfasis en el control del proceso mediante una rigurosa definición de roles, actividades y artefactos, incluyendo modelado y documentación detallada.

Ya que las metodologías ágiles de desarrollo están especialmente indicadas en proyectos con requisitos poco definidos o cambiantes, tienen una capacidad de respuesta a cambios de requisitos a lo largo del desarrollo del proyecto, existe un trabajo conjunto entre el cliente y el equipo de desarrollo, le dan importancia a la simplicidad eliminando el trabajo innecesario, se le brinda una atención continua a la excelencia técnica y buen diseño de instrumentos, que permiten una mejora continua de los procesos y el equipo de desarrollo.

Se emplearan estas tres metodologías, con el objetivo de dar a conocer las condiciones urbanas y jurídicas en las que se lleva a cabo la movilidad de los motociclistas y así promover una cultura vial basada en el respeto.

### 2.3 Aproximación conceptual desde donde se aborda el problema

La comunicación se basaba principalmente en el modelo teórico de Shannon y Weaver (1949) o también conocida como la “teoría matemática de la información”, cabe mencionar que la comunicación es un concepto que se ha analizado desde distintas disciplinas, lo que nos ha permitido tener una perspectiva transdisciplinaria.

Para este plan de comunicación considero importante, que abordar el análisis haciendo uso de la teoría del Interaccionismo Simbólico me permitirá comprender cuál es la interacción del motociclista con los automovilistas, con los peatones, con los agentes de tránsito, con otros motociclistas y con el entorno en el cual se desenvuelve.

La teoría de la Comunicación tal como la conocemos ahora, se deriva de una polisemia del mismo concepto. Por ejemplo: en el Interaccionismo Simbólico llamado así por Herbert Blumer en 1938, nos indica que existen tres acepciones que evidencian que se trata de un término polisémico: interacción, sistémico y sector económico. Blumer y la Escuela de Palo Alto orientan sus reflexiones a partir de un punto de partida básico que es saber que las definiciones de las relaciones sociales son establecidas interactivamente por sus participantes, de modo que la comunicación puede ser entendida como base de toda relación.

Para poder comprender el interaccionismo simbólico existen tres principales conceptos que son esenciales: “Sí mismo” de George Herbert Mead, “Yo espejo” de Charles H: Cooley y “Ritual” de Erving Goffman. La escuela de Chicago vio su fin en vísperas de la Segunda Guerra Mundial, uno de los principales estudiosos fue Robert Ezra Park, que fundamentó sus investigaciones llamándolos “ecología humana”, básicamente decía que uno de los principales componentes de la ecología humana es el “territorio” y que los medios están dentro de éste; las diferencias sociales y culturales que hacen a cada ser alguien diferente, refiriéndose a ello como la identidad (de alguna manera), somos iguales como individuos pero diferentes como personas. Herbert Blumer (1938) nos dice que desde el interaccionismo simbólico se destaca la naturaleza simbólica de la vida social, en este sentido Blumer, establece tres premisas básicas de este enfoque:

Al aplicar las siguientes premisas, me permitirá analizar las significaciones que los motociclistas se atribuyen, así como la interacción social en sus relaciones interpersonales y grupales.

- 1.- Los humanos actúan respecto de las cosas sobre la base de las significaciones que estas cosas tienen para ellos, o lo que es lo mismo, la gente actúa sobre la base del significado que atribuye a los objetos y situaciones que lo rodean.
- 2.- La significación de estas cosas deriva, o surge, de la interacción social que un individuo tiene con los demás actores.

3.- Estas significaciones se utilizan como un proceso de interpretación efectuado por la persona en su relación con las cosas que encuentra, y se modifican a través de dicho proceso.

La escuela de Palo Alto o también conocida como Colegio Invisible, y sus autores más representativos son: Gregory Bateson, Paul Watzlawick y Don Jackson. Las propuestas hechas por estos tres autores junto con otros más proporcionan una visión interdisciplinaria de la comunicación. Dicho así por los autores del interaccionismo simbólico y la Escuela de Palo Alto, la comunicación es fundamental para la construcción social.

Esto es fundamental para interpretar el mundo social, así, dentro de este apartado se brindará una aproximación conceptual desde donde se aborda el tema, mismo que servirán para la aplicación de este plan de comunicación, los conceptos se desarrollarán de acuerdo a las necesidades del tema de las motocicletas y de las acciones que han mejorado la movilidad en otros países.

### 2.3.1 Industria cultural

Hablar de sujetos es hablar de cultura, el problema de la constitución del sujeto es un tópico de singularidad en el que pueden inferirse discursos que precedieron a ese sujeto y le otorgan herramientas para construir un yo, una ilusión de identidad. Somos sujetos atravesados por el discurso del Otro porque en la mirada que el sujeto hace de sí mismo por medio de la palabra está la mirada y el discurso del Otro. Por lo tanto es necesario hacer conscientes esas interdicciones a las que como sujetos del deseo, nos sometemos con obediencia involuntaria.

Podemos darnos cuenta que la cultura se produce socialmente y así estamos condicionados a realizar una acción por medio de elementos sociales, nuestros modos de percepción están condicionados históricamente. Todo fenómeno tiene que ser analizado desde una perspectiva histórica, así como también las condiciones culturales, es decir; Vivimos en una sociedad que está condicionada por un contexto económico y produce formas simbólicas de comprensión del mundo que reditúan en las posibilidades de producción del sistema económico. La idea simbólica de libertad entre el sujeto y la cultura, la educación básica burguesa que permite la reproducción del modelo se da en "*la familia*", asumir que siempre debe haber una autoridad y a su vez asumir que soy

libre. Por qué la cultura también es un dispositivo ideológico y ésta a su vez se convierte en un producto que forma parte de una industria.

En la industria cultural, podemos encontrar la teoría crítica, si entendemos por “teoría” al conjunto de conocimientos no prácticos, nos referimos a que estos conocimientos están sujetos a un método que permita su práctica. Para Max Horkheimer, todo fenómeno tiene que ser analizado desde una perspectiva histórica, el autor nos muestra la diferencia entre la teoría crítica y la teoría tradicional (positivismo).

El positivismo asume que un proceso científico debe ser objetivo, es una corriente filosófica que ha permeado a todas las ciencias, las Ciencias Sociales se inventan bajo la mirada del positivismo. La verdad histórica del positivismo, es regirse de los datos duros, de fuentes, la verdad es independiente del sujeto que la observa y a ella se llega por medio de un método científico, que permite por medio de la hipótesis volverlas tesis.

Max Horkheimer nos permite comprender que la teoría crítica es también reflexiva, nos dice que tenemos que volver a comprender el tema de la razón ilustrada de forma crítica y reflexiva que utilice el mecanismo dialectico. La verdad es alcanzable por medio de un método, el sujeto tiene la capacidad de dominar el objeto de investigación por medio de su pensamiento. La única forma de producir conocimiento es a través de un método científico. Las Ciencias Sociales deben asumir la condición histórica, el conocimiento social no puede estar condicionado por cuestiones ahistoricas. Condiciones no solo históricas sino también sociales= Sociohistóricas, condiciones culturales, contexto económico. Vivimos en una sociedad que está condicionada por un contexto económico y produce formas simbólicas de comprensión del mundo que reditúan en las posibilidades de producción del sistema económico. Tenemos una idea simbólica de la libertad entre el sujeto y el modelo económico, la educación básica burguesa que permite la reproducción del modelo se dé principalmente en la familia, es asumir que siempre debe haber una autoridad y a su vez asumir que se es libre. Horkheimer nos dice que hay cuatro elementos indispensables para trabajar el análisis social: histórico, social, cultural y el económico. Pero todo este análisis tiene sentido si hacemos critica, hacer crítica significa hacer análisis. En este caso debemos pensar la sociedad para transformarla.

### 2.3.2 Urbanismo

Los problemas del Centro Urbano son los problemas de la Ciudad porque, desde que existe, la ciudad quiso ser y se impuso como lo que es: el Centro. La lucha por la posesión del espacio central, la que fue el motor de la renovación urbana de las áreas deterioradas. Abandonadas a las fuerzas del mercado y de la especulación, la Ciudad Central, tiende a convertirse en el espacio de la centralidad hegemónica del Capital (y del Poder).

La noción de urbano (opuesta a rural), pertenece a la dicotomía ideológica sociedad tradicional/sociedad moderna y refiere a cierta heterogeneidad social y funcional. “La distinción entre ciudad y campo plantea, sin embargo, el problema de la diferenciación de las formas espaciales de la organización social” (Castells, 1985: 26).

Las ciudades, en especial las de mayor población como la Ciudad de México, han crecido principalmente en cantidad de habitantes, domicilios y superficie, aumentando de esta manera su espacio, tamaño y complejidad, sin desarrollar un sistema urbano óptimo para sus habitantes, un sistema que sea capaz de organizar la vida cotidiana de las personas que la habitan, “la ciudad tipo actualmente existente en el país falla, entonces, tanto en su condición de artefacto productivo, como, y principalmente en su dimensión de artificio para la convivencia”. (Stuardo, 2000: 300).

En el contexto de una ciudad desarticulada y segregante, cada día millones de personas con responsabilidades sociales, principalmente laborales, deben transitar por las vías públicas de esta ciudad, tomando en cuenta que uno de los principales problemas es el de la movilidad.

### 2.3.3 Movilidad

El proceso urbano de movilidad está basado en el desplazamiento de la gente de un lugar a otro, pero el concepto de movilidad urbana va más allá del simple hecho de trasladarse de un punto a otro, es decir; la movilidad urbana es un conjunto de acciones que conllevan a la necesidad de definir políticas de que giren en torno a los aspectos relacionados con infraestructura, tránsito, seguridad vial, etc.

La responsabilidad de las autoridades competentes es la de asegurar que las personas que habitan la ciudad lo hagan de manera segura y menos problemática posible. Propiciando una integración social de los individuos y de su medio de transporte (metro, transporte colectivo, automóvil, motocicleta, bicicleta, etc.). El tema de movilidad es de suma importancia para la sociedad, ya que el funcionamiento en el sentido del transporte público y privado genera de manera negativa una coyuntura que se vuelve más difícil de resolver, debido al congestionamiento vial, los accidentes automovilísticos, las malas condiciones de las vialidades, etc.

“Los habitantes de la ciudad perciben los inconvenientes derivados del transporte como determinantes en su calidad de vida” (Acevedo, 2009: 72). La movilidad urbana es reflejo de un fenómeno demográfico permanente, que provoca cambios en la vida cotidiana de las personas, por eso se requiere de nuevas estrategias de enfrentar esta situación.

#### 2.3.4 Interacción

Vivimos en una sociedad que está en crisis y día a día buscamos las maneras para poder seguir sobreviviendo dentro de ella, además de esta crisis macro, todos también nos enfrentamos a un problema cuando nos relacionamos con adolescentes, infantes, ancianos, compañeros de trabajo, los vecinos, etc., y que al no poder tener una comunicación tanto verbal como no verbal, se genera una entropía. Este problema real, se puede trasladar a la hora de desplazarnos en la ciudad, en el transporte público, en el automóvil, en la calle, en este caso abordaremos la interacción entre las personas que usan automóvil, los que usan el transporte público, los peatones y los motociclistas.

Entendiendo interacción como una “acción que se ejerce recíprocamente entre dos o más objetos, agentes, fuerzas, funciones, etc.” (RAE, 2014). Se vuelve indispensable para la investigación debido a que promueve que la sociedad conviva y se comunique eficazmente en una relación basada en el respeto.

Existen diversos tipos de interacción, por ejemplo: Interacción recíproca, interacción social, interacción simbólica, por mencionar algunos.

#### 2.3.5 Inclusión

El concepto de inclusión se refiere a sumar algo a otra cosa ya existente, es el acto de incluir y contener algo o a alguien, de manera usual en concepto de inclusión es empleado de manera social, cuando se trata de circunstancias, situaciones y/contexto, donde se deja fuera a ciertos grupos sociales.

“La inclusión es un enfoque que responde positivamente a la diversidad de las personas y a las diferencias individuales, entendiendo que la diversidad no es un problema, sino una oportunidad para el enriquecimiento de la sociedad, a través de la activa participación en la vida familiar, en la educación, en el trabajo y en general en todos los procesos sociales, culturales y en las comunidades.” (UNESCO, 2005).

La inclusión es necesaria si queremos:

- Un mundo más equitativo, respetuoso y tolerante frente a las diferencias.
- Beneficiar e incluir a todos las personas sin importar, raza, nacionalidad, nivel socioeconómico, etc.
- Brindando un acceso permanente a la participación ciudadana, para contribuir a una mejor sociedad.

Entonces la inclusión desde un punto de vista social, es el trabajo que las personas realizan para la aceptación sin discriminación, en conductas derivadas de la tolerancia y el respeto hacia la diversidad cultural e ideológica de las personas.

### 2.3.6 Corrupción

El fideicomiso público del Gobierno de México sectorizado a la Secretaria de Economía llamado ProMéxico, dentro de código de conducta define a la corrupción como:

“Conducta que se desvía de la función pública reglamentada debido a una consideración de índole privada o para obtener beneficios pecuniarios o de rango; o la violación de reglas por consideraciones de carácter privado. Se refiere a la ejecución de acciones que contradicen el ordenamiento legal del Estado y que se desvían de los criterios normativos establecidos”. (ProMéxico: 2012).

Se puede definir la corrupción como la situación o circunstancia en la que los funcionarios públicos u otras autoridades públicas están corrompidos, es decir: la corrupción es una manifestación de las debilidades institucionales, bajos estándares morales, incentivos

sesgados y falta de aplicación de la ley. El término corrupción abarca también nepotismo y favoritismo en materia de contratación de personal y ascenso en el sector público.

Existen diversas formas de corrupción, según Transparencia Internacional (TI), la corrupción es “el mal uso del poder encomendado para obtener beneficios privados” (transparencia.org, 2014), obteniendo así ventajas financieras y no financieras y pueden surgir algunas más, por ejemplo:

- ❖ Soborno de funcionarios públicos nacionales.
- ❖ Soborno de funcionarios públicos extranjeros y de funcionarios de organizaciones públicas.
- ❖ Malversación o peculado, apropiación indebida u otras formas de desviación de bienes por un funcionario público.
- ❖ Tráfico de influencias.
- ❖ Abuso de funciones.
- ❖ Enriquecimiento ilícito.
- ❖ Soborno en el sector privado.
- ❖ Malversación o peculado de bienes en el sector privado.
- ❖ Blanqueo del producto de los delitos de corrupción.

Las causas que propician la corrupción son económicas y sociales, sólo por mencionar que por parte de los funcionarios públicos existe una falta de ética profesional y de servicio que ocasionan el mal funcionamiento de las instituciones públicas, esto en el ámbito social, de manera económica la corrupción se manifiesta entre otras cosas debido a los bajos sueldos que perciben algunos de los servidores públicos y de base.

La corrupción hace referencia a la extorsión y al soborno: la extorsión es cuando un servidor público, aprovechándose de su cargo y bajo la amenaza sutil o directa obliga al usuario (llámele así a la persona extorsionada) a entregarle una “recompensa” por sus servicios, para que el usuario se vea beneficiado de manera directa o indirecta según sea el caso. Para el caso de soborno se aplica cuando un ciudadano o una organización, entrega directa o indirectamente a un servidor público, determinada cantidad de dinero

con el propósito de obtener un resultado favorable a un trámite y/o solicitud, independientemente si cumplió o no con los requisitos legales establecidos.

### 2.3.7 Estilo de Vida

Los estilos de vida sirven como criterio de clasificación social, es también un patrón que caracteriza al individuo y que dirige la conducta. El estilo de vida se apoya en agrupar también a individuos que tengan características comunes, es decir: los estilos de vida son formas de ser, tener, querer y actuar compartidas por un grupo significativo de personas. El estilo de vida también va ligada al consumo, en este caso el consumidor tiende a expresar su personalidad y estilo de vida a través de la preferencia y compra de ciertos objetos, el estilo de vida determina la importancia que se le asigna al dinero, la orientación al gasto o al ahorro, etc.

Estilo de vida es una categoría socio-psicológica empleada para describir el comportamiento humano en su medio social, cultural y económico (advanceformacion.com, 2014). Es decir, se define por la conducta individual de cada individuo, su personalidad y los medios que utiliza para satisfacer sus necesidades básicas. El estilo de vida de una persona lo refleja su forma de vida y está determinado por todas esas variables mencionadas anteriormente.

Desde una perspectiva integral, es necesario considerar los estilos de vida como parte de una dimensión colectiva y social, que comprende tres aspectos interrelacionados: el material, el social y el ideológico. (advanceformación.com, 2014).

1. En lo material, el estilo de vida se caracteriza por manifestaciones de la cultura material: vivienda, alimentación, vestido.
2. En lo social, según las formas y estructuras organizativas: tipo de familia, grupos de parentesco, redes sociales de apoyo y sistemas de soporte como las instituciones y asociaciones.
3. En el plano ideológico, los estilos de vida se expresan a través de las ideas, valores y creencias que determinan las respuestas o comportamientos a los distintos sucesos de la vida.

De este modo, los estilos de vida no pueden ser aislados del contexto social, económico, político y cultural al cual pertenecen y deben ser acordes a los objetivos del proceso de desarrollo. Es decir, esto dignifica al individuo dentro de la sociedad a través de mejores condiciones de vida y de bienestar.

### 2.3.8 Nuevas Tecnologías

En la actualidad, gracias a la computadora, la mentalidad estudiantil del mundo occidental ha variado de manera substancial, donde las computadoras se encuentran en domicilios particulares, en escuelas públicas, etc.

“Con nuevas tecnologías nos referimos a los últimos desarrollos tecnológicos y sus aplicaciones, llámense programas, procesos y aplicaciones.

Las nuevas tecnologías se centran en los procesos de comunicación y las agrupamos en tres áreas: la informática, el video y la telecomunicación, con interrelaciones y desarrollos a más de un área.

Existe una confusión en identificar las nuevas tecnologías con la informática por la presencia de microprocesadores en casi todos los nuevos aparatos y por la función que tiene ésta en la sociedad actual. Hacen referencia también al desarrollo tecnológico en el diseño de procesos, programas y aplicaciones. Las nuevas tecnologías también son un sistema de red de computadoras que permite los tipos de comunicación: el correo electrónico, la comunicación grupal a través de terminales, el boletín electrónico, la voz electrónica y las teleconferencias.” (Ontiveros, 2013).

### Ciberespacio y/o La Nube

El ciberespacio es un medio por el cual las personas se concentran y se interrelacionan en la red, siendo este uno de los medios por el cual se puede llegar a la cibercultura, que es el conjunto de técnicas (materiales e intelectuales), de prácticas, de actitudes, de formas de pensamiento y de valores que se desarrollan juntamente con el crecimiento del ciberespacio (Lévy, 2007).

Para este mismo autor, la cibercultura es un conjunto de tres principios: la interconectividad, la creación de comunidades virtuales y la inteligencia. Todos, inconscientemente o dominados por el “espíritu”, acceden y usan todo el potencial de la red mundial de computadoras.

Para Lévy, el ciberespacio es entendido como el espacio de comunicación abierto por la interconexión mundial de las computadoras y de las memorias de las computadoras.

“Esta edición incluye el conjunto de sistemas de comunicación electrónicos, en la medida que transmiten informaciones provenientes de fuentes digitales o destinadas a la digitalización.

Dentro de este tema cabe resaltar la relación que existe entre la cibercultura y el ciberespacio, en cuanto a que este último es la herramienta idónea para desarrollar los principios establecidos por este ámbito tecnológico. Así mismo es imposible entender la cibercultura sin la presencia del ciberespacio, lo que significa que son imprescindibles y necesarios”. (<http://playcitycibercultura.blogspot.mx/2013/03/concepto-de-cibercultura-y-ciberespacio.html>).

En cuanto a la definición de ciberespacio, se puede afirmar que es una plataforma diseñada para la interacción, comunicación, e interconexión de los sujetos a través de un dispositivo tecnológico, que contribuye al acceso y apropiación de los contenidos que se albergan en este espacio digital. Además el ciberespacio es un instrumento que facilita la creación y el intercambio de información con otros usuarios. Con esto se genera una gran cantidad de contenidos puestos a disposición de quien los requiera solo con hacer un clic.

#### A) Cultura Digital

Entendemos la cultura digital como una forma de las relaciones entre las personas, con mediación tecnológica. Ésta se diferencia de la cultura análoga y de la manera más tradicional de comunicarnos en los siguientes aspectos:

√ En la cultura digital se enfatiza más el sentido y el propósito de la comunicación que la construcción del mensaje.

√ En una cultura digital se desdibujan las funciones de emisor y receptor, que en las formas más tradicionales de la comunicación son claramente diferentes. Esta característica de la cultura digital es especialmente importante en el campo cultural porque ofrece la posibilidad de convertir a los ciudadanos en productores de contenidos y no sólo en consumidores de información.

√ “Una cultura digital exige el desarrollo de nuevas destrezas, de nuevas formas de lectura no sólo de textos, sino de íconos, imágenes y signos”. (<http://rosainesflorezlopez.blogspot.mx/2012/10/concepto-cultura-digital.html>)

Por otro lado, según Winocur el celular es un objeto transicional. Es aquello que permite separarte de un primer elemento simbólico: la familia, mediante la introducción de un nuevo elemento: el celular. Se piensa a la comunicación por medio del celular como un acto ritual que mantiene un contacto íntimo en los espacios públicos, capaz de dar seguridad ante una sensación generalizada de inseguridad que los medios de comunicación se encargan de alimentar en el imaginario colectivo. El otro concepto importante es zona de experiencia intermedia, el cual define a un espacio que no es disputado y sirve para aliviar la tensión que ocasiona el relacionar interior con exterior: Internet. (Winocur, 2009).

“La conexión, espacio de vida entre los jóvenes”, constituye una versión del artículo “Internet en la vida cotidiana de los jóvenes” publicado en la revista *Sociología Mexicana*, en 2003. (Winocur, 2009).

Las redes son formas de interacción social, definida como un intercambio dinámico entre personas, grupos e instituciones en contextos de complejidad, es decir: las redes nos permiten organizar un grupo de personas afines entre sí, creando redes sociales que interactúan con los integrantes de otros grupos.

En el caso de las redes sociales en internet, tenemos la posibilidad de interactuar con otras personas aunque no las conozcamos físicamente, la comunicación que propician las redes sociales en internet se vuelve viral, ya que los usuarios que hacen uso de ellas las utilizan para diversos fines, para encontrar amistades, para encontrar pareja sentimental, para compartir gustos y aficiones, para buscar trabajo, etc., solo por mencionar algunos. Una red social es una forma de representar una estructura social asignándole un símbolo, si dos elementos del conjunto de actores, ya sean personas, organizaciones o instituciones están relacionados mediante un criterio que tenga que ver

directo o indirecto, como es el caso de las relaciones profesionales, amistades, deportivos, de parentesco, etc. De esta manera se construye un nexo o nodo (llámese así por un término informático) que representan a dichos elementos.

Las redes sociales en internet permiten la integración de las personas sin importar clase social, raza, creencia religiosa, nacionalidad, etc., “estos sitios permiten a los usuarios realizar un seguimiento de sus relaciones interpersonales y crear otras nuevas” (Deitel y Deitel, 2008).

Lo realmente importante de poder crear estas redes sociales es la capacidad de unir individuos lejanos y aglutinarnos en un mismo sitio, otra ventaja es, que el número de usuarios dentro de una red social puede variar significativamente dependiendo del tópico de la misma.

Por eso, considero importante el análisis de las redes sociales ya que en la actualidad es un aspecto clave para el desarrollo de la sociedad, que cada vez más se ve impregnada por una cultura digital que va más allá del simple entretenimiento en ratos de ocio, sino que gracias al internet se ha convertido en uno de los principales mecanismos de poder.

## 2.4 Estrategia Metodológica

### 2.4.1 Objetivos

Con la Metodología Cuantitativa pretendo:

- a) Diagnosticar si los motociclistas conocen el reglamento de tránsito.
- b) Identificar las condiciones urbanas y jurídicas en las que se lleva a cabo la movilidad en el D.F.

c) Diagnosticar las necesidades de los motociclistas para implementar un plan de comunicación.

Con la Metodología Cualitativa pretendo:

a) Conformar un plan de comunicación con los elementos necesarios para la realización de una campaña de comunicación enfocada en la movilidad de los motociclistas de la Ciudad de México.

Con la Metodología Ágil pretendo:

a) Proponer comunidades ágiles que puedan auto - organizarse.

b) En el formato de conferencia abierta, generar una dinámica entre los participantes, cuyas ideas propuestas deriven en la creación de proyectos.

#### 2.4.2 Métodos de investigación

Para mi investigación empleé una metodología cuantitativa, la cual me permitirá utilizar técnicas estadísticas para conocer y estudiar diversas variables de un conjunto de sujetos (muestra) (Hueso y Cascant, 2012) para realizar mi diagnóstico y establecer las estrategias necesarias para mi plan de comunicación.

“La investigación cuantitativa desarrolla los paradigmas positivista y pospositivista, en que el dato, el experimento y la estadística se asumen como principales alternativas metodológicas para construir conocimiento; la observación y el análisis se orienta principalmente a comprobar hipótesis, que son sometidas a pruebas minuciosas de control, con el fin de anticipar resultados de conocimiento del objeto de investigación, a los que posteriormente se les aplica diversos procedimientos de contraste, que permiten cumplir con la condición de demostrabilidad.” (Bonilla y Rodríguez, 1995).

La metodología cuantitativa me sirvió, para obtener los datos necesarios mediante la técnica de la encuesta para realizar y comprobar los resultados de mi encuesta no probabilística.

La investigación cualitativa me permitió desarrollar y concretar los paradigmas histórico, hermenéutico, crítico-social, constructivista, complejo y dialógico, en que la indagación se desarrolla a partir de diseños emergentes y convergentes que se van estructurando durante el proceso de búsqueda.

A partir de distintos hallazgos se fue configurando el curso de las investigaciones. La validación se desarrolla en procesos de acción, interacción, participación y triangulación, en diálogos y vivencias; se fue concretando en consensos construidos intersubjetivamente, a partir del conocimiento pertinente, situado y significativo del contexto en el que se indaga el hecho social. “Desde esta opción, la realidad se entiende como un texto o un hecho comunicativo, que requiere ser descifrado en sus sentidos, significados e intencionalidades.” (Valenzuela y Cifuentes, 2004).

Así, la metodología cualitativa, la cual “utiliza la recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación y puede o no probar hipótesis en su proceso de interpretación” (Hernández, 2003: 11). A partir de esta metodología encontré la información adecuada para desarrollar un plan de comunicación que beneficie la inclusión de los motociclistas en la Ciudad de México, debido a que es “aquella que produce datos descriptivos: las propias palabras de la persona, habladas o escritas y la conducta observable” (Taylor y Bogdan, 1986:20).

Con el objetivo de dar a conocer las condiciones urbanas y jurídicas en las que se lleva a cabo la movilidad de los motociclistas y así promover una cultura vial basada en el respeto.

La metodología ágil, surge a partir de la metodología del desarrollo de software. Hasta hace poco el proceso de desarrollo llevaba asociada un marcado énfasis en el control del proceso mediante una rigurosa definición de roles, actividades y artefactos, incluyendo modelado y documentación detallada.

Este esquema “tradicional” para abordar el desarrollo de software ha demostrado ser efectivo y necesario en proyectos de gran tamaño (tiempo y recursos), donde por lo general se exige un alto grado de ceremonia en el proceso. En este escenario, las metodologías ágiles emergen como una posible respuesta para llenar ese vacío metodológico. Por estar especialmente orientadas para proyectos pequeños, las metodologías ágiles constituyen una solución a medida para ese entorno, aportando una

elevada simplificación que a pesar de ello no renuncia a las prácticas esenciales para asegurar la calidad del producto.

Para los autores Letelier y Penadés, investigadores de la Universidad Politécnica de Valencia, algunas de las principales características de las metodologías ágiles es que no se refieren sólo al proceso en sí, sino también al contexto de equipo y su organización.

“Las metodologías ágiles están especialmente preparadas para cambios durante el proyecto, son impuestas internamente (por el equipo de desarrollo), su proceso es menos controlado y con pocos principios, no existe un contrato tradicional o al menos es bastante flexible, el cliente es parte del equipo de desarrollo, son grupos pequeños (10 integrantes o menos) que trabajan en el mismo sitio, se necesitan pocos artefactos y pocos roles”. (Letelier y Penadés, 2006).

Aunque los creadores e impulsores de las metodologías ágiles más populares han suscrito el manifiesto ágil y coinciden con los principios enunciados anteriormente, cada metodología tiene características propias y hace hincapié en algunos aspectos más específicos. A continuación se resumen otras metodologías ágiles. La mayoría de ellas ya estaban siendo utilizadas con éxito en proyectos reales pero les faltaba una mayor difusión y reconocimiento.

- SCRUM “Desarrollada por Ken Schwaber, Jeff Sutherland y Mike Beedle. Define un marco para la gestión de proyectos, que se ha utilizado con éxito durante los últimos 10 años. Está especialmente indicada para proyectos con un rápido cambio de requisitos. Sus principales características se pueden resumir en dos. El desarrollo de software se realiza mediante iteraciones, denominadas sprints, con una duración de 30 días. El resultado de cada sprint es un incremento ejecutable que se muestra al cliente. La segunda característica importante son las reuniones a lo largo del proyecto, entre ellas destaca la reunión diaria de 15 minutos del equipo de desarrollo para coordinación e integración”. ([www.controlchaos.com](http://www.controlchaos.com)).
- CrystalMethodologies “Se trata de un conjunto de metodologías para el desarrollo de software caracterizadas por estar centradas en las personas que componen el equipo y la reducción al máximo del número de artefactos producidos. Han sido desarrolladas por AlistairCockburn. El desarrollo de software se considera un juego cooperativo de invención y comunicación, limitado por los recursos a utilizar.

El equipo de desarrollo es un factor clave, por lo que se deben invertir esfuerzos en mejorar habilidades y destrezas, así como tener políticas de trabajo en equipo definidas. Estas políticas dependerán del tamaño del equipo, estableciéndose una clasificación por colores, por ejemplo Crystal Clear (3 a 8 miembros) y Crystal Orange (25 a 50 miembros)". ([www.crystallmethodologies.org](http://www.crystallmethodologies.org)).

- Dynamic Systems Development Method (DSDM) "Define el marco para desarrollar un proceso de producción de software. Nace en 1994 con el objetivo de crear una metodología RAD unificada. Sus principales características son: es un proceso iterativo e incremental y el equipo de desarrollo y el usuario trabajan juntos. Propone cinco fases: estudio viabilidad, estudio del negocio, modelado funcional, diseño y construcción, y finalmente implementación. Las tres últimas son iterativas, además de existir retroalimentación a todas las fases". ([www.dsdm.org](http://www.dsdm.org)).
- Adaptive Software Development (ASD) "Su impulsores Jim Highsmith. Sus principales características son: iterativo, orientado a los componentes software más que a las tareas y tolerante a los cambios. El ciclo de vida que propone tiene tres fases esenciales: especulación, colaboración y aprendizaje. En la primera de ellas se inicia el proyecto y se planifican las características del software; en la segunda se desarrollan las características y finalmente en la tercera se revisa su calidad, y se entrega al cliente. La revisión de los componentes sirve para aprender de los errores y volver a iniciar el ciclo de desarrollo". ([www.adaptivesd.com](http://www.adaptivesd.com)).
- Feature – Driven Development (FDD) "Define un proceso iterativo que consta de 5 pasos. Las iteraciones son cortas (hasta 2 semanas). Se centra en las fases de diseño e implementación del sistema partiendo de una lista de características que debe reunir el software. Sus impulsores son Jeff De Luca y Peter Coad". ([www.featuredrivendevelopment.com](http://www.featuredrivendevelopment.com)).
- Lean Development (LD) "Definida por Bob Charette's a partir de su experiencia en proyectos con la industria japonesa del automóvil en los años 80 y utilizada en

numerosos proyectos de telecomunicaciones en Europa. En LD, los cambios se consideran riesgos, pero si se manejan adecuadamente se pueden convertir en oportunidades que mejoren la productividad del cliente. Su principal característica es introducir un mecanismo para implementar dichos cambios”. (www.poppendieck.com).

Para la realización de este plan de comunicación, la metodología ágil me ofrece una solución casi a medida para una gran cantidad de proyectos, ya que las metodologías ágiles se caracterizan por su sencillez, tanto en su aprendizaje como en su aplicación; sin embargo gozan tanto de ventajas como de inconvenientes, éstas permiten que los pequeños grupos de trabajo se concentren en la tarea primordial del proyecto fomentando prácticas de fácil adopción en un entorno ordenado y de confianza que propicia que los proyectos finalicen de manera exitosa.

#### 2.4.3 Técnicas

La técnica es un “conjunto de instrumentos y medios a través de los cuales accedemos al conocimiento” (Biblioteca UCV, 2014).

Las técnicas son procedimientos que buscan obtener eficazmente, a través de una secuencia determinada de pasos o comportamientos, uno o varios productos precisos. Determinan de manera ordenada la forma de llevar a cabo un proceso, sus pasos definen claramente cómo ha de ser guiado el curso de las acciones o propuestas para conseguir los objetivos planteados.

Dentro del proceso de una técnica puede haber diferentes actividades necesarias para la consecución de los resultados pretendidos por la técnica, estas actividades son aún más parciales y específicas que la técnica. Pueden variar según el tipo de técnica o el tipo de grupo con el que se trabaja. Las actividades pueden ser aisladas y estar definidas por las necesidades de aprendizaje del grupo.

En este caso, las técnicas se consideran como procedimientos didácticos que se prestan a ayudar a realizar una parte del aprendizaje que se persigue con la estrategia.

En la metodología cuantitativa se utilizará:

1. Cuestionario: técnica utilizada en la metodología cuantitativa que permite introducir a los aspectos sociales fundamentales de una representación así como la organización de las respuestas obtenidas de los grupos estudiados (Abric, 2001).

El cuestionario y/o encuesta es una técnica para recoger información por medio de preguntas escritas organizadas en un cuestionario, la encuesta a diferencia de la entrevista, el encuestado lee previamente el cuestionario y los responde por escrito, sin la intervención directa de ninguna persona que colabora en la investigación.

Una vez que el cuestionario ha sido confeccionado, se aplica, y ya que cuenta con una estructura lógica y rígida que permanece inalterable a lo largo de todo el proceso de la investigación.

“Las respuestas se recogen de modo especial y se determinan del mismo modo las posibles variantes de respuestas estándares, lo que facilita la evaluación de los resultados por métodos estadísticos”. (Abric, 2001).

Depende de la estructura, las encuestas pueden ser de diferentes tipos:

- ✓ Estandarizadas
- ✓ Semiestandarizadas

Y las vías para obtener la información pueden ser:

- ✓ Directa: Se aplica directamente al sujeto.
- ✓ Indirecta: Se aplica por correo, teléfono, etc.

También existen algunos pasos fundamentales para la elaboración de encuestas:

- ✓ Determinar los objetivos específicos.
- ✓ Seleccionar el tipo de encuesta.
- ✓ Diseñar el cuestionario.
- ✓ Realizar una prueba piloto del mismo.
- ✓ Analizar las condiciones indispensables para realizar la encuesta.
- ✓ Aplicar el instrumento a la muestra.
- ✓ Evaluar la muestra recogida.

Para las autoras Elsy Bonilla y Penélope Rodríguez, existen algunos aspectos que debemos conocer sobre el diseño del cuestionario, la consigna o demanda de cooperación debe ser honesto, directo y concreto.

“El cuestionario es uno de los instrumentos que sirven de guía o ayuda para obtener la información deseada, sobre todo si se trata de una escala masiva.

Y depende la función y objetivo del cuestionario las preguntas pueden ser:

- De contenido: Está relacionada con el objeto de investigación.
- De control: Comprueba la consistencia y veracidad de la respuesta del sujeto.
- De filtro: Permite al investigador saber si el sujeto conoce o no acerca de la temática.
- De colchón: Es para bajar el nivel de ansiedad, tranquilidad y confianza.
- Abierta: Es cuando la respuesta no da límites.
- Cerrada: Respuesta limitada (si o no) puede ser dicotómica o politómica.
- Directa: Coincide el objetivo de la pregunta con el objetivo de la investigación.
- Indirecta: No se corresponde el objetivo con el contenido.
- Condicional: Se indaga opiniones del sujeto respecto a las situaciones que manejaría el contenido progresivo.
- Incondicional: Se refiere a situaciones reales que vive el experimento del sujeto y a sus ideas, opiniones, etc.” (Bonilla y Rodríguez, 1995).

Mediante la metodología cualitativa utilizaré la siguiente técnica de investigación:

1. Método Netnográfico: La netnografía se presenta como nueva disciplina o como una antidisciplina o una interdisciplina o una teoría underconstruction que se está desarrollando para entender la realidad social que se está produciendo en el ciberespacio.

“La etnografía digital, la netnografía, etnografía online o etnografía virtual, o incluso, ciberantropología independientemente del neologismo que se llegue a imponer, es un campo multidisciplinar que puede y debe incorporar conocimientos y métodos que provienen de otras disciplinas clásicas como la

antropología, la sociología, la comunicación, la psicología o, con menor relevancia epistemológica y metodológica, desde la investigación con consumidores propia del marketing”. (Del Fresno, 2011).

La netnografía por tanto, es una disciplina que nace de diversas reflexiones desde el ámbito académico y se conforma claramente de disciplinas clásicas en ciencias sociales, cada vez más, ésta disciplina emergente reclama un espacio propio debido a la trascendencia que tiene la irrupción de internet en la vida cotidiana de millones de personas, que coexisten conectadas, o mejor dicho interconectadas unas con otras creando así una realidad social que se desarrolla y se produce en el ciberespacio.

El estudio netnográfico es un método cualitativo e interpretativo pensado de modo específico para investigar el comportamiento del consumidor en los entornos de las comunidades y culturas en uso de internet, este método exige una combinación de participación cultural y observación.

Lo que me permitirá complementar los resultados de mi metodología cuantitativa, así como obtener más fundamentos para llevar a cabo mi plan de comunicación.

Mediante la metodología ágil utilizare la siguiente técnica de investigación:

1. Open Space: Este formato también conocido como reunión y/o conferencia abierta, en donde la principal característica es que la agenda se genera de manera dinámica entre todos los participantes de la reunión.

La técnica del Open Space permite conseguir, de un grupo numeroso de personas y en un mínimo de tiempo, las mejores ideas sobre un gran tema.

En un Open Space los asistentes se auto organizan proponiendo temas concretos y programando una serie de reuniones donde tratarlos, un Open Space suele durar entre medio día y hasta dos días completos. Las reuniones pueden tener lugar simultáneamente y los asistentes son libres de decidir a qué sesiones quieren asistir y de cambiar de reunión en el momento que así lo deseen.

#### 2.4.4 Fuentes de información

Las fuentes de información del plan de comunicación son:

- 1) Bibliográficas; Los elementos bibliográficos son indispensables para desarrollar y justificar la investigación, debido a que es necesario conocer la teorías, conceptos, etc., que apoyen la investigación.
- 2) Hemerográficas; La utilización de fuentes hemerográficas incluyen periódicos, revistas, comunicados, etc., que aborden temas sobre motociclismo y movilidad vial.
- 3) Terminológicas; Dicha fuente me proporcionó información etimológica sobre algunos de los conceptos que se desarrollan en la investigación.
- 4) Orales; Las cuales me permitirán acceder a la información mediante la experiencia de los informantes.
- 5) Netnográficas; Me permitirá rastrear, permanentemente en foros, chats, grupos de noticias, etc., lo que piensan los usuarios sobre temas tan dispares como ocio, salud, coches, viajes, juegos, formación, etc., y poder “medir, juzgar y valorar” sus opiniones y actitudes hacia determinados productos o servicios.

#### 2.4.5 Diseño de instrumentos

##### 1. Cuestionario

Para mi cuestionario emplearé la siguiente guía de preguntas:

El siguiente cuestionario me permitirá identificar los conocimientos que los motociclistas tienen acerca de las leyes de tránsito y las condiciones viales de la Ciudad de México

Edad\_\_\_\_\_

Sexo\_\_\_\_\_

Estado Civil\_\_\_\_\_

Ocupación\_\_\_\_\_

Escolaridad\_\_\_\_\_

1. ¿Qué tipo de motocicleta utilizas?
  - a) Chopper
  - b) Deportiva
  - c) Doble propósito
  - d) Urbana
  - e) Otra\_\_\_\_\_
  
2. ¿Qué marca es tu motocicleta?
  - a) Honda
  - b) Yamaha
  - c) Bajaj
  - d) Italika
  - e) Otra\_\_\_\_\_
  
3. ¿Cuál es el tamaño del motor de tu motocicleta?
  - a) De 90cc a150cc
  - b) De 200cc a 600cc
  - c) De 600cc a 1000cc
  - d) más de 1000cc
  
4. ¿Por qué usas motocicleta en lugar de automóvil?
  - a) Comodidad
  - b) Rapidez
  - c) Económica

5. ¿Qué uso le das a tu motocicleta?
  - a) Transporte
  - b) Trabajo
  - c) Diversión
  - d) Otro\_\_\_\_\_
  
6. ¿Cómo consideras que se encuentran las vialidades en la Ciudad de México?
  - a) Excelente
  - b) Bueno
  - c) Regular
  - d) Malo
  
7. ¿Has vivido abusos por parte de los policías de tránsito y de seguridad pública?
  - a) Sí
  - b) No
  
8. ¿Conoces el reglamento de tránsito del Distrito Federal?
  - a) Sí
  - b) No
  
9. ¿Has vivido algún accidente vial a causa de algún automovilista?
  - a) Sí
  - b) No
  
10. ¿Has vivido algún accidente vial a causa del estado de las vialidades?
  - a) Sí
  - b) No
  
11. ¿Qué tipo de equipo de protección usas?
  - a) Únicamente casco

- b) Casco, chamarra y guantes
- c) Casco, chamarra, guantes y botas
- d) Chamarra y guantes
- e) Traje Completo

12. Menciona al menos 3 infracciones de tránsito que se aplican a los motociclistas

---

13. ¿Has tomado algún curso de técnicas de manejo?

- a) Sí
- b) No

14. ¿Tomarías algún curso de técnicas de manejo?

- a) Sí
- b) No

15. Ante esto, ¿qué acciones crees que podrían solucionar los abusos policíacos y los accidentes viales?

---

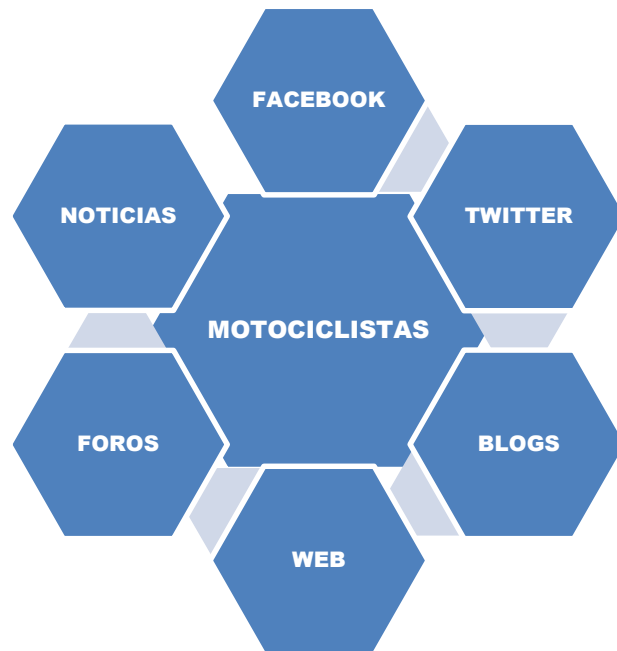
## 2. Método Netnográfico

En primera instancia, se buscan todos aquellos foros y grupos de noticias que tengan relación con este tema, incluso aunque no lo traten de manera exclusiva. Posteriormente, se eliminan los que no tienen un número relevante de usuarios o presentan un nivel de actividad demasiado bajo. “En definitiva, se realiza un filtro selectivo para quedarse con una cantidad de comunidades manejable, pero suficiente para que los resultados finales sean representativos de la población total.” (Turpo, 2008:81)

Definición de la investigación/ Dimensiones de los temas	Selección de la Comunidad	Observación de la Comunidad /Aterrizaje de la discusión	Análisis de datos e insights/ Consumerinsights	Soluciones productivas/ Soluciones iniciales
Motociclistas	Grupos y páginas de Facebook	Cultura vial, movilidad, y corrupción	Percepción que tienen los motociclistas sobre la cultura vial, movilidad y corrupción	Campaña de comunicación

La investigación netnográfica se llevó a cabo en distintas redes sociales, foros de discusión, blogs, sitios web de noticias, etc.

En el transcurso del monitoreo, la red social Facebook arrojó datos de mayor relevancia para la investigación, por lo tanto, el análisis y el monitoreo se centró en los grupos y en las *likepages* con mayor afluencia de usuarios.



Muestra: Dos páginas de Facebook y cuatro grupos de Facebook

### Páginas

Apoyo Biker

Información sobre Apoyo Biker

INFORMACIÓN DE LA PÁGINA	
Descripción breve	Concentramos info en tiempo real de accidentes y abusos de autoridad para la comunidad motociclista en la Ciudad de México y alrededores.
Descripción larga	Apoyo Biker es una extensión al equipo que usamos todos los motociclistas del DF y área metropolitana todos los días. Una herramienta que sirva para comunicar en tiempo real accidentes o abusos de autoridad y que sea el detonador para dar apoyo como siempre lo ha brindado la comunidad biker. Concentremos aquí todos nuestros perfiles pero también la voluntad para ayudar en el momento oportuno. Gracias por compartir.
Sitio web	<a href="https://twitter.com/ApoyoBiker">https://twitter.com/ApoyoBiker</a>

## Apoyo de moteros con Zello



The image shows a screenshot of a Facebook page for 'Apoyo de Moteros con Zello'. The page header includes the organization's logo, name, and type ('Organización sin fines de lucro'). Navigation buttons for 'Te gusta', 'Siguiendo', 'Mensaje', and '...' are visible. Below the header, there are tabs for 'Biografía', 'Información', 'Fotos', 'Me gusta', and 'Más'. The main content area is titled 'Información sobre Apoyo de Moteros con Zello' and contains a table with details about the page.

INFORMACIÓN DE LA PÁGINA	
Descripción breve	Comunidad dirigida al apoyo entre motociclistas enfocado a lograr una ayuda a la sociedad.
Descripción larga	<p>DESCARGA ESTA APLICACIÓN EN TU CELULAR <a href="https://zello.com/android/">https://zello.com/android/</a>, PARA ESTAR EN CONTACTO A TRAVÉS DE ZELLO (radio walkie talkie, GRATUITA) Y PODERNOS APOYAR ENTRE TODA LA COMUNIDAD MOTERA EN EL LUGAR QUE TE ENCUENTRES A NIVEL NACIONAL ANTE CUALQUIER EVENTUALIDAD, MIENTRAS MAS SOMOS, MEJOR NOS PODEMOS AYUDAR ENTRE TODOS "LA UNIÓN HACE LA FUERZA", EL OBJETIVO ES COMUNICARNOS ANTE EL AUXILIO DE UN ACCIDENTE, REPORTAR EL TRANSITO EN TU CIUDAD, ABUSOS DE AUTORIDAD, EL CLIMA EN CUALQUIER ZONA, ROBO DE TU MOTO Y CUALQUIER EVENTUALIDAD QUE SE NOS PRESENTE EN EL CAMINO RODANDO EN TU MOTO.</p> <p>NOTA IMPORTANTE:NO CIERRES LA APLICACIÓN DE ZELLO ASÍ ESTARÁS EN CONTACTO PERMANENTE CON LOS MIEMBROS DE ESTE CANAL, NO TE CONSUME DATOS MIENTRAS ESTE INACTIVO Y RECIBES EN TODO MOMENTO LAS EVENTUALIDADES, DE IGUAL MANERA APOYANOS CON TU REPORTE EN EL LUGAR DONDE TE ENCUENTRES Y CONTRIBUYE CON ESTA CADENA DE FAVORES EN BENEFICIO ALTRUISTA DE LA COMUNIDAD MOTERA,</p> <p>BUSCA EL GRUPO "APOYO DE MOTEROS CON ZELLO", la ubicacion es la siguiente <a href="http://zello.me/cc/2d8d11ab">http://zello.me/cc/2d8d11ab</a></p>
Correo electrónico	<a href="mailto:moterosconzello@hotmail.com">moterosconzello@hotmail.com</a>
Sitio web	<a href="http://www.apoyodemoterosconzello.com/">http://www.apoyodemoterosconzello.com/</a>

## Grupos

Bikers Abuso de Autoridad y Robos (1396 miembros)



The screenshot shows the Facebook interface for a group named "BIKERS A...". The cover image depicts a scenic mountain landscape with a lake and people on motorcycles. The group has 1396 members and is a public group. The main post is a text update by "Piña Ricardo" from August 18, 2014, titled "BIKERS REACCIÓN INMEDIATA...Reporte de abusos de autoridad y robos". Below it, a video post by "Vlado Rangel" from March 17 is shown, featuring a man in a biker hat and sunglasses with the title "PRETENDO". The right sidebar contains information about the group, including a warning about reporting abuses and a "Crear grupos nuevos" section.

Eres miembro ▾ [Compartir](#) [Notificaciones](#) ⋮

**BIKERS A...** [Miembros](#) [Eventos](#) [Fotos](#) [Archivos](#)

[Publicar](#) [Foto/video](#) [Preguntar](#)

Escribe algo...

**PUBLICACIÓN MARCADA**

 **Piña Ricardo** actualizó la descripción...  
18 de agosto de 2014

**BIKERS REACCIÓN INMEDIATA...Reporte de abusos de autoridad y robos**

Me gusta · [Comentar](#) · [19](#) [1](#)

**ACTIVIDAD RECIENTE**

 **Vlado Rangel** compartió el video de VLADO Rangel.  
17 de marzo a la(s) 21:48



7815 reproducciones

Me gusta · [Comentar](#) · [Compartir](#)

**INFORMACIÓN** 1396 miembros  
↔ Grupo público

**BIKERS REACCIÓN INMEDIATA...**Reporte de abusos de autoridad y robos, recuerda que no por cualquier cosa mínima, te brindaremos el apoyo, también hay que respetar el reglamento y las leyes...no a la violencia, a menos que sea necesario por abusos, caso extremó...bikers al 100 por nosotros, (serás aceptado solo si tienes moto, foto real de perfil y eres mayor de edad)

1396 miembros (9 nuevos) · [Invitar por correo electrónico](#)

**CREAR GRUPOS NUEVOS**

 Con los grupos, compartir con amigos, familiares y compañeros de equipo es más fácil que nunca.

[+ Crear grupo](#)

**GRUPOS SUGER...** Ver todos

 **BIKER'S MALL**  
309 miembros  
[+ Unirte](#)

## Motoristas vs Abusos policiacos y de Robos D.F. (7702 miembros)

Foro dedicado a aquellos motociclistas que consideren abusos por parte de las autoridades viales de la Ciudad de Mexico -y resto de la Republica Mexicana.  
-BASTA DE ARBITRARIEDADES.. LIBERTAD DE CONDUCCION, ESTACIONAMIENTO Y ESPACIOS VIALES. y FOMENTO a la CULTURA VIAL!

No se permiten anuncios de ningun tipo, este es un foro de denuncia! Eviten que sus posts ajenos al tema central de denuncia y robo sean eliminados!

-VISITA LAS SECCIONES: **EVENTOS, FOTOS y ARCHIVOS** donde encontraras material de utilidad!  
**PUBLICA TU FOTO DE MOTOS ROBADAS**

MOTORISTAS vs ABUSOS POLI... [Miembros](#) [Eventos](#) [Fotos](#) [Archivos](#)

[Publicar](#) [Foto/video](#) [Preguntar](#) [Archivo](#)

Escribe algo...

**ACTIVIDAD RECIENTE**

**Kevin Lira** 17 h  
Buenas noches un policia auxiliar esta facultado para remitir al depósito  
[Me gusta](#) · [Comentar](#) · [Compartir](#)

**Lou Rosetti** Es pregunta o afirmacion? De ningun modo! no se dejen sorprender.. ellos solo estan como apoyo a las labores de la policia de proximidad.. Jamas de Transito.. si los ves en esas circunstancias, reportalos!

**INFORMACIÓN** 7702 miembros

Grupo público

Foro dedicado a aquellos motociclistas que consideren abusos por parte de las autoridades viales de la Ciudad de Mexico. A lo largo de estos años e independientemente de las disposiciones de SSP y los dictámenes de nuestra H. Asamblea que se vayan sucitando.. Tendremos siempre 4 directivas o exigencias a atender!

- 1) Acceso libre -con ciertas restricciones- a vias rapidas
- 2) Espacios de estacionamiento gratuitos -y opcionales de cuota-
- 3) Combatir el mobiliario urbano peligroso (bollas, bolardos, topes, etc..)
- 4) Terminar con la discrecionalidad y arbitrariedad en los operativos policiacos. Sabemos que tambien tendremos obligaciones viales y administrativas que cumplir para una mejor convivencia en nuestra querida entidad.

7702 miembros (44 nuevos) · [Invitar por correo electrónico](#)

[+ Agregar personas al grupo](#)

## SOS BIKERS MEXICO (6533 miembros)



The image shows a screenshot of the Facebook group page for 'SOS BIKERS MEXICO'. At the top, there is a cover photo of a person in a black motorcycle jacket and helmet sitting on a red motorcycle. Below the cover photo, the group name 'SOS BIKERS MEXICO' is displayed, along with navigation tabs for 'Miembros', 'Eventos', 'Fotos', and 'Archivos'. A search bar is located on the right side of the group header. Below the header, there is a post creation area with options for 'Publicar', 'Foto/video', 'Preguntar', and 'Archivo'. The main content area features a 'PUBLICACIÓN MARCADA' section with a post from 'Un Tal Lobo Feroz' dated 17 de marzo a la(s) 9:32. The post contains an 'AVISO' (notice) about the group's purpose: to centralize requests for help and support for motorcyclists in Mexico. Below the notice, there are 42 likes, 4 comments, and 1 share. The 'ACTIVIDAD RECIENTE' (recent activity) section shows a post by 'Julito Mendez Bikers' who shared a post about motorcycle assistance. At the bottom of the page, there is a banner with the text 'buenos días bikers'.

Eres miembro ▾ [Compartir](#) [Notificaciones](#) ⋮

SOS BIKERS MEXICO [Miembros](#) [Eventos](#) [Fotos](#) [Archivos](#)

[Publicar](#) [Foto/video](#) [Preguntar](#) [Archivo](#)

Escribe algo...

**PUBLICACIÓN MARCADA**

 **Un Tal Lobo Feroz**  
17 de marzo a la(s) 9:32

**AVISO.**  
es de vital importancia recordarles:

1) La página fue creada con el único objetivo de centralizar los llamados de ayuda y poder brindar el apoyo real, oportuno y desinteresado entre los integrantes de SOS BIKERS MÉXICO.... Ver más

Me gusta · [Comentar](#) · [Compartir](#) · [42](#) [4](#) [1](#)

**ACTIVIDAD RECIENTE**

 **Julito Mendez Bikers** compartió la publicación de Moto Auxilio.  
4 min

*buenos días bikers*

**INFORMACIÓN** 6533 miembros

Grupo público

**SOS BIKERS MEXICO**

Es un grupo creado para solicitar ayuda o apoyo para todos los motociclistas que viajamos en México.

Ya sea que se descompuso tu moto y requieres algún apoyo, hubo un accidente y deseas reportarlo.

Esto se hace con la finalidad de que entre nosotros mismo nos echemos la mano y se haga una cadena de ayuda REAL.

En muchas ocasiones una ayuda oportuna nos puede salvar la vida, pongamos nuestro granito de arena y vamos a apoyarnos.

BIKERS SOMOS Y EN EL CAMINO ANDAMOS.

6533 miembros (327 nuevos) · [Invitar por correo electrónico](#)

[+ Agregar personas al grupo](#)

Código biker (7814 miembros)



**PROMOVEMOS UNA NUEVA CULTURA BIKER**  
**BASEADA EN LA HERMANDAD, EL RESPETO Y LA LEALTAD**



**EN ESTE GRUPO NO SE PERMITE PROMOVER VENTAS DE NINGUN TIPO.  
SI VAS A PARTICIPAR CON NOSOTROS TE SUPPLICAMOS EVITAR USAR PALABRAS OBSCENAS.  
RECUERDA QUE LA CLAVE DE UNA BUENA CONVIVENCIA ES EL RESPETO.**

**\*\*\* SIN IMPORTAR QUE TIPO DE MOTO MANEJES \*\*\***

Eres miembroCompartirNotificaciones...

CODIGO BIKERMiembrosEventosFotosArchivos

Buscar en este grupo

PublicarFoto/videoPreguntarArchivo

Escribe algo...

**PUBLICACIÓN MARCADA**



**Moto Styling** con Jannys Navajos Gonzalez Gonzalez

11 de junio de 2014 · Editado

**ESTE GRUPO TIENE SOLO DOS PROPÓSITOS:**

- 1.- COMPARTIR HISTORIAS Y ANÉCDOTAS DONDE SE PONE DE MANIFIESTO QUE VIVIMOS CONFORME AL CÓDIGO.
- 2.- PONER MENSAJES DE AUXILIO POR DESCOMPOSTURAS, ATRACOS O LO QUE SEA QUE TENGA QUE VER CON LA MOTO (EN ESTE CASO LES SUPPLICAMOS INICIAR PONIENDO S.O.S.... Ver más



**INFORMACIÓN** 7814 miembros

Grupo público

GRUPO ABIERTO DEDICADO A PROMOVER UNA NUEVA CULTURA BIKER BASADA EN EL RESPETO Y LA HERMANDAD.

**7814 miembros (273 nuevos) · Invitar por correo electrónico**

+ Agregar personas al grupo

**CREAR GRUPOS NUEVOS**

Con los grupos, compartir con amigos, familiares y compañeros de equipo es más fácil que nunca.

+ Crear grupo

**GRUPOS SUGERIDOS** Ver todos



**COMPRA VENTA DE MOTOS AUTOS Y ACCESORIOS**

Cegeiva Parts Automative y 4 amigos más se unieron

+ Unirte

## 2.5 Análisis de los resultados

Dentro de este apartado se encuentran los resultados graficados de las encuestas aplicadas a los motociclistas y la entrevista realizada a un motociclista. Así como el análisis de los datos obtenidos. Se aplicaron 50 encuestas en forma digital haciendo uso de la aplicación de Google “google docs”, se posteo el enlace para contestar la encuesta en diversos grupos de motociclistas en la Ciudad de México de la red social Facebook.

Para contestar la encuesta, las personas debían “loguearse” con su cuenta de Gmail para poder acceder al documento y contestar la encuesta. De esta manera se obtuvo la muestra.

Para el método netnográfico se buscaron personas con las siguientes características:

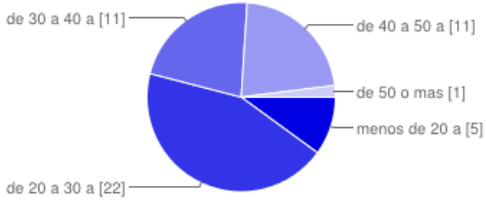
- Que tuvieran motocicleta propia
- Que utilizaran la motocicleta diariamente
- Que estuvieran en el rango de edad de entre los 18 años a los 50 años de edad
- Que fueran residentes de la Ciudad de México

Se determinó que por cada 50 encuestados se obtendría información clave con las características antes mencionadas.

### 2.5.1 Encuesta

El 44% de mis encuestados tiene entre 20 y 30 años de edad, mientras que el 22% tiene de 30 a 40 años y de 40 a 50 años, respectivamente. El 10% es menor a 20 años y sólo el 2% tiene más de 50 años. (Ver gráfica 1)

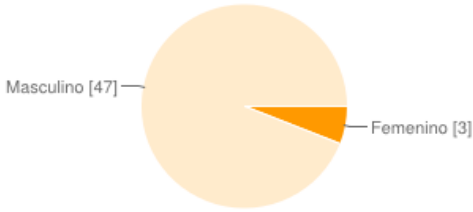
Gráfica 1; Edad



menos de 20 años	5	10%
de 20 a 30 años	22	44%
de 30 a 40 años	11	22%
de 40 a 50 años	11	22%
de 50 o mas	1	2%

El 94% de mis encuestados son hombres y sólo el 6% son mujeres. (Ver gráfica 2)

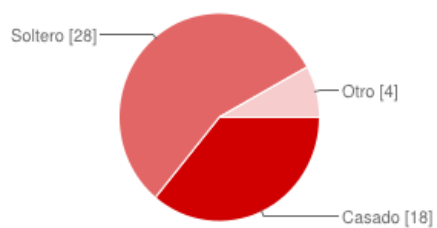
Gráfica 2; Sexo



Femenino	3	6%
Masculino	47	94%

El 56% de mi muestra se encuentra soltero, mientras que el 36% es casado y el resto tiene otro estado civil. (Ver gráfica 3)

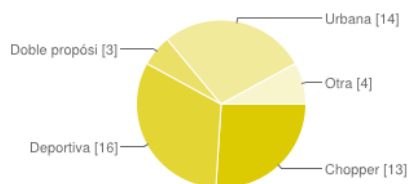
Gráfica 3; Estado Civil



Casado	18	36%
Soltero	28	56%
Otro	4	8%

El 32% de la muestra utiliza una motocicleta deportiva, el 28% una urbana, el 26% una chopper y sólo el 6% una doble propósito. El 8% restante tiene una motocicleta distinta. (Ver gráfica 4)

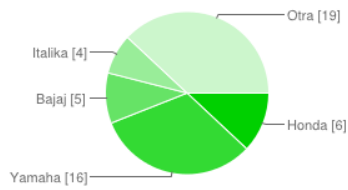
Gráfica 4; Tipo de motocicletas



Chopper	13	26%
Deportiva	16	32%
Doble propósito	3	6%
Urbana	14	28%
Otra	4	8%

El 32% de mi muestra tiene una motocicleta marca Yamaha, el 12% una Honda, el 10% una Bajaj, el 4% una Italika. El 38% tiene una motocicleta de marca distinta. (Ver gráfica 5)

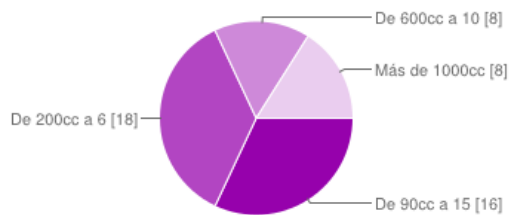
Gráfica 5; Marcas de motocicletas



Honda	6	12%
Yamaha	16	32%
Bajaj	5	10%
Italika	4	8%
Otra	19	38%

El 36% de mis encuestados utiliza una motocicleta con un motor de entre 200cc hasta los 600cc, el 32% de entre 90cc hasta los 150cc y el 16% utiliza un motor de más de 600cc. (Ver gráfica 6)

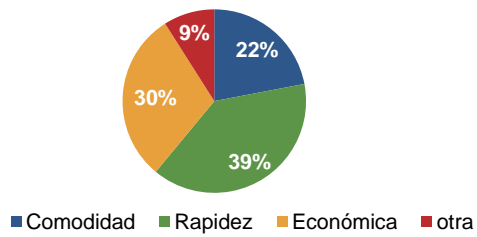
Gráfica 6; Tamaño de motor



De 90cc a 150cc	16	32%
De 200cc a 600cc	18	36%
De 600cc a 1000cc	8	16%
Más de 1000cc	8	16%

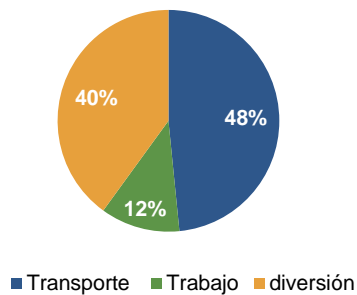
El 39% de los encuestados utiliza la motocicleta por la rapidez de desplazamiento, el 30% porque es económica, el 22% por la comodidad y el 9% por otra razón. (Ver gráfica 7)

**Gráfica 7**



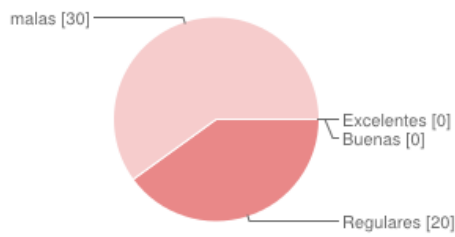
El resultado de mi muestra arroja que el 48% de los encuestados utiliza la motocicleta como principal medio de transporte, el 40% la utiliza para divertirse, el 12% la utiliza como herramienta de trabajo. (Ver gráfica 8)

**Gráfica 8**



El 40% considera que las vialidades en la Ciudad de México se encuentran en estado regular y el 60% considera que las condiciones en que se encuentran las vialidades en la Ciudad de México son malas. (Ver gráfica 9)

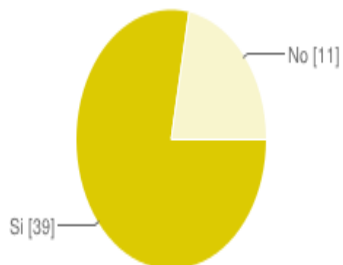
Gráfica 9; Condiciones viales del D.F.



Excelentes	0	0%
Buenas	0	0%
Regulares	20	40%
malas	30	60%

El 78% de los encuestados ha vivido algún tipo de abuso por parte de algún elemento de tránsito y/o de seguridad pública. Y tan sólo el 22% responde que no. (Ver gráfica 10)

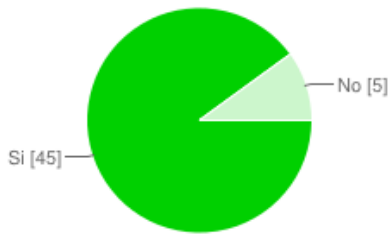
Gráfica 10; Abusos por parte de las autoridades



Si	39	78%
No	11	22%

El 90% de los encuestados responde que conoce el reglamento de tránsito del Distrito Federal y sólo el 10% no lo conoce. (Ver gráfica 11)

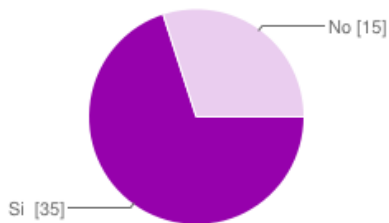
Gráfica 11; Conocimiento del reglamento de tránsito



Si 45 90%  
No 5 10%

Los resultados de esta pregunta arrojan que el 70% de los encuestados ha sufrido alguna clase de accidente vial a causa de algún automovilista, mientras que el 30% contestó que no. (Ver gráfica 12)

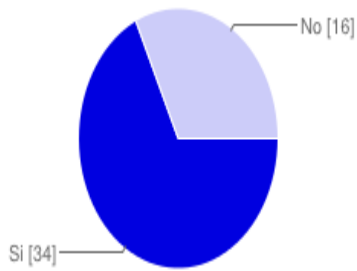
Gráfica 12; Accidentes por causa de automovilistas



Si 35 70%  
No 15 30%

Los resultados de esta pregunta arrojan que el 68% de los encuestados ha sufrido alguna clase de accidente vial a causa del estado en que se encuentran las vialidades, mientras que el 32% contestó que no. (Ver gráfica 13)

Gráfica 13 Accidentes a causa de las vialidades

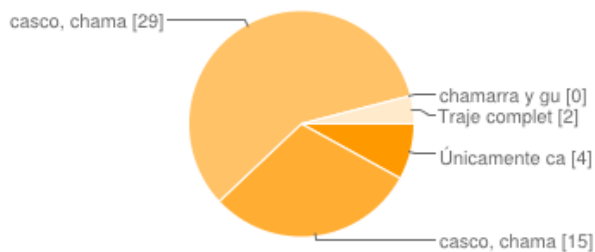


Si 34 68%

No 16 32%

El 58% de los encuestados utiliza casco, chamarra, guantes y botas como equipo de protección, el 30% utiliza casco, chamarra y guantes, el 8% únicamente casco y sólo el 4% utiliza traje completo. (Ver gráfica 14)

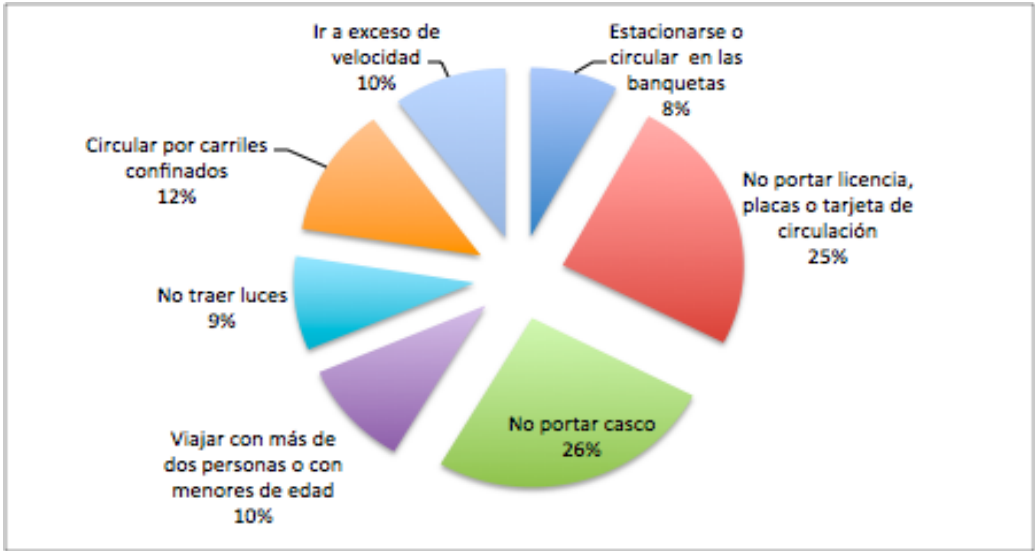
Gráfica 14; Equipo de protección



Únicamente casco	4	8%
casco, chamarra y guantes	15	30%
casco, chamarra, guantes y botas	29	58%
chamarra y guantes	0	0%
Traje completo	2	4%

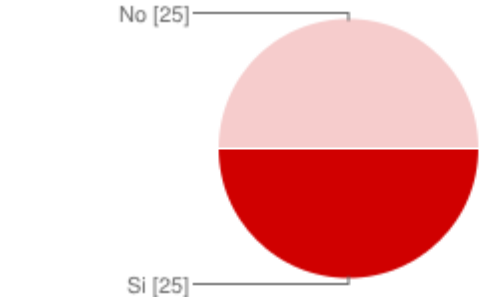
Respecto con las infracciones de tránsito más frecuentes que se aplican a motociclistas son: con un 26% no portar casco, con un 25% no portar licencia, placas o tarjeta de circulación, el 12% por circular por carriles confinados, 10% por ir a exceso de velocidad y por viajar más de dos personas o con menores de edad, el 9% por no traer luces y el 8% por estacionarse o circular en las banquetas. (Ver gráfica 15)

Gráfica 15; Infracciones



El 50% de los encuestados responde que ha tomado algún curso de técnicas manejo y el otro 50% no lo ha hecho. (Ver gráfica 16)

Gráfica 16; Cursos de manejo tomados



Si 25 50%  
 No 25 50%

El 92% de los encuestados está dispuesto a tomar algún curso sobre técnicas de manejo mientras que solo el 8% no está dispuesto a hacerlo. (Ver gráfica 17)

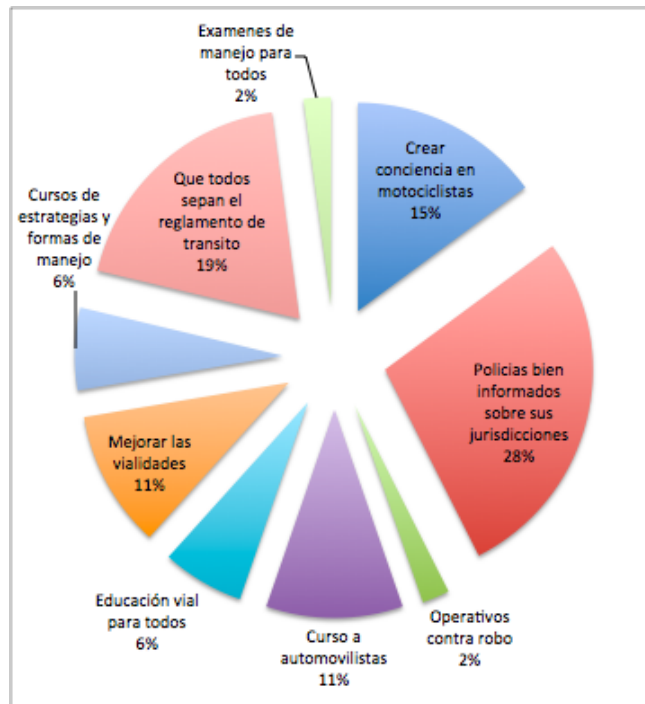
Gráfica 17; Curso de manejo



Si	46	92%
No	4	8%

El 28% de los encuestados piensa que los policías deben estar bien informados sobre sus jurisdicciones, el 19% cree necesario que todos sepan el reglamento de tránsito, el 15% concuerda en que se debe crear conciencia en los motociclistas, mientras que el 11% dice que se deben mejorar las vialidades y dar un curso dirigido a automovilistas, respectivamente. Sólo el 6% menciona que debe haber una educación vial para todos y el 2% piensa que implementar los operativos contra robo y realizar pruebas de manejo se podría solucionar los problemas. (Ver gráfica 18)

Gráfica 18; Acciones para implementar



Las respuestas obtenidas de la muestra, me permitieron identificar 5 puntos relevantes para mi investigación:

- I. Es importante mencionar que el 44% de los encuestados son jóvenes de entre 20 y 30 años de edad, también son los más activos en las redes sociales y eso me permitió realizar la encuesta digital a través de la red social Facebook.
- II. Más de la mitad de los encuestados son solteros, utilizan una motocicleta por que se pueden desplazar con mayor rapidez.
- III. Las motocicletas deportivas son las más usadas.
- IV. El 60% de los encuestados considera que las condiciones en que se encuentran las vialidades en la Ciudad de México son muy malas, el 70% ha sufrido accidentes a causa de esto.
- V. El 78% de los encuestados ha sufrido algún tipo de abuso por parte de un oficial de tránsito y/o de seguridad pública, esto a pesar de que el 90% conoce el reglamento de tránsito.

## 2.5.2 Método Netnográfico

Para el método netnográfico, se utilizan las siguientes categorías de análisis: añoranza, negatividad, desinformación y comunidad.

Añoranza	Negatividad	Desinformación	Comunidad
<p>La mayoría de los comentarios positivos están relacionados a los sentimientos y reacciones que tienen los usuarios respecto al tema del motociclismo. Así mismo, comparten información y/o orientación promoviendo una cultura vial basada en el respeto</p>	<p>La mayoría de los comentarios, están relacionados al tema de la corrupción, la extorsión y el abuso por parte de los elementos de tránsito y seguridad pública.</p> <p>Otra constante es sobre las quejas que se tienen acerca del estado de las vialidades, así como la inseguridad por robos violentos y a mano armada.</p>	<p>La mayoría de los comentarios son acerca de las dudas sobre el reglamento de tránsito, siendo esta una constante fuente de debate entre los usuarios y miembros de los grupos, cabe señalar que el reglamento no contiene de manera clara cuales son los derechos y obligaciones del motociclista, y esto provoca que esas lagunas sean aprovechadas para cometer actos de extorsión.</p> <p>Por otra parte, las dudas acerca del</p>	<p>Esta quizá sea la categoría más importante; las páginas y grupos dedicadas a los motociclistas comparten una visión de crear una comunidad global de apoyo y respeto.</p> <p>Los grupos monitoreados ofrecen ayuda sin fines de lucro, en donde los mismos miembros responden a las necesidades, dudas e inquietudes de sus compañeros motociclistas.</p> <p>En estos grupos la definición de motociclista se</p>

		<p>mantenimiento mecánico de la motocicleta son un tema que dentro de estas páginas y grupos se tocan de manera cotidiana, al parecer muchos usuarios optan por realizar este mantenimiento por sí mismos, en lugar de llevar su vehículo al taller mecánico.</p>	<p>enfoca en una hermandad autogestiva, promoviendo una cultura vial basada en el respeto, ejerciendo un motociclismo responsable.</p>
--	--	---	--

### 2.5.3 Análisis FODA

<p style="text-align: center;"><b>FORTALEZAS</b></p> <p>El 90% conoce el reglamento de tránsito.</p> <p>Gran difusión de estrategias.</p> <p>Expertos impartiendo talleres y/o cursos de técnicas de manejo.</p> <p>La aplicación de estrategias adecuadas permitirá a los automovilistas y motociclistas una convivencia y una armonía vial basada en el respeto.</p> <p>Contribuir en la construcción de una cultura de armonía vial.</p> <p>Capacitación constante a los motociclistas.</p> <p>Campañas permanentes de cultura vial.</p> <p>La fraternidad entre la comunidad de motociclistas.</p>	<p style="text-align: center;"><b>OPORTUNIDADES</b></p> <p>El 92% menciona estar de acuerdo en tomar un curso de técnicas de manejo.</p> <p>Concientización de conductores de auto y de motocicleta.</p> <p>Combatir la corrupción.</p> <p>Disminuir los accidentes viales.</p> <p>Promover una cultura vial basada en el respeto.</p> <p>Posibilitar soluciones inmediatas, reales y prácticas a los problemas más comunes que viven los motociclistas.</p> <p>Promover la motocicleta como un medio de transporte alternativo e inteligente que ofrece múltiples beneficios.</p>
<p style="text-align: center;"><b>DEBILIDADES</b></p> <p>Sólo el 4% de los encuestados utiliza el traje completo de motociclista.</p> <p>El 50% ha tomado algún curso sobre técnicas de manejo.</p> <p>La falta de inclusión a la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.</p> <p>Los programas piloto de movilidad que nunca se formalizan y causan confusión.</p> <p>Falta de seriedad por parte de las autoridades competentes para resolver problemas que involucran a los motociclistas.</p> <p>La falta de claridad (ambigüedad) del reglamento de tránsito, las bicicletas y las motocicletas se consideran como iguales, pero a las motocicletas se les sanciona igual que a un automóvil.</p>	<p style="text-align: center;"><b>AMENAZAS</b></p> <p>Las vialidades según el 60% de los encuestados se encuentran en malas condiciones, y el 40% menciona que su estado es regular.</p> <p>68% de los encuestados ha sufrido accidentes a causa del estado de las vialidades.</p> <p>78% de los encuestados ha vivido abuso de autoridad.</p> <p>La extorsión y el abuso de autoridad por parte de los elementos de tránsito y de seguridad pública.</p> <p>La falta de respeto y de cultura vial.</p> <p>El individualismo, el egoísmo y el ritmo acelerado de vida.</p> <p>Los malos hábitos y vicios de los conductores.</p> <p>Falta de infraestructura adecuada en términos de movilidad.</p>

### 3. PLAN ESTRATÉGICO

#### 3.1 Descripción y justificación de la estrategia

Las estrategias de comunicación “consisten en decidir cuáles son las acciones idóneas para alcanzar unos objetivos determinados, los públicos a los que se dirigirán esas acciones, los mensajes más adecuados para esa audiencia específica y los instrumentos o herramientas más útiles para conseguir trasladar esos mensajes. Una estrategia debe ser capaz de determinar si es necesario ser proactivo o si es conveniente mantener una actitud reactiva, evitando que una reacción comunicativa desmesurada avive el fuego que se pretende aplacar” (Lázaro, 2011: 2).

Por lo tanto a partir de los resultados obtenidos realizaré, con ayuda de la comunicación interpersonal y la interinstitucional, una serie de estrategias y tácticas que me permitan informar, concientizar y sensibilizar a los motociclistas de la Ciudad de México y a la comunidad en general, acerca de técnicas de manejo, del uso de equipo de protección, de conocimiento del reglamento de tránsito, sobre qué hacer en caso de abuso de autoridad, así como promover programas que combatan la corrupción de los elementos de tránsito y de seguridad pública.

#### 3.2 Objetivos tácticos y metas a corto, mediano y largo plazo

- ✚ Sensibilizar a los motociclistas sobre el uso de su vehículo y su movilidad en la Ciudad de México, mediante un taller de formación que contenga técnicas de manejo, así como el uso adecuado de equipo de seguridad.
- ✚ Concientizar a los motociclistas mediante un cartel, sobre lo importante que es conocer sus derechos y obligaciones.
- ✚ Promover la denuncia de los actos de corrupción por parte de los oficiales de tránsito y/o de seguridad pública.
- ✚ Sensibilizar a la comunidad en general, sobre la importancia de una armonía vial basada en el respeto.

### 3.3 Ideas a comunicar por tácticas (ideas generales que concluyen acciones)

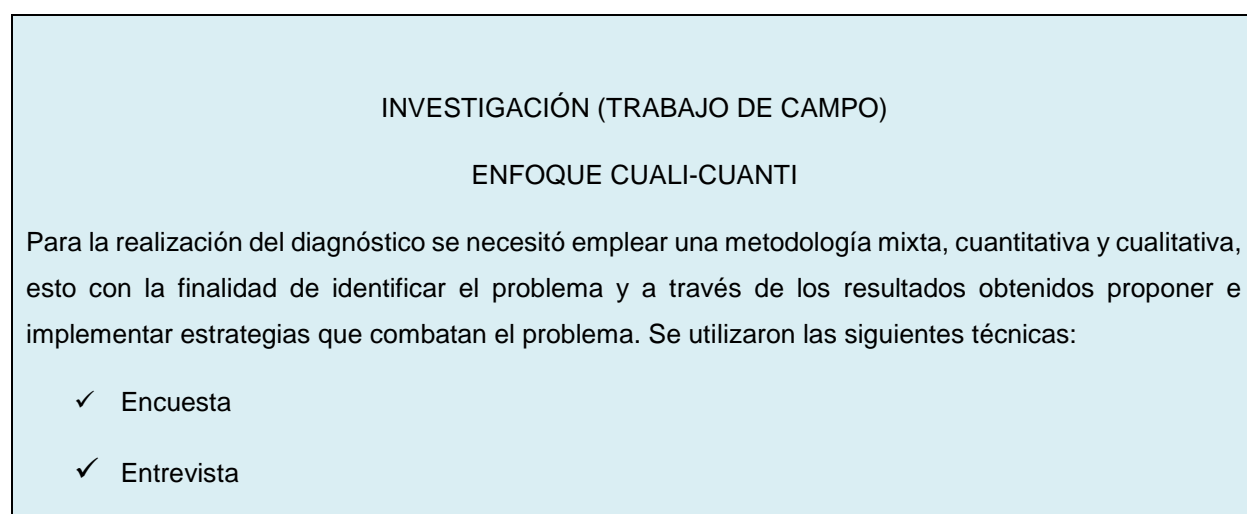
Esta investigación está dirigida principalmente a los motociclistas de la Ciudad de México, tomando en cuenta las necesidades que requieren ser atendidas por parte de las autoridades correspondientes, así mismo; es importante recalcar que para la realización de un plan de acción óptimo es necesario que la información sea difundida de manera eficaz y sencilla.

Por otro lado, la información está dirigida a las comunidades en general, automovilistas, ciclistas, transporte público y privado de pasajeros, peatones, etc.

Se busca fomentar una cultura vial basada en el respeto, que esto derive en la formación de motociclistas responsables que manejen de manera correcta y que respeten las normas de establecidas por la ley.

### 3.4 Diagrama táctico

El siguiente diagrama táctico está elaborado a partir de la propuesta de Norma Macías y Diana Cardona en su obra “Comunicometodología: Intervención social estratégica”. Que es más adecuado para este plan de comunicación.



## DIAGNÓSTICO

### (SITUACIÓN PROBLEMÁTICA CONCRETA)

A partir de los resultados obtenidos, el análisis realizado arroja lo siguiente:

- ❖ El 44% de los encuestados tiene entre 20 a 30 años de edad
- ❖ El 32% utilizan una motocicleta deportiva con un motor de entre los 200cc y los 600cc
- ❖ El 39% indica que la rapidez es la principal razón por la que usan motocicleta seguido del 48% que la utiliza como principal medio de transporte
- ❖ El 78% ha sufrido abusos por parte oficiales de tránsito y/o de seguridad pública
- ❖ El 70% ha vivido algún accidente vial a causa de algún automovilista
- ❖ El 68% ha vivido algún accidente vial a causa del mal estado en que se encuentran las vialidades



## PLAN ESTRATÉGICO

### (DESARROLLO ESTRATÉGICO, ESTRATEGIAS Y TÁCTICAS)

Está integrado por 2 estrategias con sus respectivas tácticas:

Estrategia 1. “Biker Certificado”

#### Tácticas:

- Taller

Estrategia 2. “Freno de emergencia contra la corrupción”

“A rodar seguros”

“A rodar juntos”

- Carteles



ACUERDO SISTEMÁTICO  
(ACTORES SOCIALES INVOLUCRADOS)

- ❖ Motociclistas
- ❖ Gobierno del Distrito Federal
- ❖ Secretaria de Transporte y Vialidad
- ❖ Policía de Tránsito del Distrito Federal
- ❖ Automovilistas
- ❖ Peatones
- ❖ Sociedad



IMPLEMENTACIÓN  
(CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN Y PAUTA MEDIÁTICA)

Estrategia 1. Realizar un taller de capacitación a los motociclistas, sobre las técnicas de manejo adecuadas en la ciudad, así como el uso adecuado de equipo de seguridad.

Estrategia 2. Por medio de carteles, se pretende iniciar una campaña social de sensibilización y concientización, acerca de la importancia de una armonía vial basada en el respeto.



EVALUACIÓN DEL PLAN IMPLEMENTADO

### 3.5 Recursos humanos, materiales, tecnológicos y económicos necesarios

A continuación, la propuesta del plan estratégico requiere de recursos necesarios para poder realizar la aplicación de las tácticas a implementar, estas tácticas requieren de recursos humanos, diversos materiales didácticos, económicos y técnicos.

Estos materiales me permitirán desarrollar las estrategias para poder implementar las tácticas antes mencionadas.

Dentro de este apartado, se presenta el diagrama del plan táctico con su respectivo presupuesto. El objetivo es capacitar, sensibilizar y concientizar a los motociclistas de la Ciudad de México. La innovación de realizar un taller online basado en las metodologías ágiles, es que los “asistentes y/o usuarios” forman parte de la realización y la construcción del contenido, si bien existe un temario, los usuarios tendrán voz y participación activa en el desarrollo de los temas a tratar, siendo ellos los que propongan los temas que no se contemplan en el taller.

## ESTRATEGIA 1: TALLER DE CAPACITACIÓN ONLINE “BIKER CERTIFICADO”

Táctica	Recursos Humanos	Recurso Material	Recursos Económicos	Tiempo de Inicio	Tiempo de conclusión	Ejecutable	Presupuesto
Taller	<p>Experto en técnicas de manejo</p> <p>Experto en equipo de seguridad</p> <p>Experto en mecánica de motocicletas</p>	<p>Espacio donde se llevará a cabo el taller</p> <p>Pizarrón, plumón, borrador</p> <p>Equipo de audio y video</p> <p>Laptop y cañón</p> <p>Equipo de seguridad para motociclistas</p> <p>Motocicleta</p> <p>Caja de herramientas</p> <p>Gasolina</p>	<p>\$120.000</p> <p>Para la compra y renta de los recursos materiales.</p> <p>\$50.000</p> <p>Para el pago de los expertos.</p>	<p>Junio del 2015</p> <p>Los días 7 y 14</p> <p>Primer sesión</p> <p>5 horas</p> <p>Segunda sesión</p> <p>5 horas</p>	<p>Junio del 2015</p> <p>El día 14.</p>	<p>Se entregará un plan de comunicación que va a contener un taller online que brindará capacitación a los asistentes y/o usuarios al taller, sobre temas relacionados a las diversas técnicas de manejo que pueden emplear, al uso adecuado de equipo de protección e información acerca del reglamento de tránsito, etc.</p> <p>Se entregaran 3 carteles, una calcomanía y un certificado</p>	\$170.000

## ESTRATEGIA 2: CARTELES

Táctica	Recursos Humanos	Recurso Material	Recursos Económicos	Tiempo de inicio	Tiempo de conclusión	Ejecutable	Presupuesto
Carteles	Diseñadora Y Diseñador	Pliegos de papel tipo opalina para impresión de carteles.	<b>\$30.000</b> Para pago de diseñadores.  <b>\$12.500</b> Para compra de papel e impresiones.	1 de Enero del 2015	30 de diciembre del 2015	3 Carteles	<b>\$42.500</b>

Total: \$212,500.00

### 3.6 Medios, canales y métodos de intervención por táctica. Selección y justificación

Los medios y canales por los cuales se llevará a cabo el plan estratégico, van desde un nivel de comunicación interpersonal hasta el interinstitucional. A través del taller online “Biker Certificado” se tendrá un contacto con los asistentes, ya que está diseñado para el estudio y la práctica de técnicas de manejo, de equipo de seguridad, estudio del reglamento de tránsito y mecánica básica para motocicletas.

La implementación de estrategias será de mucha ayuda para que los motociclistas se capaciten de manera óptima, esto le permitirá tener una manera más eficaz de enfrentar cualquier tipo de percance que se pueda llegar a presentar.

#### 3.6.1 Pauta mediática y/o cronograma de implementación

En este apartado, se presenta el cronograma con la implementación del taller “BIKER CERTIFICADO” el cual se llevara a cabo de manera online en los horarios y días que están designados en el cronograma, los interesados que no se hayan inscrito o no hayan podido acceder al taller podrán ver la grabación del mismo que estará disponible a partir de junio de 2015 en diversas plataformas tales como: YouTube, Vimeo, UStreamTV, DailyMotion, Hulu, Archive.org, etc.

Cada participante deberá inscribirse cumpliendo con los siguientes requisitos: Proporcionar su nombre completo, fecha de nacimiento, correo electrónico, nombre del motoclub al que pertenece (opcional), al correo de contacto: [bikercertificado@gmail.com](mailto:bikercertificado@gmail.com)

## 4. IMPLEMENTACIÓN DE TÁCTICAS

4.1 Diseño y desarrollo de: Talleres, guiones, soluciones mediáticas, actividades comunitarias, expresiones culturales y artísticas, soluciones mediáticas, gestión de recursos, etc.

### 4.1.1 Estrategia 1 “Biker Certificado”

Un taller de capacitación online dirigido a los motociclistas de la Ciudad de México, acerca de técnicas de manejo en la ciudad, sobre el uso adecuado del equipo de protección, estudio del reglamento de tránsito y mecánica básica para mantenimiento de motocicletas. Además de promover una armonía vial basada en el respeto, también se podrá revisar y explicar el reglamento de tránsito y su aplicación a motociclistas, así mismo; promover la denuncia en caso de sufrir actos de corrupción por parte de las autoridades. Por lo tanto “se trata de una forma de enseñar, y sobre todo de aprender, mediante la realización de actividades que en gran medida se llevan a cabo conjuntamente” (Gutiérrez, 2014: 3).

Debido a los horarios laborales y escolares de los participantes, es que un taller online es adecuado para que se capaciten los días y en los horarios libres que cada persona tenga.

Dentro del espacio web, se colocaran los temas, exámenes y apoyos extras para que los participantes obtengan su certificado.

La convocatoria se difundirá, a través de redes sociales y foros en internet

## 1. Propuesta de Invitación



TE INVITAN AL TALLER



# BIKER CERTIFICADO



Para mayores informes e inscripciones en:

[bikercertificado@gmail.com](mailto:bikercertificado@gmail.com)

[www.bikercertificado.com](http://www.bikercertificado.com)



- Luzes encendidas durante la circulación Señale a otros (concha o claxon)
- Se permite el tránsito entre carriles en la vía recta
- Conservar la distancia entre vehículos
- En tránsito lento, debikercertificado al nombre de un carril
- Reservar el carril izquierdo para adelantamiento
- Utilizar casco obligatorio para el conductor y acompañante

**Capacitación dirigida a los motociclistas de la Ciudad de México, acerca de técnicas de manejo en la ciudad y el uso adecuado del equipo de protección. Además de promover una armonía vial basada en el respeto, también se podrá revisar y explicar el reglamento de tránsito y su aplicación a motociclistas, así mismo; promover la denuncia en caso de sufrir actos de corrupción por parte de las autoridades.**

## 2. Desarrollo del taller online

# “Biker Certificado”

**Taller:** Capacitación online para motociclistas “Biker Certificado”

**Objetivo:** Capacitación dirigida a los motociclistas de la Ciudad de México, acerca de técnicas de manejo en la ciudad y el uso adecuado del equipo de protección. Además de promover una armonía vial basada en el respeto. También se podrá revisar y explicar el reglamento de tránsito y su aplicación a motociclistas, así mismo; promover la denuncia en caso de sufrir actos de corrupción por parte de las autoridades.

**Imparte:** Experto en técnicas de manejo

Experto en equipo de seguridad

Experto en mecánica de motocicletas

**Horas:** 10 horas

**Temas:**

### 1 TECNICAS DE MANEJO

- 1.1 Defensivo
- 1.2 Ciudad
- 1.3 Lluvia
- 1.4 Caminos de terracería
- 1.5 Autopista y carreteras federales

### 2 ESTUDIO DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO

- 2.1 Apartado de motociclistas
  - 2.1.1 Infracciones
  - 2.1.2 Multas
  - 2.1.3 Derechos y Obligaciones de los motociclistas
  - 2.1.4 Defensa jurídica en caso de extorsión

### **3 USO ADECUADO DE EQUIPO DE PROTECCIÓN**

3.1 Botas

3.2 Guantes

3.3 Casco

3.4 Chamarra

3.5 Traje Mono y en dos partes (chamarra y pantalón)

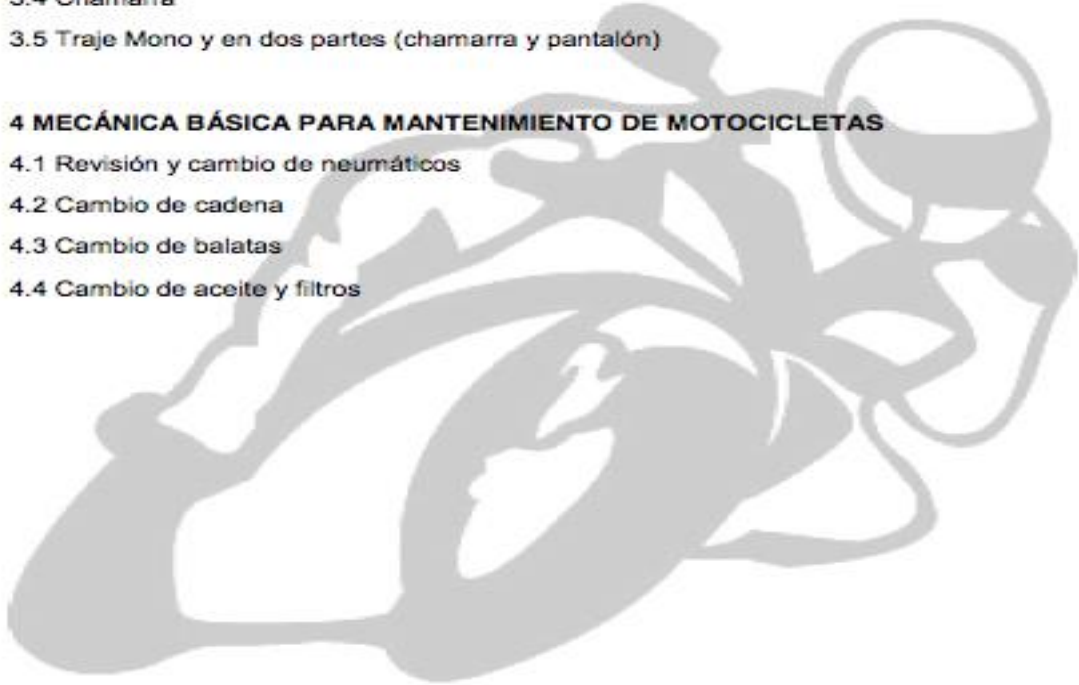
### **4 MECÁNICA BÁSICA PARA MANTENIMIENTO DE MOTOCICLETAS**

4.1 Revisión y cambio de neumáticos

4.2 Cambio de cadena

4.3 Cambio de balatas

4.4 Cambio de aceite y filtros



#### **4.1.2 Estrategia 2 “A rodar juntos” “A rodar seguros” “Ponle freno a la corrupción”**

El uso de carteles para esta estrategia permitirá comunicar de manera eficiente y de un modo sencillo la información a los motociclistas y a toda la comunidad en general de la Ciudad de México.

Por lo tanto, se necesitará la impresión de 1500 carteles, que serán colocados en los estacionamientos de plazas comerciales, estacionamientos públicos, estacionamientos situados en las diversas Universidades que se encuentran en la Ciudad de México. También se podrá dar difusión a esta estrategia a través de internet, haciendo uso de las redes sociales, foros, blogs, etc. Por medio de carteles virtuales, que si bien hay un diseño, este puede cambiar y/o modificarse gracias a la practicidad que el formato permite.

De esta manera los usuarios de cualquier tipo de transporte tendrán acceso a la información presentada en este plan de comunicación.



# BIKER CERTIFICADO

## CONSTRUYENDO UNA



## BASADA EN EL RESPETO





**PELIGRO**

**¡PONTE EL CASCO!**



**BIKER CERTIFICADO**  
POR UN MOTOCICLISMO RESPONSABLE



Propuesta de cartel 3



Propuesta de calcomanía



## 5. DISEÑO DEL PLAN DE PRUEBA, MONITOREO Y EVALUACIÓN

### 5.1 Selección y justificación de métodos y técnicas para cada etapa

Se efectuara una etapa de evaluación de la técnica, con la finalidad de detectar las fortalezas y debilidades impartidas en el taller online de capacitación. Así mismo, darles la oportunidad a los asistentes, de calificar el desempeño y el contenido del mismo.

## 5.2 Diseño de instrumentos

### CUESTIONARIO DE EVALUACIÓN:

1. ¿Cuáles eran sus expectativas acerca del taller?
2. ¿Fueron satisfechas esas expectativas?
3. ¿Está satisfecho con el desarrollo general de temas y materiales de este taller?
4. ¿Los materiales de lectura fueron apropiados?
5. ¿Hay temas que no fueron cubiertos en el taller online y que usted desearía que se hubieran incluido? En caso afirmativo, por favor indique los temas.
6. ¿Cuál fue el tema más valioso para usted?
7. ¿Sintió que el nivel del taller online era el apropiado para usted?
8. Si tuviéramos que eliminar alguna parte de este taller online, ¿qué nos sugeriría omitir?
9. ¿Por qué?

Por favor califique, del 1 al 10, el taller de acuerdo con los siguientes criterios:

	Pobre	Regular	Bueno	Muy bueno
Utilidad de los contenidos				
Efectividad del método				
Suficiente detalle				
Estímulo para pensar				
Impactó en mis habilidades profesionales				
Impactó en mis habilidades personales				

## 6. REFLEXIONES GENERALES

Durante el tiempo en el que se llevó a cabo la investigación, encontré nuevas y además corrobore las problemáticas que en un principio me había planteado para comenzar a desarrollar este plan de comunicación, mismas que me permitieron analizar la situación en la que se encuentran actualmente los motociclistas en la Ciudad de México, también en cómo perciben su entorno.

Sin duda, la motocicleta en la Ciudad de México se ha convertido en un medio de transporte de primera necesidad para las personas que las utilizan, principalmente porque esta es rápida y económica. Debido a la gran cantidad de autos que circulan todos los días en la ciudad, parece casi imposible moverse y desplazarse sin ocasionar problemas de tráfico y congestionamiento vial, y es aquí, donde la motocicleta juega un papel sumamente importante, ya que moverte y llegar a tu destino más rápido siempre será más cómodo, por otro lado está el ahorro en el bolsillo de quien las usa, ya que la

motocicleta consume menos gasolina que un auto, su costo de mantenimiento es mucho menor y una de las cosas más importantes es que contamina menos.

Pude monitorear a través de las redes sociales la evolución de este tema en foros, grupos, revistas, videos, reportajes y notas de diversos medios que abordaban las mismas problemáticas que su servidor enuncia en esta investigación. Las cifras que arrojaron los resultados de la investigación, son realmente interesantes; las motocicletas son usadas por un sector predominantemente masculino, en su mayoría son hombres que tienen entre 20 y 30 años de edad, son solteros y utilizan moto deportiva. Así mismo, la motocicleta no solo es su principal medio de transporte, también es parte importante de su estilo de vida. La motocicleta también es usada para fines recreativos y de trabajo.

Una parte importante a considerar, es el hecho de que en México no tenemos una cultura vial basada en el respeto, no podemos interactuar en armonía y eso propicia toda clase de situaciones y circunstancias dañinas, nos encontramos en un punto en que la violencia en cualquiera de sus expresiones es algo cada vez más natural, como si fuera parte esencial para el desarrollo social de las personas y eso desde mi punto de vista está mal. Esto da pie, a que los accidentes viales que ocurren sean por falta de ética moral y no por fallas mecánicas en sus vehículos.

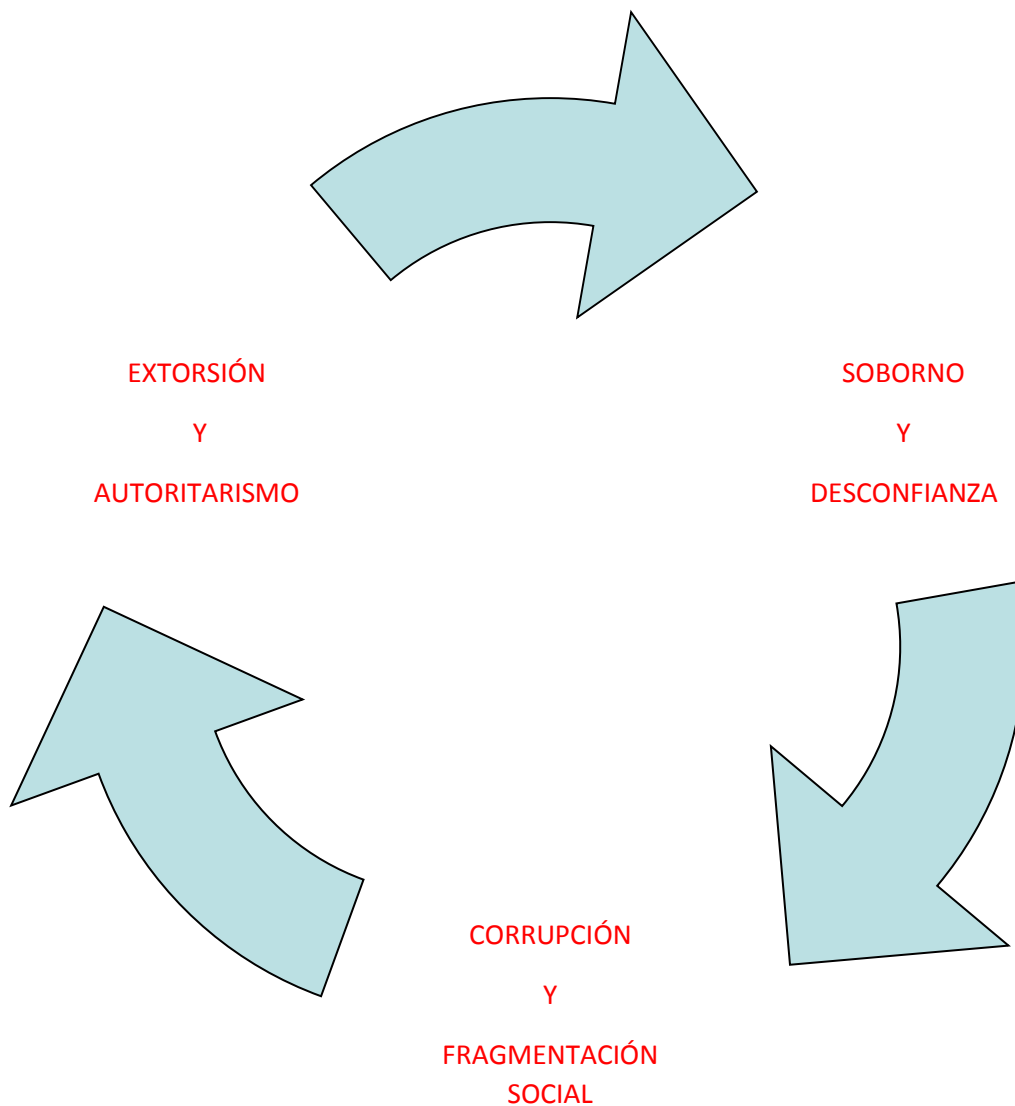
El pésimo estado en que se encuentran las vialidades en la Ciudad de México representan un peligro mayúsculo para los motociclistas, el 68% de los encuestados ha sufrido alguna clase de accidente a causa del mal estado de las vialidades. El 100% de los encuestados utilizan por lo menos el casco como parte de su equipo de protección y solo un 4% utiliza traje completo, esto se debe a que los trajes ya sea de dos piezas o mono, son en realidad caros para la mayoría de los consumidores.

Existe un 50 y 50, en cuanto a porcentajes de personas que han tomado algún curso sobre técnicas de manejo, pero de manera abrumadora un 92% está dispuesto a tomar algún curso sobre técnicas de manejo, ya sea para reforzar sus conocimientos si es un motociclista experimentado o para aprender de manera directa si es principiante.

El mayor problema más allá de la armonía vial, de los accidentes y del estado de las vialidades, se encuentra en el gravísimo problema de la corrupción, el 78% ha vivido algún tipo de abuso por parte de algún elemento de tránsito y/o de seguridad pública; esto a pesar de que el 90% de las víctimas conoce el reglamento de tránsito. Pero

simplemente basta con observar cómo se comportan “los guardianes de la ley” para darse cuenta de que muchos son ladrones con uniforme y que aprovechando su mínimo ápice de poder hacen lo que les viene en gana sin sufrir consecuencias, ya que no sólo ellos cometen estos actos ilícitos, sino que son comandados por funcionarios y altos mandos de sus corporaciones, en donde la clásica “mordida” se vuelve un requisito obligatorio para ellos, ya que se les exige que cubran una “cuota” diaria de “multas” que muchas de las veces son inventadas y/o fabricadas al vapor y sin fundamento alguno. Contribuyendo así al interminable círculo vicioso de la corrupción.

La laguna que existe en el ámbito legal que rige el reglamento de tránsito, en donde no está claro y mucho menos específico cuáles son los derechos y obligaciones de los motociclistas, es aprovechado por la corrupción en cualquiera de sus modalidades, ya sea para realizar un trámite burocrático, o bien, para el uso y libre circulación de las vialidades. Problema serio e importante que tiene que ser atendido a la brevedad por parte de las autoridades competentes, ya que si continua esta situación nos seguiremos estancando en un “hoyo negro” social que solo absorbe y no contribuye a nada, al contrario, produce desconfianza hacia las instituciones, descontento por parte de los ciudadanos que desemboca en una conducta pasivo-agresiva que conduce directamente a una fragmentación social, en donde claramente se convierte en un problema social que nos concierne a todos.



Los alcances y limitaciones del plan propuesto, van desde la comunicación interpersonal, hablando de la interacción de los motociclistas con otros motociclistas, automovilistas, peatones, etc., y desde la comunicación interinstitucional ya que involucra directamente al órgano de gobierno del Distrito Federal, a la Secretaria de Movilidad, etc., por mencionar algunos.

El alcance que se puede lograr puede abarcar a la sociedad en general, ya que si tomamos en cuenta que todos somos parte importante del entorno en el que vivimos, también somos responsables de lo que sucede en el mismo. Se pueden desarrollar habilidades no solo sociales, sino también personales si contribuimos a fomentar una cultura vial basada en el respeto, aunque esto suene demasiado utópico creo de manera ferviente que esto se puede lograr con trabajo social colectivo, comenzando de manera

individual y poniendo el ejemplo, ejerciendo una ciudadanía responsable es posible comenzar a erradicar el problema.

Las apreciaciones éticas del plan de comunicación se ven reflejadas en el proceso de la investigación, en su desarrollo y en su desenlace, es decir; desde mi perspectiva y experiencia como motociclista, pude plasmar parte de mis creencias y visión de mi entorno, así como los factores clave sobre la problemática abordada. Es difícil englobar todas las razones y circunstancias que rodean el tema del motociclismo, más aún el de los motociclistas de una región en particular, en este caso de la Ciudad de México.

Para mí fue muy importante y beneficioso adentrarme en un tema que me apasiona y que forma parte ya de mi estilo de vida, conocer personas que comparten conmigo la misma visión y emociones que te produce la motocicleta, es un poco difícil de definir con palabras, creo que si la mayoría de las personas se dieran la oportunidad de conducir una motocicleta se darían cuenta de todos los obstáculos con los que tenemos que lidiar día a día, pero también se darían cuenta del placer y de todos los efectos benéficos que esta produce. Las personas tenemos una obligación moral y debemos hacernos responsables por nuestros actos, debemos buscar el bien común y la integridad personal, esto propiciará armonía social, que se conjugará de manera directa con nuestras acciones y así y sólo así podremos crear una cultura vial basada en el respeto.

Para finalizar, cabe mencionar que la industria del motociclismo en México crece a pasos gigantescos y eso puede representar una oportunidad de negocios para alguien que tenga la visión y las ganas de emprenderlo, ya que son muchas las personas que adquieren una motocicleta para diversos fines, prueba de ello es toda la gama de modelos y marcas que están introduciéndose en México por la demanda de los consumidores, por otro lado, cada vez son más las movilizaciones (rodadas) para exigir ser tomados en cuenta en la actual Ley de Movilidad del Distrito Federal.

## 7. BIBLIOGRAFIA

### 7.1 Referencias Bibliográficas

- Acevedo, J. (2009) “El transporte al desarrollo de Colombia. Una visión al 2040”. Universidad de los Andes. Bogotá, Colombia.
- Bonilla, Elsy y Rodriguez, Penélope (1985), “La investigación en ciencias sociales. Más allá de dilema de los métodos”, CEDE UNIANDES, Bogotá.
- Brunner, “Modernidad: centro y periferia” en *Estudios públicos*, núm. 83. Chile, 2001.
- Castells, M. (1995) “La ciudad informacional. Tecnologías de la Información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional”. Alianza Editorial. Madrid, España.
- Deitel, P. & Deitel, H. (2008): Ajax, Rich Internet Applications y Desarrollo Web para programadores. Madrid, España: Edición española. Ediciones Anaya Multimedia (Grupo Anaya, S.A.).
- Dussel, Enrique, "Europa, modernidad y eurocentrismo", en *Revista Ciclos en la Historia, la Economía y la Sociedad*, Clacso, 1995.
- Foucault, Michel. *El orden del discurso*. Letra e, Francia, 1970
- Geilfus, Frans. “80 herramientas para el desarrollo participativo: diagnóstico, monitoreo, evaluación / Frans Geilfus – San José, C.R.: IICA, 2002.

- Goffman, E. (1976) "Alineación en la interacción", en Alfred G. Smith (Comp).
- Horkheimer, Max. "Teoría Crítica". Traducción de: Edgardo Albizu y Carlos Luis. 1ª ed. 3ª reimp. Buenos Aires: Amorrortu editores, 2003. Págs. 15-21 y 223-271.
- Jenkins, Henry (2009) Fans, bloggers y videojuegos. La cultura de la colaboración. Paidós, Barcelona. PP. 161-205.
- Letelier, Patricio., Penadés, Ma. Carmen (2006) "Metodologías ágiles para el desarrollo de software: eXtremeProgramming (XP)". Universidad Politécnica de Valencia.
- Ritzen, G. (2002) "Teoría sociológica moderna" Mc. Graw. Madrid. España.
- Rodríguez, G. (1996) "Metodología de la investigación cualitativa". Aljibe. Granada, España.
- Simpson George, "Emile Durkheim on the Division of Labor in Society", New York: Macmillan Co., 1933.
- Taylor, B. Bogdan, R. (1986) "Introducción a los métodos cualitativos de la investigación" Paidós.
- Turpo, G. Osbaldo W. (2008) "La netnografía: un método de investigación en internet". Educar 42. España.
- Valenzuela, Luz Stela y Cifuentes, Rosa María (2004), "Propuesta de consultoría para el desarrollo de la investigación regional en los observatorios de

infancia y familia”, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, Subdirección de Investigaciones, Bogotá.

- Villoro, Luis, *El pensamiento moderno*, El Colegio Nacional, Fondo de Cultura Económica, pp. 84-104.
  
- Von Martin, Alfred, *Sociología del Renacimiento*, Fondo de Cultura Económica, México 2006.
- Wiesheu. W. (2002) “Religión y política en la transformación urbana”. INAH. D.F., México.
  
- Winocur. Rosalia. “(2009), Robinson Crusoe ya tiene celular: la conexión como espacio de control de la incertidumbre, SigloXXI/UAM, México, D.F., pp. 28-47.

## 7.2 Referencias Electrónicas

- [www.adaptivesd.com](http://www.adaptivesd.com) Consultado en febrero 2015
  - [www.controlchaos.com](http://www.controlchaos.com) Consultado en febrero 2015
  - [www.crystallmethodologies.org](http://www.crystallmethodologies.org) Consultado en febrero 2015
  - [www.dsdm.org](http://www.dsdm.org) Consultado en febrero 2015
  - [www.featuredrivendevelopment.com](http://www.featuredrivendevelopment.com) Consultado en febrero 2015
  - Herrera, J. (2008) “La investigación cualitativa” en <http://juanherrera.files.wordpress.com>.
  - [www.migueldelfresno.com](http://www.migueldelfresno.com) Consultado en febrero 2015
  - Ontiveros, Eduardo (2013) Nuevas tecnologías en <http://ntfcc3.blogspot.mx/2010/10/cronologia-de-la-evolucion-y-desarrollo.html>
- Revisado el 2 de diciembre de 2014 en <http://www.un.org/es/globalissues/youth/>
- [www.poppendieck.com](http://www.poppendieck.com) Consultado en febrero 2015

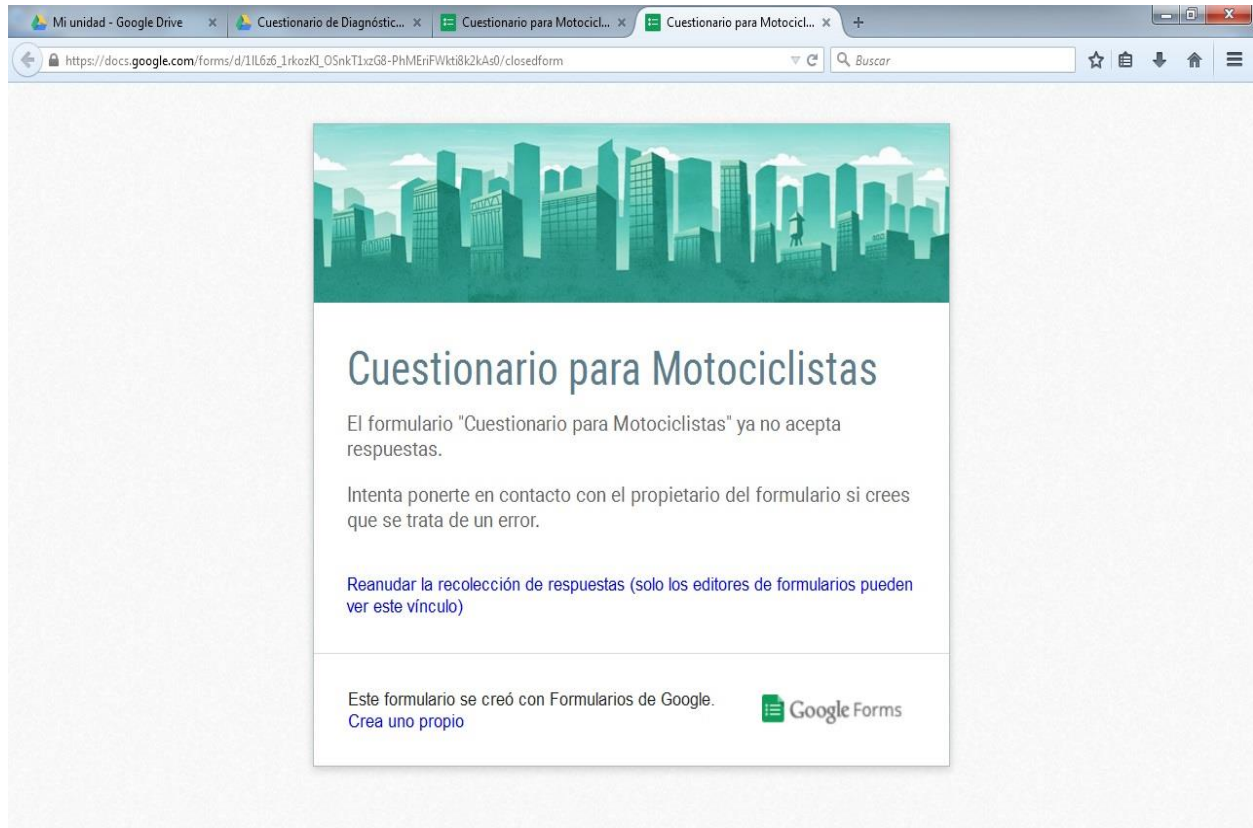
- Real Academia Española. (2015) Diccionario de la lengua Española. España. Consultado en febrero 2015
- Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. (2014) en <http://www.facmed.unam.mx>.
- SETRAVI (2014) en [www.setravi.df.gob.mx](http://www.setravi.df.gob.mx)
- SEMOVI (2015) en [www.semovi.df.gob.mx](http://www.semovi.df.gob.mx)
- Secretaría de seguridad Pública. (2014) en [www.ssp.gob.mx](http://www.ssp.gob.mx)
- UNESCO. (2014) en [www.unesco.org](http://www.unesco.org)
- [https://es.wikipedia.org/wiki/Red\\_social](https://es.wikipedia.org/wiki/Red_social), consultado en enero del 2015

### 7.3 Referencias Hemerográficas

- Agencia de Atención Urbana en la Ciudad de México, (2014) “Ley de movilidad del distrito Federal”. GDF. México.
- Díaz, A. (2014) “Grupo Focal” en [http:// avdiaz.files.wordpress.com](http://avdiaz.files.wordpress.com)
- Gobierno del Distrito Federal. (2002) Ley de transporte y vialidad del D.F. ALDF. México.
- Gómez, G. (1988) “Breve diccionario etimológico de la lengua española”. FCE. México.

## 8. ANEXOS

### Anexo 1: Cuestionario




The image shows a browser window with several tabs. The active tab is titled "Cuestionario para Motociclistas" and displays a Google Forms page. The page has a teal header with a city skyline illustration. The main content area contains the following text:

## Cuestionario para Motociclistas

El formulario "Cuestionario para Motociclistas" ya no acepta respuestas.

Intenta ponerte en contacto con el propietario del formulario si crees que se trata de un error.

[Reanudar la recolección de respuestas \(solo los editores de formularios pueden ver este vínculo\)](#)

Este formulario se creó con Formularios de Google.  [Crea uno propio](#)

## Anexo 2: Cuestionario de Diagnóstico

The screenshot shows a Google Forms editor interface. At the top, the browser address bar displays the URL: [https://docs.google.com/forms/d/1IL6z6\\_1rkozK1\\_OSnkT1xzG8-PhMEriFWiki8k2kAs0/edit#](https://docs.google.com/forms/d/1IL6z6_1rkozK1_OSnkT1xzG8-PhMEriFWiki8k2kAs0/edit#). The page title is "Cuestionario de Diagnóstico" with a star icon and a folder icon. The user's email is "luisdanielgrinder@gmail.com". The main menu includes "Archivo", "Editar", "Ver", "Insertar", "Respuestas (50)", "Herramientas", "Complementos", and "Ayuda". A blue button labeled "Enviar formulario" is visible. Below the menu, there are four action buttons: "Editar preguntas", "Cambiar tema", "Ver las respuestas", and "Ver el formulario publicado". A red notification banner at the top of the form content area reads "Se desactivó el formulario." Below this, a text box contains the message: "El formulario 'Cuestionario para Motociclistas' ya no acepta respuestas. Intenta ponerte en contacto con el propietario del formulario si crees que se trata de un error." Underneath is a "Configuración del formulario" section with three options: "Mostrar la barra de progreso al pie de las páginas de los formularios" (unchecked), "Permitir solo una respuesta por persona (se requiere acceso) ?" (checked), and "Orden de preguntas aleatorio ?" (unchecked). At the bottom, it says "Página 1 de 1". The main content area of the form is titled "Cuestionario para Motociclistas" and contains the text: "El siguiente cuestionario me permitirá realizar un diagnóstico, que me servirá para mi investigación de tesis acerca de los motociclistas en la Ciudad de México."

# Anexo 3: Respuestas

