

COMUNICAR PARA CONSERVAR EL AIRE: ANÁLISIS DE LA ESTRATEGIA DE  
COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN AMBIENTAL DE LA CIUDAD VERDE

JUAN CAMILO GÓMEZ ANGEL

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA  
ESPECIALIZACIÓN EN PRESERVACIÓN Y CONSERVACIÓN DE LOS  
RECURSOS NATURALES  
FACULTAD DE INGENIERÍA AMBIENTAL  
BUCARAMANGA

2018

COMUNICAR PARA CONSERVAR EL AIRE: ANÁLISIS DE LA ESTRATEGIA DE  
COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN AMBIENTAL DE LA CIUDAD VERDE

MONOGRAFÍA

JUAN CAMILO GÓMEZ ANGEL

Trabajo de grado para optar al título de especialista en  
Preservación y Conservación de los Recursos Naturales

Asesora

M.Sc. YOLANDA GAMARRA HERNÁNDEZ

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA  
ESPECIALIZACIÓN EN PRESERVACIÓN Y CONSERVACIÓN  
DE LOS RECURSOS NATURALES  
FACULTAD DE INGENIERÍA AMBIENTAL  
BUCARAMANGA

2018

## AGRADECIMIENTOS

Decidí emprender estudios superiores sobre cómo conservar los recursos naturales, a partir de una importante promesa para poder ayudar mejor.

En el último año recibí el apoyo de grandes docentes que orientaron mi trabajo de grado y mi proyección como comunicador enfocado en la conservación del medio ambiente. Entre ellos Elkin Briceño, al brindarme su confianza para aprender de cerca sobre la gestión integral de los recursos naturales; Yolanda Gamarra, quien me ha guiado en el desarrollo de esta redacción para el análisis de la educación ambiental; y expreso un fraternal agradecimiento al profesor Luis Prado Castillo, quien me mostró que la conservación va más allá de lo científico, porque hay que ver primero a la gente: “Antes de pensar en intervenir un ecosistema, debemos facilitar mejores condiciones de vida a las personas”, me enseñó.

Además, agradezco la motivación de mis compañeros de trabajo, Julián Andrés Rojas Mantilla y Jorge Luis Pulido Moreno, con quienes fortalecí mi convencimiento sobre la importancia de abordar la conservación del aire desde la Oficina de la Bicicleta DTB.

Aportar funciona mejor cuando estamos rodeados de las personas más comprometidas con nuestros temas de interés. Por eso agradezco a Ferney Díaz, quien me abrió nuevamente las puertas en WWF para poner en práctica mis estudios de especialización.

Para terminar, el agradecimiento más importante es a mi madre Leonor Gómez Angel por su apoyo amoroso e incondicional; y a Diego Sebastián Serrano Suárez, por motivar mi interés en la conservación y sus importantes observaciones en el desarrollo de la presente monografía.

## CONTENIDO

GLOSARIO.....	7
1. INTRODUCCIÓN .....	10
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	12
3. ANTECEDENTES, ALCANCES Y JUSTIFICACIÓN DEL TRABAJO .....	16
4. OBJETIVOS .....	28
4.1. OBJETIVO GENERAL.....	28
4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	28
5. MARCO TEÓRICO .....	29
5.1. CRECIMIENTO URBANO .....	29
5.2. CAMBIO CLIMÁTICO Y ACUERDOS GLOBALES .....	29
5.3. COMUNICACIÓN PARA LA SOSTENIBILIDAD.....	33
5.4. MEDELLÍN COMO MODELO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE .....	34
6. METODOLOGÍA.....	35
7. DISCUSIÓN.....	40
7.1. COMUNICACIÓN COMO HERRAMIENTA DE CAMBIO .....	40
7.1.1. <i>El público</i> .....	43
7.1.2. <i>Acciones en el escenario público</i> .....	44
7.1.3. <i>Palacé para Todos</i> .....	46
7.1.4. <i>Foro Mundial de la Bicicleta</i> .....	47
7.1.5. <i>Low Carbon Cities</i> .....	47
7.1.6 <i>Participación ciudadana</i> .....	48
7.1.7. <i>Difusión de una problemática</i> .....	50

7.1.8. <i>Modelo comunicativo</i> .....	50
7.1.9. <i>El medio de difusión recomendado</i> .....	51
7.1.10. <i>tono de los mensajes</i> .....	52
7.2. EDUCACIÓN AMBIENTAL .....	53
8. CONCLUSIONES .....	58
9. RECOMENDACIONES.....	60
BIBLIOGRAFÍA.....	61
ANEXOS.....	67

## TABLA DE ANEXOS

Tabla 1. Formulario de entrevista.....	37
--	----

## GLOSARIO

**Educación ambiental:** Proceso pedagógico que busca una transformación de las pautas de utilización de los recursos naturales hacia la sostenibilidad.

**Comunicación ambiental:** Proceso dirigido a motivar la participación ciudadana para la transformación de hábitos, a favor de la conservación de los recursos naturales.

## RESUMEN GENERAL DE TRABAJO DE GRADO

**TITULO:** COMUNICAR PARA CONSERVAR EL AIRE: ANÁLISIS DE LA ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN AMBIENTAL DE LA CIUDAD VERDE

**AUTOR(ES):** Juan Camilo Gómez Angel

**PROGRAMA:** Esp. en Preservación y Conservación de los Recursos Naturales

**DIRECTOR(A):** M.Sc. Yolanda Gamarra Hernández

### RESUMEN

La monografía describe la estrategia de comunicación de La Ciudad Verde en su labor para el fomento de urbes sostenibles, tomando por referencia una entrevista realizada al representante Daniel Suárez. Posteriormente se desarrolla un análisis desde su labor con los postulados de la comunicación y educación ambiental para la conservación del aire. Este trabajo funciona de manera orientadora a organizaciones ciudadanas interesadas en promover temáticas ambientales, pues despliega parte de la experiencia de una organización que ha generado impactos públicos y ciudadanos en la ciudad de Medellín, Colombia; y ofrece lineamientos teóricos para fortalecer la labor de la educación ambiental no formal.

### PALABRAS CLAVE:

Comunicación ambiental, educación ambiental, participación ciudadana

V° B° DIRECTOR DE TRABAJO DE GRADO



## **GENERAL SUMMARY OF WORK OF GRADE**

**TITLE:** PRESERVING AIR BY COMMUNICATION: ANALYSIS OF THE ENVIRONMENTAL COMMUNICATION AND EDUCATION STRATEGY OF LA CIUDAD VERDE

**AUTHOR(S):** Juan Camilo Gómez Angel

**FACULTY:** Esp. en Preservación y Conservación de los Recursos Naturales

**DIRECTOR:** M.Sc. Yolanda Gamarra Hernández

### **ABSTRACT**

The monograph describes La Ciudad Verde's communication strategy in its labor of promoting sustainable cities, taking by reference an interview to the representative Daniel Suárez. It analyses their initiatives from theory about environmental communication and education for air conservation. This project is useful to citizen organizations interested in environmental issues, as it shows the experience of an important organization that has influenced public and social decisions in Medellín, Colombia. Also, it offers theoretical guidelines to strengthen non-formal environmental education projects.

### **KEYWORDS:**

Environmental communication, environmental education, citizen participation

**V° B° DIRECTOR OF GRADUATE WORK**

## 1. INTRODUCCIÓN

A pesar de no contar con el estatus de los estamentos públicos o el poder privado, las organizaciones de la sociedad civil representan una importante influencia para la toma de decisiones y el progreso de las ciudades, dado su potencial para movilizar comunidades, llamar la atención sobre problemáticas poco visibilizadas y su capacidad de alianza con otros nodos tanto en su contexto local, como en el exterior. Desde esta perspectiva, el presente estudio parte del reconocimiento de la labor de comunicación y educación ambiental de la organización ciudadana La Ciudad Verde, al haberse destacado en diversas iniciativas que promueven un desarrollo sostenible en la ciudad de Medellín, Colombia.

El presente estudio tiene como objetivo analizar la estrategia de comunicación y educación ambiental de La Ciudad Verde, con el ánimo de develar formas y acciones encaminadas a generar comprensión ciudadana sobre la conservación del aire, como un recurso vital para todos los habitantes urbanos.

Desde esta perspectiva, se detalla su estrategia de comunicación y educación ambiental; y se despliega una revisión de sus características en contraste con postulados teóricos que validan y retroalimentan su labor. Este contraste además se desarrolla con el fin de entregar a los lectores pautas claves para darle un impulso más fuerte a sus iniciativas vinculadas a la transformación de comportamientos ambientales.

De este modo, el presente estudio se enmarca en la otra cara de la conservación de los recursos naturales. No desde la ciencia apegada a criterios de la Biología, Ecología o la Ingeniería; sino desde la perspectiva social, que es tan relevante para generar cambios duraderos en las sociedades para preservar los ecosistemas.

Aunque La Ciudad Verde prioriza su labor en la conservación del aire, su experiencia, junto con los elementos teóricos ofrecen elementos de valor para fortalecer y motivar iniciativas ciudadanas dispuestas a promover nuevas conductas y decisiones políticas relevantes para proteger los recursos naturales desde las ciudades.

## 2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Las ciudades han crecido con vías para dar comodidad a los usuarios del vehículo particular, pero los impactos de ese modelo han desencadenado un movimiento que promueve una utopía para muchos en los países en desarrollo: Utilizar la bicicleta como medio de transporte. Desde esa mirada de dificultad en la transformación, cobran vigencia los objetivos de desarrollo considerados con el medio ambiente y los Derechos Humanos, la participación ciudadana en la reconstrucción del comportamiento urbano, la reflexión y el empoderamiento sobre problemáticas ambientales, y las políticas ambientales y de inclusión social.

Es esa utopía por repensar la ciudad, la que ha generado propuestas como la pirámide de la movilidad idónea<sup>1</sup>, desde la cual los peatones reciben su verdadero lugar como prioridad por su carácter de vulnerabilidad y su desplazamiento ecológico. Después están los ciclistas, que hacen parte de una comunidad activa, que se moviliza a través de un ícono ambiental de esta época. Aunque el transporte masivo llegue a ser altamente contaminante en muchas urbes, esta pirámide le otorga el tercer puesto, porque es mejor la presencia de un vehículo contaminante con 60 pasajeros, que 60 carros con un pasajero degradando el hábitat de las ciudadanos. Finalmente, se encuentra el transporte de mercancías; y en el renglón inferior, los vehículos particulares que se deberían reducir en las vías a partir del fomento de la movilidad sostenible.

---

<sup>1</sup> IDTB. Pirámide de jerarquía de la movilidad urbana. Disponible en Internet: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/jerarquia.pdf>

Mientras se escribe este artículo la población mundial asciende aceleradamente, con una cifra superior a los 7.5 mil 600 millones de personas<sup>2</sup>. La mayor parte de esa población habita en las ciudades y si en el 2015 había 1 billón de automóviles contaminando el aire del planeta, la estimación de consumo de este producto para el 2020 es de 2 billones<sup>3</sup>. Junto con esta moda, cada año mueren más de 9 millones de humanos por polución atmosférica<sup>4</sup> y más de 1 millón 200 mil personas fallecen por accidentes en las vías del mundo en accidentes de tránsito<sup>5</sup>, gracias a una movilidad enfocada en la velocidad y la comodidad personal.

Colombia también suma en esta dinámica global. Más de 6 mil personas mueren anualmente en el país por accidentes de tránsito<sup>6</sup>; y los problemas ambientales son vividos por la población: Más del 50% de los colombianos han sido testigos del cambio climático a través de sequías, inundaciones, terremotos, enfermedades tropicales, olas de calor etc., y a la par, el 75% ignora el significado del cambio climático<sup>7</sup>.

Para ofrecer un contexto local, los vehículos motorizados son los principales contaminantes del aire en Bucaramanga<sup>8</sup>; pero solo el 7% de los recorridos se

---

<sup>2</sup> WORLDOMETERS. World population. [En línea] 5 de marzo de 2018 [Citado en 05/03/2018] Disponible en Internet: <http://www.worldometers.info/>

<sup>3</sup> GERTTEN, Frederick. Bikes Vs. Cars. [Documental] 6 de marzo de 2015. Disponible en Internet: <https://www.youtube.com/watch?v=3lg9oqtX35E>

<sup>4</sup> UN ENVIRONMENT. Transport. [Citado en 05/03/2018] Disponible en Internet: <https://www.unenvironment.org/explore-topics/transport>

<sup>5</sup> VISION ZERO INICIATIVE. Safety at every turn. [En línea] \_\_\_\_\_ [Citado en 05/03/2018] Disponible en Internet: <http://www.visionzeroinitiative.com/>

<sup>6</sup> MINISTERIO DE SALUD DE COLOMBIA. Mortalidad y lesiones por accidentes de transporte en Colombia, 2013-2014. [En línea] 10 de septiembre de 2015 [Citado en 05/03/2018] Disponible en Internet: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/ED/Mortalidad-lesiones-accidentes-transporte-Colombia-2013-2014.pdf>

<sup>7</sup> IDEAM, PNUD, MADS, DNP, CANCELLERÍA. 2016. ¿Qué piensan los colombianos sobre el cambio climático? Primera encuesta nacional de percepción pública del cambio climático en Colombia. Bogotá: Puntoaparte, 2016. 39 p. ISBN 978-958-8971-34-6

<sup>8</sup> ÁLCALDÍA DE BUCARAMANGA, AMB, CDMB, UPB. Calidad de aire – Área Metropolitana de Bucaramanga. Bucaramanga: Marzo de 2016. 14 p.

realiza a través de una movilidad 0 emisiones contaminantes (desplazamiento en bicicleta y peatonal). De esta cifra, solo el 1% se realiza en bicicleta, y los viajes en transporte colectivo están disminuyendo en promedio 1,6% anual e inversamente los viajes en transporte individual motorizado crecen en misma proporción<sup>9</sup>.

Frente a la problemática existen acuerdos, políticas y normas del orden internacional, nacional y local que demandan comportamientos ecológicos en el transporte, como por ejemplo el Protocolo de Kyoto que señala la importancia de frenar las emisiones de gases de efecto invernadero; los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Salud y Bienestar (3), Energía asequible y no contaminantes (7), Ciudades y Comunidades Sostenibles (11), Acción por el Clima (13); la Convención Marco sobre Cambio Climático de la COP21; la Constitución política de Colombia con los derechos a la circulación, al ambiente, la diversidad e integridad, a la salud y al desarrollo sostenible; así como la Ley 1811 que prioriza a peatones y ciclistas en las vías nacionales y el Acuerdo Municipal 01 del 2018, que incentiva el uso de la bicicleta como medio de transporte en Bucaramanga.

La realidad urbana requiere un empuje cultural para motivar la transición hacia un modelo de movilidad sostenible. Para así generar un incremento en los desplazamientos 0 o bajo carbono, que los actores de la movilidad más ecológicos sean reconocidos como una prioridad y haya una conciencia ambiental crítica para tomar decisiones más conscientes al momento de elegir el vehículo del próximo desplazamiento.

Sobre este contexto, resulta la pregunta problema: **¿cómo sería una propuesta de comunicación para la conservación del aire, atendiendo a estrategias**

---

<sup>9</sup> BUCARAMANGA METROPOLITANA CÓMOVAMOS. Séptima encuesta de percepción ciudadana 2016. Datos subjetivos Bucaramanga Cómo Vamos. Bucaramanga: Ipsos, 2016. 82 p.

**para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en economías en desarrollo?**

Para desplegar el cuestionamiento planteado, el estudio incluirá una revisión documental y una entrevista a un representante del proyecto de movilidad sostenible de Medellín, La Ciudad Verde. Ello con el propósito de reconocer aportes teóricos de la comunicación y educación ambiental; así como reconocer de la experiencia práctica de una organización ciudadana.

### 3. ANTECEDENTES, ALCANCES Y JUSTIFICACIÓN DEL TRABAJO

Proponer un proyecto de investigación desde la perspectiva social de la Conservación de los Recursos Ambientales, permite un acercamiento para reconocer de manera analítica las prácticas comunicativas de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, a fin de fortalecer el componente ambiental de los esfuerzos de transformación urbana que emergen desde el sector público, privado y ciudadano. Poner el foco sobre experiencias de territorios con características en común, permite reconocer, retroalimentar y dinamizar esta loable labor en las ciudades.

La razón de este proyecto de investigación parte de los múltiples argumentos que soportan la toma de medidas para mitigar el cambio climático desde las ciudades altamente pobladas; también desde un sentir ciudadano de la polución del medio ambiente, la experiencia cotidiana del tráfico caótico de las ciudades; y la posibilidad de fortalecer la conciencia ambiental de la ciudadanía a través de la comunicación y promoción del uso de la bicicleta desde la perspectiva de la conservación ambiental.

El desarrollo de esta monografía cuenta con un alcance de tipo exploratorio, pues estos abordan temas poco estudiados<sup>10</sup>, favorecen el acercamiento a futuros postulados más complejos y determinan situaciones o contextos de estudio. Es posible afirmar el poco avance en torno al tema, debido a que el concepto de cambio climático como discusión académica desde las Ciencias Sociales resulta reciente; y la promoción de la movilidad sostenible en países en vías de desarrollo es una tendencia que ha sido mayormente empujada

---

<sup>10</sup> HERNÁNDEZ, Roberto; FERNÁNDEZ, Carlos y BAPTISTA, Pilar. Metodología de la investigación. México D.F: McGraw Hill, 2006. págs. 101 – 102. ISBN 970-10-5753-8



por actores ciudadanos y organizaciones de desarrollo, sin que se hayan establecido lineamientos rigurosos para su consolidación.

Se identifican documentos como la Guía de Ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas, que ofrece un marco de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte en el país; también el Manual de Ciclo-ciudades de Ciudad de México, que otorga pautas para generar la transición urbanística y cultural de la bicicultura en territorios donde resulta el tema una novedad; pero los estudios concretos de análisis de experiencia de comunicación que promueven la movilidad sostenible son escasos.

A pesar de ello, se referencia a continuación una revisión bibliográfica que recoge experiencias vinculantes entre la comunicación y educación en pro de comportamientos ecológicos en la ciudadanía. Algunos referentes mantienen una relación desde distintas aristas con líneas conceptuales como los movimientos sociales, la transformación social, la educación ambiental, los movimientos sociales medioambientales, el cambio social, entre otros.

Para iniciar, en el año 2008 se publicó en la revista boliviana Punto Cero, el artículo De receptor a emisor, construcción de ciudadanía en un nuevo paradigma. El texto realizado por el doctor en Derecho a la Información y Ética, Marcelo Guardia, evidencia las transformaciones que las TIC están generando en las formas de transmisión de información y de comunicación entre las personas y los paradigmas teóricos que los abordan.

La investigación da cuenta de un ejercicio de revisión documental que incluyó textos directamente relacionados con la construcción de Internet, funcionalismo en los medios de comunicación, la consolidación de la globalización, la cibersociedad, los cibermedios y la transformación de la democracia. Además, el investigador

dotó su revisión con material audiovisual para expresar desde dichas narrativas, los cambios en las formas de la comunicación.

El estudio concluyó con distintas reflexiones: La configuración de un paradigma del emisor presenta indicios evidentes que combinan formas tradicionales de comunicación e información masiva con las nuevas modalidades de interacción social. Además que su campo de acción más relevante socialmente, es la apertura de líneas de acción colectiva que se constituyen en distintas formas alternativas de producción de verdad e intervención en determinados contextos.

Se expuso también que la actualidad es una etapa de transformación de las comunicaciones que no debe ser vista solamente con optimismo, sino también con precaución; pues se trata de cambios que ocurren en un momento de conflicto global por la hegemonía, de guerra material y simbólica a través de los medios, de globalización de la exclusión social. Por tanto, es un tiempo de necesaria visión política del contexto mediático porque los medios son escenarios de conflicto, guerra y acción.

Igualmente aportó que el mundo cambia frecuentemente su configuración política, exigiendo formas novedosas y creativas de comunicación, así como estrategias de comprensión de la realidad que está dividida en dos polos. Uno, es el la reconfiguración astuta de la hegemonía en base al “escenario de riesgo” , expuesto por Beck Ulrich, entendido como la globalización de políticas desventajosas para los países pobres y la del “escenario de esperanza” en el que la única posibilidad de reversión de la adversidad es el uso de formas renovadas y tradicionales de comunicación y el acceso a la información de interés público, llevarán a un uso inteligente de las TIC y los medios de comunicación hacia procesos de cambio.

Se trata de un desafío comprender y contribuir a preparar a los usuarios para un

tiempo en el que su intervención no sólo es posible sino necesaria y urgente. “También es importante redefinir el rol de las carreras de Comunicación Social como formadoras de agentes facilitadores y orientadores en esta perspectiva, con base en el supuesto de que los comportamientos humanos siempre tienen un componente racional y subjetivo, y responden a intereses individuales y colectivos”

El anterior es una contribución para el reconocimiento del trasfondo del problema de investigación, pues parte del accionar de los movimientos sociales o agrupaciones disidentes, incluye expresiones sociales a través de las TIC, con lo cual se ejecutan ejercicios de reclutamiento, difusión de opinión, entre otras actividades que reforman las actividades comunicativas tradicionales. Además, su componente metodológico expone componentes teóricos para ampliar el panorama conceptual en el reconocimiento del ciberactivismo y su impacto en la escena política.

Posteriormente, en el año 2010, la revista chilena Polis publicó el trabajo investigativo de José Gutiérrez, Narrativas virtuales para la reconstrucción del Sujeto Ecológico en nuestros tiempos, que se propuso:

“Analizar de manera crítica el impacto contemporáneo que está teniendo la proliferación de una Educación Ambiental de nueva generación apoyada por herramientas tecnológicas virtuales en la construcción de una renovada identidad profesional, de un sujeto ecológico postmoderno en continua reconstrucción, reciclado por la influencia que ejerce la tecnología en su práctica laboral ordinaria y en su vida cotidiana como ciudadano ambientalmente comprometido”.

Para el desarrollo del proyecto, el camino metodológico se dio a partir de una revisión documental y además se incluyó una gran variedad de definiciones científicas de los estudios, así como:

Diseños de investigación sofisticados para generar análisis de la conducta

ambiental de los ciudadanos en un territorio; teorías complejas y patrones de cambio contrastado en el campo de la planificación en el campo estratégico, de la psicología, la sociología y la ingeniería en la base de diseños de investigación mayormente descriptivos. Además revisaron estudios dotados de muy baja definición en el campo educativo en cuanto a cómo atender estas cuestiones con profesionalidad, sin fundamentalismo y con la capacidad de mediación real en los conflictos; bajo nivel en potencial de transferencia de los hallazgos de las investigaciones a la realidad y poca capacidad de generalización de los modelos que funcionan en entornos reducidos para ser traducidos a aplicaciones innovadoras basadas en la evidencia y buenas prácticas extrapolables a contextos variados más amplios fuera del entorno escolar, tales como rurales y en centros urbanos, los presenciales o virtuales.

Todo lo anterior fue de utilidad para que Gutiérrez llegara a las siguientes conclusiones:

Empieza a desaparecer la linealidad con que se construían los relatos ambientales, con cambios dados de por formas colectivas, en tiempo real, sin una interacción limitada por el espacio geográfico o las disciplinas del conocimiento, apartados de jerarquías e inspirados en nuevas fuentes de autoridad y legitimación.

La denominada Eco-esfera, Eco-blogsfera y Eco-SecondLife permite en la sociedad de la información bloguear para actualizar los ficheros verdes y programar itinerarios virtuales en convocatorias ambientales, así como buscar empleos verdes y programar en simulador un estilo de vida sostenible.

La alta definición en los medios se manifiesta en la fama que otorgan determinados medios, como la televisión, la literatura y el cine; y el uso del ambiente como anzuelo de la narrativa. Por ejemplo, en los trabajos de Ruiz &

Conde de 2002, el mensaje ecológico está presente en todos los ámbitos de la esfera publicitaria, desde la alimentación a la belleza, la telefonía, el transporte y la empresa farmacéutica, el aseo personal, la cosmética, el mundo automovilístico, el cine, el deporte y el ocio.

La Educación Ambiental no se encuentra implicada debidamente en los procesos de participación relacionados con gestión del riesgo, democratización de decisiones ambientales, gobernanza, lo que ha dado lugar a fracasos en temas como la gestión municipal de los presupuestos ambientales.

Cabe señalar que se eligió el proyecto Narrativas virtuales para la reconstrucción del Sujeto Ecológico de nuestro tiempo, como un referente investigativo porque responde a la vinculación de movimientos ambientales en la muestra a estudiar. Son relevantes los resultados entregados por Gutiérrez, pues la tecnología interviene y forma un brazo funcional para transformaciones socio culturales, aporta en los imaginarios de responsabilidad ambiental y promueve dichas prácticas en la comunidad.

Tal como se lo propuso la investigación al comprobar la influencia de las TIC en la divulgación sobre el medio ambiente, las acciones de ciberactivismo gestadas desde organizaciones ambientalistas merecen un análisis para reconocer sus prácticas y alcances. Además, fue un aporte para reconocer la oferta en la Web 2.0, dirigida a promover y vincular en la cotidianidad, conocimientos del ámbito ecológico.

Para el año 2010, la revista Portuguesa e Brasileira de Gestão, publicó el artículo de la investigación titulada: Motivações para o ciberactivismo anticonsumo em comunidades virtuais antimarca, que se desarrolló a partir del objetivo de “identificar los factores que motivan a los consumidores a la práctica del ciberactivismo en las redes sociales virtuales desde una posición antimarca”.

Para ello, el equipo de investigadores desarrolló su trabajo desde la netnografía o etnografía virtual propuesta por la investigadora de dinámicas de Internet, Christine Hine , que corresponde a la adaptación de la etnografía de la antropología cultural llevada al estudio de las comunidades virtuales, para identificar las coincidencias y divergencias entre lo online y offline en un estudio, a través de testimonios disponibles al público en foros comunitarios virtuales que existen exclusivamente para la comunicación mediada por computadora. Además, incluyeron al estudio una de las mayores comunidades virtuales antimarca, en la herramienta de redes sociales virtuales Orkut.

El trabajo presentó un carácter cualitativo exploratorio y el enfoque etnográfico que se aplicó mediante Internet fue prometedor para el estudio empírico de las comunidades en la web, lo que aportó metodológicamente para investigar el comportamiento de los consumidores que integran comunidades virtuales.

Para la recopilación y análisis de datos: dos de los autores del estudio se unieron a la comunidad AntiEmpresa que visitaron dos o tres veces a la semana durante seis meses consecutivos, de julio a diciembre de 2009. La inmersión cultural permitió percibir ciertos valores, normas y patrones de la comunidad, así como la catalogación de mensajes publicados entre el primero de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2009.

Los investigadores incluyeron el análisis de contenido, que, según Bardin, “trata de transcribir el contenido de los mensajes o indicadores que permiten la inferencia de conocimientos relativos a las condiciones de recepción de este tipo de mensajes”. Además, las categorías se definieron en base a las categorías de análisis aportadas por Lyer y Muncy, aunque advirtieron la inclusión de categorías emergentes propias de la investigación.

Con la aplicación de dicho proceso metodológico, el grupo de investigadores llegaron a concluir que:

A diferencia del activismo cibernético como un movimiento de transformación social, el ciberactivismo anticonsumo en la comunidad virtual AntiEmpresa resultó suave y pacífico, sin mostrar los atributos del movimiento y las acciones fuera del espacio de la comunidad virtual, con el objetivo de generar daño concreto a lo que se determinó como empresa. Las causas aún se desconocen y representan una limitación importante de este estudio, pero puede ser el resultado de una apuesta de los consumidores en el poder de transformación social por la palabra; el comportamiento irresponsable de personas que protegen sus identidades virtuales para atacar el mercado; o por las características de los consumidores que se manifiestan en las redes sociales virtuales.

También, a partir de la investigación se identificó un conjunto de seis motivadores para la participación de los consumidores antimarca en comunidades virtuales. De estos seis factores de motivación, cuatro se refieren a anticonsumo – ciberactivismo, o sea la preocupación por el impacto del consumo mundial, la resistencia a la explotación del consumo, la ética y la simplicidad voluntaria, y el rechazo de las marcas; y dos hacían referencia a anticonsumo – contraciberativismo, es decir, defensa de marcas y el desacoplamiento del consumo y la alienación cultural.

En el 2011, Rodolfo Gómez publicó la reseña: La era digital, cómo la generación net está transformando el mundo, en la revista Culturales de México. Dicho artículo tuvo como objetivo “presentar una visión esclarecedora y una panorámica muy amplia sobre los cambios que están sufriendo las nuevas generaciones a la luz del desarrollo de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación y

el impacto que están teniendo éstas en algunos aspectos de la vida como la educación, el trabajo, la política, la familia, etc.”.

El texto de referencia de Don Tapscott, La era digital, facilitó el cumplimiento del objetivo gracias al siguiente proceso metodológico: se entrevistaron en total 9442 personas en 12 países para la realización del proyecto, basándose en los conceptos de la generación X, como la nacida entre enero de 1965 y diciembre de 1976; y la generación babyboomers, o sea la nacida entre enero de 1946 y diciembre de 1964.

En lo que respecta a La era digital, el investigador incluyó una parte cualitativa mediante una página de Facebook con una red de 200 personas, lo mismo que en la red global [www.takingitglobal.org](http://www.takingitglobal.org).

Cabe señalar que Tapscott llegó a descubrir nueve características en las normas que sigue y en las actitudes que asume la generación net, argumentadas a través de ejemplos, casos y resultados de otras investigaciones relacionadas:

La generación net mantiene deseo de libertad en todo lo que hace, lo cual incluye tanto la libertad de elección, como la de expresión; mantiene el gusto por personalizar y hacer cosas a la medida de cada individuo; es la generación de los nuevos escrutadores; además busca la integridad y apertura corporativa al decidir sus compras y su trabajo; sus integrantes desean entretenerse y jugar en su trabajo, en sus espacios educativos y durante su vida social; es la generación de la colaboración; expresa una necesidad de velocidad en sus procesos; es innovadora; y desea ser prosumidora, abandonando el perfil pasivo del consumidor.

Además, concluyó que las redes sociales y la publicidad política sustentada en las nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación pueden representar una



nueva forma de control ideológico por parte del Estado asociado a las grandes corporaciones, debido a que el manejo de la información confidencial como parte de estrategias de comunicación política puede significar una invasión a la privacidad. “No es el Big Brother el que te mira ahora, sino el Little Brother, tu especialista en marketing amistoso, y esto es sólo el principio”, afirma.

El recurso teórico es de aplicación para variedad de ejercicios investigativos que se propongan caracterizar y conocer en profundidad las formas y actitudes de la generación net. A pesar de los reducidos aportes teóricos cercanos a responder por las cualidades del ciberactivismo, tales dinámicas incluyen inherentemente al hombre en una mediación virtual, por ello, son funcionales al proyecto en cuestión.

Más recientemente, Armando López publicó en la revista *Región y Sociedad de México* su investigación titulada: *Los movimientos sociales y su influencia en el ciclo de las políticas públicas*; con el objetivo de presentar un panorama de los movimientos sociales en la actualidad en la América Latina y presenta una asignación de sus principales formas en Brasil, además, busca reflexionar sobre el carácter educativo de sus acciones, tanto para sus participantes, como para la sociedad en general y para los organismos públicos gubernamentales.

Su metodología se interesó en responder básicamente a las implicaciones políticas de los movimientos sociales, en especial en el procesamiento de las demandas de los movimientos ante las autoridades electas democráticamente. En ese sentido, se realizó un ejercicio de interlocución entre esa literatura –desde el enfoque de la estructura de oportunidades políticas– y la de las políticas públicas para alcanzar el objetivo planteado.

Esta última propuesta investigativa es un recurso útil para identificar y reconocer los impactos a en materia de políticas públicas en la gobernanza de nuestro

contexto local, Bucaramanga, para generar relaciones entre las demandas sociales y las decisiones del gobierno municipal. Además, ofrece insumos para seleccionar variables de caracterización de las experiencias de los movimientos sociales seleccionados, lo cual facilitaría el cumplimiento del alcance descriptivo.

Como se expuso al principio, el bagaje teórico entorno al objeto de investigación apenas va dando sus primeros pasos, pero, algunos autores se han adentrado en describir experiencias de activismo a través de Internet. El libro Ciberactivismo, reunión de ovejas electrónicas publicado en el 2006 por la editorial Virus, responde a los usos políticos sociales de la red, desde una perspectiva de transformaciones tecnológicas y generación de agrupaciones para desestabilizar a través de la virtualidad.

Por otra parte, Mario Tascón y Yolanda Quintana, quienes redactaron el libro Ciberactivismo, las nuevas revoluciones de las multitudes conectadas, publicado en el 2012. El texto responde a la popularización de las redes sociales y sus poderosos alcances en la actividad de protesta contra los gobiernos, gracias a la liberación del conocimiento a través de Internet, en donde el control sobre los clientes, lectores y espectadores se les va saliendo de las manos a las estructuras del poder.

Se concluye exponiendo que la producción audiovisual ha sido partícipe del seguimiento del ciberactivismo, o temáticas directamente relacionadas; por ello, se exponen algunas de los documentales y reportajes más representativos de ese lenguaje:

La multinacional MTV, desarrolló una serie televisiva en la que incluyó el ciberactivismo como tema central en la producción llamada ModMTV en el 2011. Y por otra parte, la cadena de televisión Encuentro publicó en el año 2012, un docushow que abordaba la temática, titulado: En el medio digital: Ciberactivismo

en Egipto. La misma cadena presentó en el 2013 *Distancia cero: La historia de Internet*; y el mismo año tomando una temática desde lo macro, publicó un recuento histórico de los modelos de comunicación con *Modelos de Comunicación*. Posteriormente, en el 2014, publicó *Avance: Revolución digital: El enfrentamiento entre Google y China*.

Por otra parte, el proyecto contaría con un alcance descriptivo<sup>11</sup>, pues se especificarían las propiedades, las características y los perfiles de las estrategias de comunicación sometidas a análisis; con el propósito de formular una guía de comunicación que promueva la conservación del aire a través del uso de la bicicleta como medio de transporte en capitales de países en vías de desarrollo. Esta guía sería de utilidad para distintos actores interesados en la sostenibilidad urbana.

Para finalizar, la ejecución de este proyecto, que tendría como resultado una monografía de carácter académico; también sería una apuesta por facilitar la participación de los centros urbanos en vías de desarrollo en el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, pues la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, es una apuesta contundente con la acción climática y las ciudades y comunidades sostenibles. En este sentido, a partir de la construcción de lineamientos de comunicación a partir de experiencias de distintos territorios, se contribuye en la consolidación del perfil ético de la formación profesional para dirigir los procesos investigativos hacia el apoyo de las transformaciones que requieren las ciudades y las comunidades en la época actual.

---

<sup>11</sup> DANKHE, G. *La comunicación humana: Ciencia Social*. Citado por HERNÁNDEZ, Roberto. *Metodología de la investigación*. Bogotá: McGraw Hill, 1997. p. 77. ISBN 968-422-931-3

## **4. OBJETIVOS**

### **4.1. OBJETIVO GENERAL**

Analizar la estrategia de comunicación y educación ambiental de *La Ciudad Verde* en la promoción de la conservación del aire.

### **4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Detallar la estrategia de comunicación y la efectividad de las acciones enfocadas en conservación ambiental de *La Ciudad Verde*.
- Revisar las características de la estrategia de comunicación y educación ambiental de *La Ciudad Verde* en relación a referentes teóricos.

## 5. MARCO TEÓRICO

### 5.1. CRECIMIENTO URBANO

Los territorios urbanos se han consolidado para brindar seguridad y acceso a ciertas condiciones de vida a poblaciones humanas, creciendo bajo el enfoque del beneficio de las personas, en muchos casos pasando por encima de los recursos naturales y sin una adecuada planificación de las implicaciones del crecimiento urbano y poblacional<sup>12</sup>. A partir de ello las ciudades son puntos de beneficio y conflicto, pues el consumo desmedido ha producido alteraciones negativas en el medio ambiente y la salud humana. Pero esos “territorios y comunidades también pueden ser parte de la transformación hacia la sostenibilidad”<sup>13</sup>.

Lo anterior es confirmado con el acelerado incremento poblacional y la excedida demanda humana de recursos naturales. Actualmente el planeta Tierra es habitado por casi 7,5 mil millones de personas, más del 60% se ubica en las ciudades; y al mismo tiempo según el cálculo la campaña global Overshoot Day, requerimos más de 1,7 planetas para sostener el consumo humano<sup>14</sup>.

### 5.2. CAMBIO CLIMÁTICO Y ACUERDOS GLOBALES

Una de las principales presiones en la huella ecológica urbana es la emisión de gases de efecto invernadero provenientes de vehículos motorizados. El desarrollo urbano requiere grandes transformaciones arquitectónicas y culturales para

---

<sup>12</sup> ARTHUS, Yann. Home. [Documental] Francia: 2007. [Citado en 10 marzo de 2018] Disponible en Internet: <https://www.youtube.com/watch?v=iqxENMKaeCU>

<sup>13</sup> BULKELEY, Harriet; BETSILL, Miguele. Cities and climate change: Urban sustainability and global environmental governance. Routledge: London, 2003. Disponible en Internet: [https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=1M\\_NEGvtg7YC&oi=fnd&pg=PR8&dq=urban+sustainability+&ots=Nyvl9OYot5&sig=OqgC3aLH96nR4q\\_yn1BmzXsrsOU#v=onepage&q=urban%20sustainability&f=false](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=1M_NEGvtg7YC&oi=fnd&pg=PR8&dq=urban+sustainability+&ots=Nyvl9OYot5&sig=OqgC3aLH96nR4q_yn1BmzXsrsOU#v=onepage&q=urban%20sustainability&f=false)

<sup>14</sup> OVERSHOOT DAY. Overshoot day 2017. [En línea] [Citado en 10 marzo de 2018] Disponible en Internet: <https://www.overshootday.org/>

consolidar una movilidad sostenible, como infraestructura ciclista y grandes campañas de concientización; el planeta no da espera a esas acciones para frenar fenómenos globales como el cambio climático.

Aunque en el planeta ocurran variaciones climáticas por naturaleza, los cambios drásticos de la temperatura que se vienen generando desde la revolución industrial, aceleran el calentamiento global que genera repercusiones de múltiples órdenes<sup>15</sup>. Este fenómeno acelerado por razones antrópicas repercute en amenazas ambientales actualmente evidentes como las tormentas, sequías, inundaciones y terremotos, que ocurren cada vez con mayor frecuencia. “Esta destrucción tendrá un fuerte incremento si nada se hace para detener tal amenaza... Por ello surgen nuevos cuestionamientos: ¿cómo sobreviviremos si la tendencia de la temperatura global permanece?”<sup>16</sup>

Además el cambio climático genera afectaciones en los distintos seres vivos, como alterar gravemente la salud humana con enfermedades generadas por deshidratación, expansión de enfermedades debido a migraciones poblacionales, y presencia de vectores tropicales; así como la desaparición de especies altamente sensibles al calor, generando el rompimiento de cadenas tróficas, y migraciones de fauna a territorios elevados en búsqueda de agua, alimentos y temperaturas más frías, entre muchas otras<sup>17</sup>.

Además el calentamiento global afecta a los animales, generando desplazamientos hacia regiones más frescas o hacia el norte para sobrevivir, pues los cada vez más comunes y extensos períodos de sequía genera presiones en su

---

<sup>15</sup> AUSTRALIAN ACADEMY OF SCIENCE. The science of climate change. Canberra: 2015. [Citado en marzo 8 del 2018] Disponible en Internet: <https://www.science.org.au/files/userfiles/learning/documents/climate-change-r.pdf>

<sup>16</sup> SHAHZAD, Umair. Global Warming: Causes, Effects and Solutions. College of Engineering & Technology, Riphah International University. College of Engineering & Technology, Riphah International University: Faisalabad, 2015.

<sup>17</sup> Ibíd.

supervivencia. Las cifras son contundentes: *“Una de cada seis especies está en peligro de extinción como consecuencia del cambio climático”*<sup>18</sup>.

Es en este contexto, se han ratificado acuerdos internacionales para frenar las emisiones de gases de efecto invernadero y el acelerado incremento de la temperatura global. Desde el Protocolo de Kyoto se han establecido acuerdos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y según autores como O'Neill y Oppenheimer<sup>19</sup>, este tipo de acuerdos proveen un primer paso necesario para evitar la peligrosa interferencia antropogénica con el sistema climático natural.

. Además han sido producidas distintas publicaciones que evidencian la importancia de la acción local como un medio para asegurar el desarrollo sostenible a nivel global<sup>20</sup>, como afirma el Reporte Brundtland. Debido al incremento del comportamiento de consumo y las prácticas productivas en países en desarrollo, este llamado a la acción es considerado como una necesidad para el desarrollo urbano sostenible.

Tomando la urbe como un territorio de prioridad para la acción, cabe destacar que desde la COP21, se logró resaltar la importancia de la ciudadanía, pues el documento marco señala la importancia de las acciones voluntarias individuales en el enfrentamiento del calentamiento global.

Al reconocer que el cambio climático es un tema local, se generan cuestionamientos sobre el significado y la búsqueda de la sostenibilidad urbana; así como de conceptos como la gobernanza ambiental global. En ese sentido, las

---

<sup>18</sup> CORNELIUS, Stephen. WWF: 2015. Disponible en Internet: <http://wwf.panda.org/es/?256070/El-impacto-del-cambio-climatico-sobre-las-especies>

<sup>19</sup> O'NEILL, Brian; OPPENHEIMER, Michael. Dangerous climate impacts and the Kyoto Protocol. [Artículo] En: Science Magazine. [Citado en: Marzo 6 del 2018] Disponible en Internet: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.334.9647&rep=rep1&type=pdf>

<sup>20</sup> BRUNDTLAND, Harlem. Our Common Future. Oslo, 1987.

ciudades son centros de políticas y transformación para enfrentar el cambio climático<sup>21</sup> y los ciudadanos juegan un rol fundamental en la consolidación de ciudades sostenibles, en las que se necesita la participación de todos los sectores para generar transformaciones<sup>22</sup>.

En el enfrentamiento del cambio climático existen a nivel urbano cuatro áreas potenciales de acción por autoridades locales como: el suministro y uso de energía, el uso de energía en el sector transporte, la forma y el diseño de las áreas urbanas, y la producción y disposición de residuos<sup>23</sup>. Si “el aire puro es esencial para mantener una buena salud y es una necesidad humana básica<sup>24</sup>”, es de destacar la importancia de promover nuevos comportamientos frente a la tendencia de uso del vehículo motorizado particular en los países en desarrollo; por lo cual es necesario un enfoque de desarrollo sobre el tema para reducir las emisiones contaminantes del transporte<sup>25</sup>.

En este sentido, a la par que se generan políticas públicas, se implementan proyectos e infraestructura para viabilizar una movilidad sostenible, es necesario que el proceso contenga un marco de referencia integrador y multi escala para la deliberación política, la elección de instrumentos y acciones de individuos, del sector privado, públicos y ONGs. La transición es entendida como un proceso en el cual la sociedad o un subsistema de la sociedad genera un cambio fundamental a lo largo de un período de 25 años o más<sup>26</sup>; pero en el contexto del cambio

---

<sup>21</sup> BULKELEY, Harriet; BETSILL, Miguele. Cities and climate change: Urban sustainability and global environmental governance. Routledge: London, 2003. Disponible en Internet: [https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=1M\\_NEGvtg7YC&oi=fnd&pg=PR8&dq=urban+sustainability+&ots=NyvI9OYot5&sig=OggC3aLH96nR4q\\_yn1BmzXsrsOU#v=onepage&q=urban%20sustainability&f=false](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=1M_NEGvtg7YC&oi=fnd&pg=PR8&dq=urban+sustainability+&ots=NyvI9OYot5&sig=OggC3aLH96nR4q_yn1BmzXsrsOU#v=onepage&q=urban%20sustainability&f=false)

<sup>22</sup> Ibíd.

<sup>23</sup> Ibíd.

<sup>24</sup> ANDREWS, Alan. The Clean Air Handbook. ClientEarth, 2015.

<sup>25</sup> Ibíd.

<sup>26</sup> ELZEN, Boelie; GEELS, Frank; GREEN, Ken. System innovation and the Transition to Sustainability. Edward Elgar Publishing Limited: Massachusetts, 2005.



climático se hace indispensable un fuerte trabajo cultural para acelerar la toma de decisiones a favor del desarrollo sostenible.

### 5.3. COMUNICACIÓN PARA LA SOSTENIBILIDAD

Tratándose de procesos extensos que requieren un abordaje integral para alcanzar la sostenibilidad, la comunicación para el desarrollo puede actuar como un mecanismo de inclusión social que incentiva la creatividad para promover cambios de conductas y actitudes sociales, gestada desde estrategias pensadas a largo plazo, procurando que las transformaciones perduren en el tiempo gracias a la apropiación que adquieren las comunidades porque son ellas mismas quienes proponen y apoyan la ejecución de los planes, normalmente con ayudas que provienen de la sociedad civil, del Estado u organizaciones no gubernamentales<sup>27</sup>.

Desde esta perspectiva, cobra vigencia la educomunicación, que propone un modelo de comunicación horizontal en el que se prioriza la interacción para la generación de soluciones en torno a conflictos localizados en el territorio próximo a los participantes del diálogo. Mario Kaplún refiere esta pedagogía como un intercambio que favorece a las personas desarrollar una conexión con su contexto y su espacio de interacción<sup>28</sup>. En este proceso pueden ser implementadas las tecnologías de la información de tal modo que genere un crecimiento compartido, pues los participantes son sujetos activos que construyen en conjunto en torno a distintas temáticas.

En estos términos, la comunicación a estudiar estaría anclada al análisis de iniciativas que promueven la movilidad sostenible, entendida como aquello está en

---

<sup>27</sup> GUMUCIO, Alfonso. Haciendo olas. The Rockefeller Foundation: La Paz, 2001. ISBN 0-89184-056-7

<sup>28</sup> KAPLÚN, Mario. Educomunicación: De medios y fines en comunicación educativa. En: Revista Latinoamericana de Comunicación Chasqui. No. 58. Quito, 1997. Disponible en Internet: <http://www.revistachasqui.org/index.php/chasqui/article/view/1120/1149>

juego actualmente para restablecer el equilibrio entre costos y beneficios en el sector del transporte. Constituye un vuelco del enfoque tradicional de la planificación del transporte enfocada en el vehículo motorizado particular -que consideraba el transporte como una exigencia del crecimiento económico y una de sus infraestructuras de apoyo- hacia una orientación basada en la realidad socio ambiental y la evaluación de los riesgos y que reconoce los inconvenientes del crecimiento incontrolado<sup>29</sup>.

#### **5.4. MEDELLÍN COMO MODELO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE**

La promoción de la movilidad sostenible requiere un abordaje que logre transformar la forma y tamaño de la ciudad, pero también el uso que se hace de ésta. En el presente estudio se contempla el análisis la estrategia de comunicación de Medellín, en la que se viene problematizando y actuando hacia una movilidad sostenible:

- Medellín, Colombia: La capital del departamento de Antioquia cuenta con un gran avance en su modelo de movilidad desde la perspectiva de la sostenibilidad, cuenta con un nuevo sistema de trenes para cubrir largas distancias, articulado a un sistema de metro elevado, teleférico y buses. Además, un sistema de bicicletas públicas y un equipo metropolitano que trabaja de manera interdisciplinar para el desarrollo de proyectos, políticas públicas y promoción de la movilidad sostenible.

---

<sup>29</sup> GIORGI, Liana. La movilidad sostenible Dificultades, posibilidades y conflictos – Una perspectiva de las ciencias sociales. Revista Internacional de Ciencias Sociales, 2003. Disponible en Internet: <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001314/131442s.pdf>

## 6. METODOLOGÍA

La presente monografía contempla la comunicación como una estrategia para fomentar comportamientos de transporte que contribuyan en la sostenibilidad urbana, desde un **enfoque cualitativo**, pues los resultados del análisis no buscan cuantificar información ni dar respuestas numéricas. Además al elegir este abordaje se reivindican las problemáticas humanas como objetos legítimos de la investigación científica<sup>30</sup>. Bonilla y Rodríguez<sup>31</sup> señalan que este tipo de investigación permite generar soluciones o construir salidas a fenómenos sociales que afecten a un grupo o sector. Afirman que se trata de una aproximación global a situaciones sociales para explorarlas, describirlas y comprenderlas inductivamente.

El estudio se desarrollará desde un **alcance de tipo exploratorio**. Investigadores como Roberto Hernández<sup>32</sup>, afirman que este tipo de estudios abordan temas poco estudiados, favorecen el acercamiento a futuros postulados más complejos y determinan situaciones o contextos de estudio. En este sentido, a pesar de que la promoción de la movilidad sostenible cada vez se encuentra más posicionada en las dinámicas de desarrollo urbano de países en vías de desarrollo, son limitadas las experiencias investigativas que lo han abordado desde un enfoque de la educación y comunicación ambiental.

---

<sup>30</sup> SANDOVAL, Carlos. La investigación Cualitativa. Bogotá: ICES, 2002. p. 11. ISBN 958-9329-09-8

<sup>31</sup> BONILLA, Elsy y RODRÍGUEZ, Penélope. Más allá del dilema de los métodos. Bogotá: Norma, 2013. p. 37. ISBN 9789586958387

<sup>32</sup> HERNÁNDEZ, Roberto; FERNÁNDEZ, Carlos y BAPTISTA, Pilar. Metodología de la investigación. México D.F: McGraw Hill, 2006. págs. 101 – 102. ISBN 970-10-5753-8

Además, el avance investigativo será de **tipo descriptivo**, pues tal como lo plantea Dankhe<sup>33</sup>, especifican las propiedades, las características y los perfiles de grupos o comunidades, sometidos a análisis. En este sentido, se busca caracterizar dinámicas comunicativas y de educación ambiental dirigidas a promover la conservación aire, desde la experiencia de una organización ciudadana, en relación a postulados teóricos.

De este modo, el presente estudio se desarrolla a partir de **tres etapas**: revisión documental, entrevista semi estructurada y el desarrollo de un análisis a partir de postulados teóricos.

### **Revisión documental**

A través del uso de motores de búsqueda virtuales que facilitan revistas y artículos de actualidad sobre educación y comunicación ambiental para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte. Así, se identificaron textos de relevancia para la comprensión y análisis de las dinámicas para el fortalecimiento de la labor educativa de las organizaciones ciudadanas que actúan en pro de la sostenibilidad urbana.

### **Entrevista**

Para la **recolección de información** se definió la **entrevista**, que para el estudio es **semi estructurada** por su flexibilidad y la posibilidad de ahondar en ciertas variables de manera abierta en cada caso. Se incluyó una muestra de 1 representante de la La Ciudad Verde, quien suministró información acerca de la labor de su organización.

Así, el 14 de abril del 2018 se entrevistó Daniel Suárez, integrante de la organización vía Skype, con el ánimo de reconocer la labor de su organización.

---

<sup>33</sup> DANKHE, G. La comunicación humana: Ciencia Social. Citado por HERNÁNDEZ, Roberto. Metodología de la investigación. Bogotá: McGraw Hill, 1997. p. 77. ISBN 968-422-931-3

Para tales fines se implementó un **formulario de entrevista**, a fin de orientar la conversación desde los ejes temáticos: experiencia de la organización, comunicación presencial, comunicación virtual y educación ambiental. El formulario de la entrevista se encuentra consignado en la Tabla 2.

**Tabla 1. Formulario de entrevista**

<b>Formulario de Entrevista</b>		
Nombre	Organización	Ciudad
Facebook	Twitter	Correo
<b>Eje Temático</b>	<b>Preguntas</b>	
<b>Experiencia de la organización</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ¿Cuál es la misión de su organización?</li> <li>2. ¿Cómo funciona?</li> <li>3. ¿Cómo han logrado mantenerse en el tiempo?</li> <li>4. ¿Qué ha sido innovador en su experiencia?</li> </ol>	
<b>Comunicación Presencial</b> Refiere las acciones comunicativas en el escenario presencial.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ¿A qué público se dirige principalmente?</li> <li>2. ¿Qué acciones de comunicación presencial realizan?</li> <li>3. ¿Cuáles son las acciones comunicativas presenciales que más incidencia o impacto tienen?</li> <li>4. ¿Cómo participan las comunidades en esas</li> </ol>	

	<p>actividades?</p>
<p><b>Comunicación virtual</b> Refiere las acciones de comunicación mediadas a través de Internet.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ¿Qué medios de comunicación utilizan?</li> <li>2. ¿Cómo es la comunicación en esos medios (vertical, horizontal)? ¿Por qué?</li> <li>3. ¿Cuál es el medio que más recomienda para su trabajo de promoción?</li> <li>4. ¿Qué tono tienen los mensajes que emiten (agresivos, amigable, reflexivos, etc.)?</li> <li>5. ¿Qué tipo de información o contenidos comparten a través de Internet?</li> <li>6. ¿Con qué frecuencia comparten información de tipo medioambiental?</li> <li>7. ¿Qué tanta relevancia tiene la comunicación virtual en su proyecto? ¿Por qué?</li> </ol>
<p><b>Comunicación de la organización</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ¿Cómo participan sus integrantes en la construcción de discursos y contenidos?</li> <li>2. ¿Cómo es la comunicación interna (horizontal, vertical, ¿por qué?)?</li> <li>3. ¿Cuáles son sus aliados estratégicos?</li> <li>4. ¿Cómo se articulan con otras organizaciones?</li> </ol>

<b>Educación Ambiental</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. ¿Qué procesos de educación ambiental realizan?</li><li>2. ¿Qué contenidos ambientales promueven?</li><li>3. ¿Cómo promueve su organización la conservación del aire?</li></ol> <p>¿Cuál es su principal reto para generar conciencia ambiental?</p> <p>¿Cómo promover que la gente pase del querer cuidar el medio ambiente a actuar por el medio ambiente?</p>
----------------------------	--

Fuente: El autor.

## 7. DISCUSIÓN

### 7.1. COMUNICACIÓN COMO HERRAMIENTA DE CAMBIO

Desde los postulados de teóricos de la globalización, expuestos por Manuel Castells (2005), es posible contemplar las transformaciones de la sociedad desde una perspectiva de interconexión, a partir de una estructura que se teje como una red compuesta por nodos alrededor del planeta. Es decir, las transformaciones mediadas por Internet se desarrollan con el accionar conjunto de organizaciones de la sociedad civil, iniciativas individuales y nuevas formas de colectividades, que no valen por sus características en sí mismas, sino por su capacidad de contribuir a la misma red.

Desde esta perspectiva, cabe tomar como referente de uno de esos nodos que le apuestan a la conservación ambiental con una mediación virtual. *La Ciudad Verde* es una experiencia que combina el activismo presencial con el ciberactivismo, o activismo a través de Internet.

Así, las siguientes líneas abordan el referente social mencionado con teorías y pautas de distintos autores sobre la educación y comunicación ambiental. De este modo, se busca resaltar la labor de las iniciativas ciudadanas en torno a procesos de educación no formal que llegan a marcar los comportamientos y actitudes en las urbes, para el desarrollo de hábitos útiles para la conservación de los recursos naturales; así como brindar orientación a aquellos nodos que buscan impactos en lo local, con el pensamiento sobre lo global.

*La Ciudad Verde* basa su comunicación y educación no formal en la creación de espacios de diálogo a favor del medio ambiente. Definen su accionar así: “Comunicamos conocimiento, acciones cívicas positivas, denuncias y



oportunidades, para inspirar a la movilización en pro de la sostenibilidad urbana”<sup>34</sup>. Desde esta perspectiva se logra validar los postulados de María Novo (1996), quien afirma que “la educación ambiental es la oportunidad posible para una transformación progresiva pero profunda de las pautas de utilización de los recursos desde criterios de sustentabilidad ecológica y equidad social<sup>35</sup>”.

La organización funciona desde una figura de voluntariado en la que se promueve la participación ciudadana y la generación de espacios de conversación. Ello es alimentado por acciones que promueven la generación de conciencia ambiental en la ciudadanía.

Precisamente, el desarrollo de este tipo de iniciativas ciudadanas parte de la horizontalidad, como estructura y lógica para la interacción activa, abriendo espacios para la contribución de sus integrantes. Es por ello que la destacada experiencia de promoción de movilidad sostenible en México, orientada por el Manual de Ciclociudades, resalta que “la solución a problemas urbanos debe ser un punto de encuentro para la participación activa, un espacio de concertación y negociación entre los distintos actores interesados<sup>36</sup>”, y en cada región podrá desarrollarse una configuración variable de población organizada, gobiernos, organizaciones no gubernamentales, el sector privado e incluso la cooperación internacional.

La búsqueda de modelos horizontales y la activación de la participación ciudadana permiten el desarrollo del pensamiento crítico e innovador; y junto con la creatividad favorecen el desarrollo de iniciativas conformes con los deseos de la

---

<sup>34</sup> LA CIUDAD VERDE. ¿Quiénes somos? Disponible en Internet: <http://laciudadverde.org/sostenibilidad/quienessomos/>

<sup>35</sup> NOVO, María. La Educación Ambiental formal y no formal: Dos sistemas complementarios. En: Revista Iberoamericana de Educación. No. 11. Págs. 75 - 102.

<sup>36</sup> INSTITUTO PARA POLÍTICAS DE TRANSPORTE Y DESARROLLO. Manual de Ciclociudades. Educación y Promoción. ITDP: México D.F., 2011.

comunidad. De este modo, se elaboran alternativas, modelos de pensamiento y acción distintos pero posibles<sup>37</sup> en cada territorio.

Lo que ha mantenido vigente a *La Ciudad Verde*, según sus integrantes, es la generación de una conceptualización estética de todas las acciones ejecutadas con el objetivo de incrementar la participación de la comunidad e incidir en las decisiones públicas de la administración de Medellín.

Según Daniel Suárez, integrante de *La Ciudad Verde*, “todas las expresiones simbólicas tienen detrás un aspecto estético importante porque lo visual se ha considerado muy importante... Un conocimiento desde lo académico e intelectual y también desde lo social”<sup>38</sup>. En otras palabras, sus intervenciones se desarrollan a partir de la combinación del activismo con el arte en un concepto denominado “artivismo”.

La movilización en *La Ciudad Verde* parte de temáticas que requieren constante atención y accionar ciudadano. Problemáticas comunes que demandan la generación de diálogo entre los ciudadanos del común y los tomadores de decisión. Esta conversación se desarrolla para otorgarle inclusión a la comunidad, y así cumplir los objetivos de la organización.

De hecho, la búsqueda de transformaciones a nivel urbano se fortalece cuando se cuenta con “voluntad política y la creación de una sinergia entre la sociedad y los gobiernos a través de dos acciones: el reconocimiento de las capacidades de cada actor y el desarrollo de estrategias de ingeniería y educación<sup>39</sup>”. De este modo la sinergia sociedad-estado potencia interacciones para materializar proyectos a favor de la sostenibilidad.

---

<sup>37</sup> NOVO, La educación formal y no formal: Dos sistemas complementarios, Op. Cit., p. 96.

<sup>38</sup> Entrevista realizada a Daniel Suárez. 15/05/2018.

<sup>39</sup> ITDP, Manual de Ciclociudades, Op. Cit., p. 20

Aun así, es importante destacar que se debe promulgar por el protagonismo de la sociedad civil en su propio desarrollo. Esta autonomía, o autosuficiencia, se llega a calificar como una medida de la sustentabilidad de los procesos de transformación de comportamientos ambientales, mediados por la educación<sup>40</sup>.

Más allá de la transmisión de conocimiento y la generación de nuevos comportamientos responsables con los recursos naturales, iniciativas como *La Ciudad Verde*, llegan a contemplar aspectos éticos, evaluaciones de las formas de comunicación, “las aptitudes y actitudes vinculadas a los afectos, los sentimientos, que dan sentido a las conductas individuales y colectivas<sup>41</sup>”. De este modo, se llega a generar un equilibrio entre el conocimiento y las emociones, a fin de generar mayor apropiación de las iniciativas de educación y comunicación ambiental.

Desde esta perspectiva, cada grupo tiene la oportunidad de revisar sus cualidades y valores, someterlos a crítica, y proyectar aquellos más favorables para su territorio. A través de este proceso de autocrítica, evaluación y proposición, se logra avanzar en la dirección de la equidad social y el equilibrio ecológico<sup>42</sup>.

### **7.1.1. El público**

Desde *La Ciudad Verde* se identifica una atención sobre la ciudadanía que busca un rol activo en el desarrollo de las ciudades, así como en los tomadores de decisiones; con el propósito de generar incidencia en el mejoramiento urbano.

Ese sector poblacional determinado como “ciudadanía activa”, además de ser el público al que se dirigen los mensajes, es la población que buscan acercar como

---

<sup>40</sup> DE CASTRO, Ricardo. Los Desafíos de la Comunicación Ambiental Frente al Cambio Climático. En: Educación Ambiental y Cambio Climático. CEIDA. ISBN 978-84-613-8862-2

<sup>41</sup> NOVO, La educación formal y no formal: Dos sistemas complementarios, Op. Cit., p. 96

<sup>42</sup> Ibid., p. 96

voluntarios en la organización, dado su potencial para desarrollar acciones a favor de la ciudad.

María Nova destaca que en las iniciativas de educación ambiental cobra relevancia el concepto de la interdisciplinariedad, pues el medio ambiente se caracteriza por su complejidad, de modo que “nuestro trabajo tendrá mayor sentido y resultará más rico en matices en la medida en que podamos realizarlo en el ámbito de equipos interdisciplinarios<sup>43</sup>”, y establecer soluciones desde diversas miradas y métodos.

En este sentido, la formación o la generación de conocimiento no solo se mantiene a través de los canales de comunicación externa, sino que los públicos internos pueden aprovechar sus habilidades para generar procesos de autoformación constante.

### **7.1.2. Acciones en el escenario público**

Los logros más representativos señalados por *La Ciudad Verde*, son aquellos que se desarrollan a partir de una labor mancomunada con otros movimientos u organizaciones. La Ciudad Verde se ha encargado de propiciar sinergias, compartir conocimiento, difundir sus acciones y brindar apoyo a iniciativas externas.

Precisamente, los encuentros de diálogo promovidos por La Ciudad Verde también buscan integrar a la ciudadanía en la construcción de documentos técnicos determinantes para el desarrollo de la ciudad. De este modo han surgido escenarios como Lunes de Ciudad que nació para generar conversación, semana a semana, sobre distintas temáticas urbanas. Se ha replicado en otras ciudades del país y en el exterior. En la actualidad este ciclo de encuentros de mantiene activo.

---

<sup>43</sup> Ibid., p. 97

Este referente deja en evidencia la relevancia de la contextualización de los procesos. A pesar que se identifican problemáticas ambientales de orden internacional, como el manejo de residuos sólidos o el cambio climático, un espacio como Lunes de Ciudad ofrece un formato, pero la construcción y el diálogo de la comunidad se desarrolla desde temáticas particulares cercanas. Así, es posible catalogar la educación ambiental como un instrumentos para el desarrollo endógeno<sup>44</sup>, pues los conflictos y las posibles soluciones parten de los problemas de cada grupo social. De este modo se logra desarrollar una educación ambiental, que más allá de observar y reconocer conflictos, ayuda a las personas a sumergirse y proponer alternativas para ellos<sup>45</sup>.

Desde iniciativas que promueven la conservación del aire a través de medios de transporte como la bicicleta, el Manual de Ciclociudades, propone que para lograr las metas y objetivos se requiere de la participación de todos los actores vinculados a la toma de decisiones, el diseño urbano y la educación. Por ello se reitera la actuación colectiva para lograr resultados contundentes, beneficios conjuntos y objetivos comunes<sup>46</sup> en los programas dirigidos a propósitos ambientales.

Ejemplo de esa construcción conjunta desde *La Ciudad Verde*, es el seguimiento político y la construcción de documentos que ofrecen públicamente una opinión y retroalimentación de los proyectos relacionados con la sostenibilidad urbana, como las siguientes publicaciones:

- El Plan de Desarrollo de Medellín: Lo bueno, los retos y los cambios que necesitamos<sup>47</sup>.

---

<sup>44</sup> Ibid., p. 99

<sup>45</sup> Ibid., p. 93

<sup>46</sup> ITDP, Manual de Ciclociudades, Op. Cit., p. 18

<sup>47</sup> LA CIUDAD VERDE. El Plan de Desarrollo de Medellín: Lo bueno, los retos y los cambios que necesitamos. [En línea] Junio 30 del 2016 [Citado en 15/07/2018]. Disponible en Internet:

- ¡Esta es la ciudad que queremos! POT Sostenible Medellín<sup>48</sup>.
- Educación: El POT en 10 puntos<sup>49</sup>.
- Sugerencias POT Medellín<sup>50</sup>.
- Recomendaciones Plan Desarrollo Tunja 2012 - 2015<sup>51</sup>.
- Propuesta LCV a Mesa de Conversaciones de Paz<sup>52</sup>.
- Recomendaciones Plan de Desarrollo de Antioquia<sup>53</sup>.
- Recomendaciones Plan de Desarrollo de Quibdó<sup>54</sup>.

### 7.1.3. Palacé para Todos

Otro caso para destacar es Palacé para Todos. La disputa entre sectores de la sociedad civil en Medellín impulsó el desarrollo de este proyecto. A la par que propietarios de la industria automotriz, dueños de talleres y concesionarios, arremetían contra la construcción de una ciclorruta que estaba planeada sobre el espacio público que era utilizado por este sector, se desató la presencia de distintos movimientos, entre ellos *La Ciudad Verde*.

---

<http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/el-plan-de-desarrollo-de-medellin-lo-bueno-los-retos-y-los-cambios-que-necesitamos/>

<sup>48</sup> La Ciudad Verde. ¡Esta es la ciudad que queremos! POT Sostenible Medellín. [En línea] 28 de Mayo del 2015 [Citado en 15/07/2018]. Disponible en Internet:

<http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/po/>

<sup>49</sup> La ciudad Verde. Educación: El POT en 10 puntos. [En línea] 28 de Mayo del 2015 [Citado en 15/07/2018]. Disponible en Internet: <http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/educacion-el-pot-en-10-puntos/>

<sup>50</sup> La Ciudad Verde. Sugerencias POT Medellín. [En línea] 28 de septiembre del 2014 [Citado en 15/07/2018]. Disponible en Internet: <http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/sugerencias-pot-medellin/>

<sup>51</sup> La Ciudad Verde. Recomendaciones Plan Desarrollo Tunja 2012 - 2015. [En línea] 28 de Mayo del 2013 [Citado en 15/07/2018]. Disponible en Internet:

<http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/recomendaciones-plan-desarrollo-tunja-2012-2015/>

<sup>52</sup> La Ciudad Verde. Propuesta LCV a Mesa de Conversaciones de Paz. [En línea] 28 de marzo del 2013 [Citado en 15/07/2018]. Disponible en Internet:

<http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/propuesta-lcv-a-la-mesa-de-conversaciones-de-paz/>

<sup>53</sup> La Ciudad Verde. Recomendaciones Plan de Desarrollo Antioquia. [En línea] 28 de mayo del 2012 [Citado en 15/07/2018]. Disponible en Internet:

<http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/recomendaciones-plan-de-desarrollo-de-antioquia/>

<sup>54</sup> La Ciudad Verde. Recomendaciones Plan de Desarrollo Quibdó. [En línea] 2 de Mayo del 2012 [Citado en 15/07/2018]. Disponible en Internet: <http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/recomendaciones-plan-de-desarrollo-de-quistado/>

La movilización se enfocó en tomarse el espacio público utilizado por la industria automotriz, para realizar actividades al aire libre: yoga, picnics, días de playa y encuentros de conversación sobre la problemática. Ello contribuyó a darle un nuevo uso al espacio público y a llamar la atención de los medios de comunicación para expandir el conocimiento de la problemática en la ciudad.

Los comerciantes tramitaron 32 acciones jurídicas contra la ciclo-infraestructura, pero finalmente se construyó la ciclorruta. La acción ciudadana jugó un papel clave en el avance del proceso. Esta iniciativa se encuentra disponible en la web de consulta: [www.palaceparatodos.org](http://www.palaceparatodos.org).

#### **7.1.4. Foro Mundial de la Bicicleta**

La celebración del Cuarto Foro Mundial de la Bicicleta fue de gran impacto para la ciudad, el país y el movimiento internacional de ciclistas urbanos. El evento realizado en la ciudad de Medellín en el año 2015 logró una gran incidencia pública, pues consolidó las bases para la creación de la Gerencia de Movilidad Humana, como una dependencia de la Secretaría de Movilidad con la responsabilidad de mejorar las condiciones de movilidad de peatones y ciclistas en la ciudad.

El Foro Mundial de la Bicicleta contó con la participación de asistentes de todos los continentes y desarrolló una agenda con hasta 12 encuentros en simultáneo durante 5 días. Además generó repercusiones importantes a nivel local y logró influenciar el desarrollo de iniciativas posteriores al encuentro, como el fortalecimiento de la Bicired Colombia, organización que acoge a los distintos movimientos sociales de ciclismo del país.

#### **7.1.5. Low Carbon Cities**

Para el año 2016 se dio la creación del Foro Low Carbon Cities, que se desarrolló a la par con intervenciones de “activismo”.

La celebración se dio en la temporada de contingencia ambiental de Medellín, en la cual se activó alerta naranja por el estado del aire. Por este motivo La Ciudad Verde decidió llamar la atención sobre la problemática al ponerle tapabocas blancos a las esculturas del maestro Fernando Botero. Medios locales e internacionales compartieron la acción y a través del Foro lograron que la calidad del aire fuera el tema más relevante para el ciudad. Como resultado, se promovieron diversas propuestas de parte de la Administración para mejorar el estado del aire.

En el 2017 se repitió la acción al ponerle una máscara en gran formato de la peste negra a la escultura de la cabeza del maestro Fernando Botero, que se encuentra ubicada en la Plaza Botero. Este símbolo representativo de la recordada peste en Europa buscaba llamar nuevamente la atención sobre la problemática ambiental de la ciudad.

#### **7.1.6 Participación ciudadana**

La participación en La Ciudad Verde se desarrolla a través de la vinculación informal de las personas a un voluntariado y la articulación de la organización con diferentes colectivos de la ciudad. Ello es posible dado que Medellín cuenta con diversas iniciativas ciudadanas que han logrado acercarse por sus propósitos de sostenibilidad.

Algunos de ellos son La Ciudad Verde, Aire Medellín, Bellocicleta, Colectivo Ciclas, Más Urbano, “entre otros que han surgido, son amigos y a veces se conectan para buscar un objetivo común. Es allí donde se juntan las ideas, se toman decisiones y esto genera movimientos colectivos<sup>55</sup>” afirma Daniel Suárez.

A pesar que se podría considerar que la suma de distintas iniciativas consolidarán una organización de mayor envergadura, la estructura individual de cada una de ellas se conserva en dimensiones pequeñas y descentralizadas. Ello ocurre para

---

<sup>55</sup> Entrevista a Daniel Suárez. Realizada el 15 de Mayo del 2018.



mantener la autonomía, a través de formas mucho más “difíciles de manipular, que permiten la orientación de los sistemas hacia cotas de estabilidad y autosuficiencia difícilmente alcanzables por otras vías<sup>56</sup>”.

Siendo así, tales sinergias permiten mayores impactos, pero se conserva la individualidad de cada nodo dentro de la red de construcción colectiva. Según analiza el representante de La Ciudad Verde, Daniel Suárez, se trata de entender que “hay una problemática común y se debe buscar la forma de generar un discurso que proyecte”<sup>57</sup>.

En este sentido, María Nova destaca que los conflictos generan «ocasiones para crecer», pues empujan a la ciudadanía hacia la reorganización social y la innovación para retomar un equilibrio<sup>58</sup>. De este modo, en ciudades como Medellín, donde se destacan las organizaciones ciudadanas, eventos coyunturales como la alerta naranja por la calidad del aire, han despertado el accionar de *La Ciudad Verde* y sus aliados, promoviendo espacios de discusión, plantones, tomas del espacio público, entre otros.

Dado que sus más grandes incidencias han sido logradas de manera mancomunada con otros colectivos y amigos, es posible afirmar que ellos son sus principales aliados.

Del mismo modo, La Ciudad Verde considera de gran relevancia el contacto con medios de comunicación que puedan difundir información de sus acciones; y del ámbito académico para nutrir el diálogo ciudadano.

Las vinculaciones se generan a partir de temáticas específicas que identifiquen a los distintos actores, como la ciclo-infraestructura, el espacio público para peatones, la calidad del aire, el arbolado urbano, la deforestación, pues es posible

---

<sup>56</sup> NOVO, La educación formal y no formal: Dos sistemas complementarios, Op. Cit., p. 100

<sup>57</sup> Entrevista a Daniel Suárez. Realizada el 15 de Mayo del 2018.

<sup>58</sup> NOVO, La educación formal y no formal: Dos sistemas complementarios, Op. Cit., p. 95

identificar diversas iniciativas ciudadanas, agrupaciones académicas y medios de comunicación interesados en temas particulares de ciudad.

#### **7.1.7. Difusión de una problemática**

Para la Ciudad Verde, junto a cada acto simbólico debe haber una acción comunicativa. Es por ello que por cada acción que atiende a una problemática, producen un comunicado de prensa que contiene una serie de propuestas para buscar un cambio.

Con el ánimo de expandir el conocimiento sobre las problemáticas, los comunicados de prensa son enviados a medios de comunicación y ellos tienen presencia en el desarrollo de las acciones para su difusión, por lo cual hay un uso representativo del free press que ofrecen las cadenas de medios.

#### **7.1.8. Modelo comunicativo**

Según los integrantes, la comunicación digital de *La Ciudad Verde* ha sido lo más representativo para lograr grandes impactos.

Participación es un concepto que define las interacciones que ocurren en La Ciudad Verde. Su lógica comunicativa es horizontal, los integrantes tienen la posibilidad de retroalimentar las decisiones y cuentan con acceso a las redes sociales de la organización, por lo cual pueden compartir y participar en las conversaciones virtuales que se desarrollan para construir en torno a distintas temáticas.

La Ciudad Verde logró expandirse a otras regiones a partir de la influencia que ha generado Medellín en torno a temáticas de sostenibilidad, a través del Foro Mundial de la Bicicleta y Low Carbon Cities, así como con el dinamismo que otorga la virtualidad.

Igualmente, algunos de sus representantes como Carlos Cadena, han desarrollado un trabajo de conexiones y trabajos colaborativas con otras ciudades

y países. Los nodos más representativos de la organización se encuentran en Medellín y hay dos cuentas internacionales que mantienen la movilización: La Ciudad Verde México y La ciudad Verde Ecuador.

Estos realizan encuentros para la decisión común de acciones, la proposición de iniciativas y la coordinación de proyectos. Cada integrante se vincula a contribuir según sus gustos y aptitudes particulares, por lo cual coordinan distintos tipos aportes y participaciones.

Cabe mencionar que los ejercicios que tienen por trasfondo el cambio de actitudes y comportamientos con el medio ambiente, deberían incluir la toma de decisión individual o grupal frente a comportamientos personales y sobre el desarrollo de proyectos. Según sugiere la teoría, “las decisiones deben ser libremente asumidas, no homogéneas, cada una de ellas acorde con el momento y la trayectoria de cada persona o grupo.

#### **7.1.9. El medio de difusión recomendado**

Gracias a su brevedad y su modelo de réplica instantánea, Twitter ha sido una herramienta clave en el desarrollo y visibilidad de *La Ciudad Verde*. En esta red social cuentan con una comunidad representativa para la discusión cotidiana de problemáticas y la incidencia en la administración local.

En cualquier caso, los medios de comunicación no solo deben ser percibidos por sus administradores como herramientas para transmitir información, sino como mecanismos para reconocer oportunidades para el fomento de nuevas actitudes a favor del medio ambiente.

Según Ricardo de Castro Maqueta, desde la perspectiva del marketing socioambiental es necesario aprovechar la comunicación para:

*“1. el conocimiento completo de las percepciones y actitudes del público para desarrollar mensajes específicos de comunicación persuasiva.*

*2. La evaluación de las barreras y facilitadores para el desarrollo de la conducta requerida al objeto de proponer modificaciones sociales, tecnológicas y del contexto para promover los cambios deseados<sup>59</sup>.*

De este modo, cuando la comunicación se basa en las percepciones sociales y las características del contexto, se logra facilitar que la comunidad incorpore en su estilo de vida nuevos valores y acciones éticas con la sociedad, el medio ambiente y la economía.

#### **7.1.10. tono de los mensajes**

*La Ciudad Verde* busca construir y generar conciencia ambiental, es por ello que su tono es generalmente positivo con mensajes que van acompañados por reflexiones en cada publicación.

Cuando sus integrantes consideran necesario un tono fuerte por determinadas coyunturas, toman posiciones para enfrentar las decisiones de la administración pública. De manera general la organización busca promover la reflexión a través de argumentos en las conversaciones que ocurren en la virtualidad y en el escenario público, en sus propios términos, se trata de alcanzar “una acción más decidida de nuestros gobernantes hacia la sostenibilidad urbana<sup>60</sup>”.

En todo caso, expertos de la comunicación para la sostenibilidad, sugieren que los mensajes se desarrollen de manera incluyente y que las acciones a promover confirmen que son realizables por cualquier actor de la sociedad civil, independientemente de sus condiciones. Por ejemplo, que “todos, sin importar nivel socioeconómico ni profesión, pueden adoptar la bicicleta para actividades

---

<sup>59</sup> DE CASTRO, Ricardo. Op. cit., p. 83

<sup>60</sup> LA CIUDAD VERDE. Únete al equipo. Disponible en Internet:  
<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScZkEITOBd79GURU6Hntx5IKnma-IqxIOdqjXiLyOn3CztsRQ/viewform>

cotidianas, no sólo recreativas<sup>61</sup>". En este sentido, *La Ciudad Verde* se dirige a distintos sectores poblacionales, pero también consideran indispensable que las personas tengan las posibilidades y la infraestructura para desarrollar acciones ambientales.

## **7.2. EDUCACIÓN AMBIENTAL**

*La Ciudad Verde* realiza una constante pedagogía sobre temas vinculados a la sostenibilidad a partir de investigaciones, contenido producido en foros y la visibilización de sus acciones simbólicas a través de formatos como videos, editoriales, entradas de blog, ilustraciones y fotografías que publican en sus redes sociales y llevan a sus encuentros.

La organización se diversifica temáticamente para generar contribuciones en temáticas que priorizan como la conservación del aire a través de la movilidad sostenible, y otras itinerantes como el manejo de residuos sólidos.

Además de sus grandes foros pro movilidad sostenible, la organización ha participado en el movimiento 30 Días Sin Plástico, también conocido como Julio Sin Plástico, con lo cual han logrado generar una comprensión sobre las implicaciones del uso indiscriminado de productos plásticos e incidencia en la reducción de consumo de plástico. Con este tipo de iniciativas también han logrado conectar la temática de calidad del aire, dado que la producción de plástico se vincula con las emisiones de carbono.

Una de las iniciativas más representativas de *La Ciudad Verde* en torno a conservación del aire ha sido el Foro Low Carbon City, que se mantiene en búsqueda de espacios de diálogo y conversación sobre temáticas vinculadas para la construcción conjunta de ciudades bajas en carbono.

---

<sup>61</sup> ITDP. Op cit., p. 14

Para los representantes de La Ciudad Verde resulta indispensable activar el diálogo en temáticas concernientes a la conservación del aire, pero considera que a la par se generan reflexiones, pues las ciudades se enfrentan a retos como las barreras culturales y estructurales. Afirma que “es complejo decirle a una persona que se mueva en un medio de transporte alternativo que ayude a mejorar el aire cuando no está presta la infraestructura de la ciudad o no hay un transporte público adecuado”<sup>62</sup>.

Entonces, esta organización ciudadana considera importante promover cambios, pero son cruciales las condiciones de la ciudad para que las personas actúen.

*“En un caso particular como El Poblado, un sector muy importante de la ciudad, donde residen las personas con mayor acceso económico, es donde hay mayor déficit de transporte público y hay en promedio 3 vehículos por familiar. Una persona que quiere movilizarse en esta zona no solo se enfrenta a embotellamientos, sino un transporte público deficiente, entonces va a elegir seguir utilizando el auto particular”<sup>63</sup>, afirma Suárez.*

Por ello su posición es el mejoramiento de las condiciones de movilidad sostenible a través de la generación de un transporte público eficiente y mayor concientización sobre el uso racional del vehículo particular.

En términos de la información clave para generar conciencia sobre la conservación del aire, *La ciudad Verde* considera crucial dar a conocer que “el aire nos está matando y tiene relación con distintas enfermedades<sup>64</sup>”. Recomiendan dar un abordaje desde el área de la salud y tener claro que las fuentes móviles son el principal problema de las ciudades y desde donde se deben construir las soluciones. También consideran importante importante dar a conocer que la

---

<sup>62</sup> Entrevista realizada a Daniel Suárez. 15 de Mayo del 2018.

<sup>63</sup> *Ibíd.*

<sup>64</sup> *Ibíd.*

calidad del aire también afecta la economía e importantes sectores como el turismo.

Además, es indispensable tener como base para la construcción de contenidos ciertos documentos de ciudad, como los planes de gestión ambiental, los planes de contingencia ambiental.

Del mismo modo, promover la búsqueda de acciones a corto y mediano plazo más allá de los asuntos políticos; pues debe generarse una movilización y estructuración robusta de ciudad para generar una transición hacia la sostenibilidad. “Se debe tomar acciones contundentes para mejorar la calidad del aire. Medellín es un ejemplo para que otras ciudades principales e intermedias logren activarse a tiempo para no vivir tal problemática<sup>65</sup>”.

Mediante los ejemplos mencionados, se evidencia el cumplimiento de tres alcances para avanzar en el cambio de comportamientos sociales frente al medio ambiente, según el texto Educación Ambiental y Cambio Climático<sup>66</sup>. Estas son:

**Cognitivo:** Hace referencia a informar sobre el problema ambiental. Esto se evidencia en las acciones comunicativas de la organización, pues sus redes sociales mantienen un cubrimiento activo sobre este tipo de conflictos en la ciudad; y sus jornadas educativas abarcan la socialización sobre temáticas ambientales locales y globales. Del mismo modo, con el ánimo de dar a conocer sus acciones en espacio público, La Ciudad Verde emite comunicados de prensa a medios de comunicación aliados, para brindar una primera conexión la ciudadanía sobre la problemática.

**Actitudinal:** Abarca el fomento de actitudes y valores de preocupación o interés sobre los cambios ambientales de la ciudad y del planeta. Acciones de “artivismo” como el cubrimiento de esculturas con máscaras en Medellín, reflejan ese interés

---

<sup>65</sup> *Ibíd.*

<sup>66</sup> DE CASTRO. *Op cit.*, p. 93

por sensibilizar a la ciudadanía sobre la urgencia de transformar las dinámicas urbanas para mejorar este recurso natural.

Comportamental: Implica la promoción de acciones que facilitan la adopción de comportamientos individuales e institucionales de reducción de los impactos ambientales; presión política y económica. *La Ciudad Verde* ha manifestado de distintos modos el avance en este tercer nivel, a través de iniciativas como su participación en 30 días sin plástico, que condujo a la ciudadanía a cambiar por completo sus hábitos de embalaje; o Palacé para Todos, que generó la toma del espacio público para implementar nuevos usos a favor de ciclistas y peatones; o el Foro Mundial de la Bicicleta, que convocó a amantes de la bicicleta de todos los continentes para reflexionar sobre el desarrollo urbano de la movilidad sostenible en cada territorio, pero también impulsó la implementación de la secretaría de movilidad humana de Medellín.

Se puede concluir que la estrategia de comunicación y las acciones enfocadas en conservación del aire por parte de La Ciudad Verde, se caracterizan por su rol horizontal e incluyente, con el ánimo de generar sinergias y mayores impactos en apoyo con otras organizaciones que persiguen objetivos en común. Del mismo modo, su perspectiva de influencia a la labor pública hacia la sostenibilidad, ha generado un uso activo de herramientas de comunicación para aprovechar el escenario presencial y el Internet para llamar la atención sobre problemáticas locales y sensibilizar a la población entorno a temáticas medioambientales.

Tales características permiten evidenciar discursos teóricos de la comunicación y educación ambiental en la práctica social. Así, mediante intervenciones en el espacio público y en el escenario virtual, se reconoce la búsqueda de la equidad, el aprovechamiento de las situaciones de conflicto, el desarrollo de alianzas, la interdisciplinariedad, la inclusión de distintos sectores sociales y el análisis del



contexto y de las percepciones de la comunidad para la toma de decisiones a favor de la sostenibilidad urbana.

## 8. CONCLUSIONES

A partir del acercamiento a la organización La Ciudad Verde, así como la revisión documental y el reconocimiento de experiencias favorables para promover cambios en la consciencia social y las estructuras públicas que toman decisiones para favorecer la conservación del aire, es posible concluir:

La comunicación horizontal como un modelo de comunicación que favorece la interacción y la participación ciudadana, favorece el fortalecimiento de las organizaciones ciudadanas que promulgan por la conservación de los recursos naturales. De este modo, los ciudadanos dejan de ser exclusivamente receptores para construir de manera conjunta los mensajes, actividades y dinámicas que empujan transformaciones en el contexto local.

Internet, como medio de difusión resulta una herramienta de gran utilidad al momento de visibilizar las experiencias ciudadanas; además de ser un soporte para nutrir los conocimientos de los participantes. Con la mediación virtual las organizaciones logran retroalimentar sus procesos con el reconocimiento de proyectos desarrollados en distintas regiones del mundo, que están actuando en lo local con una perspectiva global.

La Ciudad Verde ha conseguido posicionarse por su capacidad innovadora, gracias a su estructura voluntaria compuesta por personas con distintas formaciones profesionales y habilidades útiles para formular proyectos, organizar eventos de talla internacional, desarrollar actividades de educación ambiental, e impactar la opinión pública con una comunicación eficiente.

A pesar de promover prácticas opuestas a las dinámicas tradicionales de Medellín; como por ejemplo el uso de la bicicleta como medio de transporte en una ciudad con un alto tráfico y altos índices de accidentalidad; La Ciudad Verde reconoce

que las aptitudes amigables con el medio ambiente se generan con mayor facilidad cuando la comunidad cuenta con la infraestructura y las herramientas para lograrlo. En este sentido, cobra relevancia apoyar la generación de conocimiento sobre los recursos naturales y hábitos sostenibles, con presión política en la toma de decisiones que generen transformaciones físicas en las ciudades.

Temáticas del orden global como el cambio climático o el manejo de residuos sólidos deben ser contextualizadas a lo local, tanto en términos lingüísticos, como en las posibilidades de actuación de los distintos actores que componen la sociedad, a fin de promover acciones verdaderamente realizables.

Las experiencias ciudadanas de educación ambiental pueden ser fortalecidas no solo con el conocimiento científico sobre los temas ambientales; sino con la información técnica desarrollada desde las alcaldías, a fin de respaldar los planes de sostenibilidad urbana, y retroalimentar tales propuestas.

## 9. RECOMENDACIONES

Las siguientes recomendaciones se plantean, no solo desde la perspectiva del desarrollo del presente estudio; sino que se presentan acotaciones para el mejoramiento continuo de los planes de formación en Preservación y Conservación de los Recursos Naturales:

- Las facultades que cuentan con programas de formación en preservación y conservación de los recursos naturales podrían darle mayor apertura al área social, pues le permitirá a los estudiantes reconocer de manera más contextualizada las implicaciones inherentes a la labor de conservación. Pues si bien la ciencia ofrece las bases científicas para la formulación de estrategias, con la vinculación de la población es posible que las mismas sean más sólidas y duraderas.
- La educación ambiental no debería ser una materia electiva en los programas de formación en Conservación. Precisamente cuando la mayor parte de los estudiantes que optan por esta área son formados en ciencias básicas o ingenierías, la educación ambiental abre un panorama para ver esta labor de manera más real; pues la sostenibilidad es un concepto transversal al currículo y no solo implica el eje ambiental, sino que también se requiere el componente social y económico.
- Aunque existan iniciativas de la sociedad civil específicamente dedicadas a la educación ambiental de manera presencial, es importante el aprovechamiento de las herramientas digitales para llegar a más públicos y retroalimentar su labor. En este sentido, la mezcla de la presencialidad con la virtualidad, además llega a permitirle a los ciudadanos tomar posiciones e influenciar la toma de medidas frente a los recursos naturales a nivel local.

## BIBLIOGRAFÍA

ALCALDÍA DE BUCARAMANGA, AMB, CDMB, UPB. Calidad de aire – Área Metropolitana de Bucaramanga. Bucaramanga: Marzo de 2016. 14 p.

ANDREWS, Alan. The Clean Air Handbook. ClientEarth, 2015.

ARTHUS, Yann. Home. [Documental] Francia: 2007. [Citado en 10 marzo de 2018] Disponible en Internet: <https://www.youtube.com/watch?v=jqxENMKaeCU>

AUSTRALIAN ACADEMY OF SCIENCE. The science of climate change. Canberra: 2015. [Citado en marzo 8 del 2018] Disponible en Internet: <https://www.science.org.au/files/userfiles/learning/documents/climate-change-r.pdf>

BONILLA, Elsy y RODRÍGUEZ, Penélope. Más allá del dilema de los métodos. Bogotá: Norma, 2013. p. 37. ISBN 9789586958387

BRUNDTLAND, Harlem. Our Common Future. Oslo, 1987.

BUCARAMANGA METROPOLITANA CÓMOVAMOS. Séptima encuesta de percepción ciudadana 2016. Datos subjetivos Bucaramanga Cómo Vamos. Bucaramanga: Ipsos, 2016. 82 p.

BULKELEY, Harriet; BETSILL, Miguele. Cities and climate change: Urban sustainability and global environmental governance. Routledge: London, 2003. Disponible en Internet:

[https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=1M\\_NEGvtg7YC&oi=fnd&pg=PR8&dq=urban+sustainability+&ots=Nyvl9OYot5&sig=OqgC3aLH96nR4q\\_yn1BmzXsrsOU#v=onepage&q=urban%20sustainability&f=false](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=1M_NEGvtg7YC&oi=fnd&pg=PR8&dq=urban+sustainability+&ots=Nyvl9OYot5&sig=OqgC3aLH96nR4q_yn1BmzXsrsOU#v=onepage&q=urban%20sustainability&f=false)

<http://www.cen.org.np/uploaded/Urban%20Mobility%20Ktm%20MaYA%20Factsheet%201.pdf>

CORNELIUS, Stephen. WWF: 2015. Disponible en Internet: <http://wwf.panda.org/es/?256070/EI-impacto-del-cambio-climatico-sobre-las-especies>

DANKHE, G. La comunicación humana: Ciencia Social. Citado por HERNÁNDEZ, Roberto. Metodología de la investigación. Bogotá: McGraw Hill, 1997. p. 77. ISBN 968-422-931-3

DA SILVA, Gregorio. Un Nuevo Modelo de Movilidad Urbana: Ejemplo de Curitiba. Disponible en Internet: <https://es.slideshare.net/sibr/un-nuevo-modelo-de-movilidad-urbana-ejemplo-de-curitiba-roberto-gregorio-da-silva-jr>

DE CASTRO, Ricardo. Los Desafíos de la Comunicación Ambiental Frente al Cambio Climático. En: Educación Ambiental y Cambio Climático. CEIDA. ISBN 978-84-613-8862-2

ELZEN, Boelie; GEELS, Frank; GREEN, Ken. System innovation and the Transition to Sustainability. Edward Elgar Publishing Limited: Massachusetts, 2005.

GERTTEN, Frederick. Bikes Vs. Cars. [Documental] 6 de marzo de 2015. Disponible en Internet: <https://www.youtube.com/watch?v=3lg9oqtX35E>

GIORGI, Liana. La movilidad sostenible Dificultades, posibilidades y conflictos – Una perspectiva de las ciencias sociales. Revista Internacional de Ciencias Sociales, 2003. Disponible en Internet: <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001314/131442s.pdf>

GUMUCIO, Alfonso. Haciendo olas. The Rockefeller Foundation: La Paz, 2001. ISBN 0-89184-056-7

HENÁNDEZ, Roberto; FERNÁNDEZ, Carlos y BAPTISTA, Pilar. Metodología de la investigación. México D.F: McGraw Hill, 2006. págs. 101 – 102. ISBN 970-10-5753-8

IDEAM, PNUD, MADS, DNP, CANCELLERÍA. 2016. ¿Qué piensan los colombianos sobre el cambio climático? Primera encuesta nacional de percepción pública del cambio climático en Colombia. Bogotá: Puntoaparte, 2016. 39 p. ISBN 978-958-8971-34-6

KAPLÚN, Mario. Educomunicación: De medios y fines en comunicación educativa. En: Revista Latinoamericana de Comunicación Chasqui. No. 58. Quito, 1997. Disponible en Internet: <http://www.revistachasqui.org/index.php/chasqui/article/view/1120/1149>

IDTB. Pirámide de jerarquía de la movilidad urbana. Disponible en Internet: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/jerarquia.pdf>

INSTITUTO PARA POLÍTICAS DE TRANSPORTE Y DESARROLLO. Manual de Ciclociudades. Educación y Promoción. ITDP: México D.F., 2011.

LA CIUDAD VERDE. ¿Quiénes somos? Disponible en Internet: <http://laciudadverde.org/sostenibilidad/quienessomos/>

LA CIUDAD VERDE. El Plan de Desarrollo de Medellín: Lo bueno, los retos y los cambios que necesitamos. [En línea] Junio 30 del 2016 [Citado en 15/07/2018].

Disponible en Internet: <http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/el-plan-de-desarrollo-de-medellin-lo-bueno-los-retos-y-los-cambios-que-necesitamos/>

La Ciudad Verde. ¡Esta es la ciudad que queremos! POT Sostenible Medellín. [En línea] 28 de Mayo del 2015 [Citado en 15/07/2018]. Disponible en Internet: <http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/po/>

La ciudad Verde. Educación: El POT en 10 puntos. [En línea] 28 de Mayo del 2015 [Citado en 15/07/2018]. Disponible en Internet: <http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/educacion-el-pot-en-10-puntos/>

La Ciudad Verde. Sugerencias POT Medellín. [En línea] 28 de septiembre del 2014 [Citado en 15/07/2018]. Disponible en Internet: <http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/sugerencias-pot-medellin/>

La Ciudad Verde. Recomendaciones Plan Desarrollo Tunja 2012 - 2015. [En línea] 28 de Mayo del 2013 [Citado en 15/07/2018]. Disponible en Internet: <http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/recomendaciones-plan-desarrollo-tunja-2012-2015/>

La Ciudad Verde. Propuesta LCV a Mesa de Conversaciones de Paz. [En línea] 28 de marzo del 2013 [Citado en 15/07/2018]. Disponible en Internet: <http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/propuesta-lcv-a-la-mesa-de-conversaciones-de-paz/>

La Ciudad Verde. Recomendaciones Plan de Desarrollo Antioquia. [En línea] 28 de mayo del 2012 [Citado en 15/07/2018]. Disponible en Internet: <http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/recomendaciones-plan-de-desarrollo-de-antioquia/>



La Ciudad Verde. Recomendaciones Plan de Desarrollo Quibdó. [En línea] 2 de Mayo del 2012 [Citado en 15/07/2018]. Disponible en Internet: <http://laciudadverde.org/sostenibilidad/work/recomendaciones-plan-de-desarrollo-de-quibdo/>

LA CIUDAD VERDE. Únete al equipo. Disponible en Internet: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScZkEITOBd79GURU6Hntx5lKnma-lqxIOdqjXilyOn3CztsRQ/viewform>

MINISTERIO DE SALUD DE COLOMBIA. Mortalidad y lesiones por accidentes de transporte en Colombia, 2013-2014. [En línea] 10 de septiembre de 2015 [Citado en 05/03/2018] Disponible en Internet:

<https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/ED/Mortalidad-lesiones-accidentes-transporte-Colombia-2013-2014.pdf>

NOVO, María. La Educación Ambiental formal y no formal: Dos sistemas complementarios. En: Revista Iberoamericana de Educación. No. 11. Págs. 75 - 102

O'NEILL, Brian; OPPENHEIMER, Michael. Dangerous climate impacts and the Kyoto Protocol. [Artículo] En: Science Magazine. [Citado en: Marzo 6 del 2018] Disponible en Internet:

<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.334.9647&rep=rep1&type=pdf>

OVERSHOOT DAY. Overshoot day 2017. [En línea] [Citado en 10 marzo de 2018] Disponible en Internet: <https://www.overshootday.org/>

SANDOVAL, Carlos. La investigación Cualitativa. Bogotá: ICFES, 2002. p. 11. ISBN 958-9329-09-8

SHAHZAD, Umair. Global Warming: Causes, Effects and Solutions. College of Engineering & Technology, Riphah International University. College of Engineering & Technology, Riphah International University: Faisalabad, 2015.

UN ENVIRONMENT. Transport. [Citado en 05/03/2018] Disponible en Internet: <https://www.unenvironment.org/explore-topics/transport>

VISION ZERO INICIATIVE. Safety at every turn. [En línea] \_\_\_\_\_ [Citado en 05/03/2018] Disponible en Internet: <http://www.visionzeroinitiative.com/>

WORLDOMETERS. World population. [En línea] 5 de marzo de 2018 [Citado en 05/03/2018] Disponible en Internet: <http://www.worldometers.info/>

## ANEXOS

Entrevista realizada a Daniel Suárez, representante de La Ciudad Verde.

Formulario de Entrevista		
<b>Nombre</b> Daniel Suárez Montoya	<b>Organización</b> La Ciudad Verde	<b>Ciudad</b> Medellín
<b>Eje Temático</b>	<b>Preguntas</b>	
<b>Experiencia de la organización</b>	<p>1. ¿Cuál es la misión de su organización?</p> <p>La ciudad verde tiene un componente que va desde un sentido de conservación y participación para introducir en las ciudades en las cuales se encuentra políticas públicas para ciudades más sostenibles.</p> <p>Este ejercicio lo ha hecho en distintas ciudades. Nació en la ciudad de Medellín pero ha podido mutar en otras ciudades y otros países para buscar este mismo objetivo; todo reflejado hacia tener ciudades más sostenibles para todos.</p> <p>2. ¿Cómo funciona la organización?</p> <p>La CV nació con un objetivo, dentro de un asunto en Medellín, tener un plan de una ciudad sostenible 2030, es decir, unos objetivos planteados donde la CV puso sus pensamientos a partir de una estructura académica, de conocimientos y demás, y de ahí salieron los diferentes objetivos y funciones en la CV, donde hay un aspecto de voluntariado, de participación ciudadana y de apertura de espacios de conversación, que también se complementan con acciones ciudadanas que tienen como objetivo generar conciencia en la ciudadanía. Una mezcla de activismo, artivismo, de una conceptualización estética de todas las acciones y un objetivo final que es lograr generar una participación y una incidencia en los tomadores de decisiones.</p>	

	<p>3. ¿Por qué se mantiene vigente esta organización?  Porque son temas que tienen que estar en constante movimiento, en constante activación, los tomadores de decisiones son pasajeros y queda una ciudad activa, entonces hay que continuar generando esa movilización y esa estructura de conversación y diálogo con los tomadores de decisiones y desde luego con la ciudadanía. Además de involucrar y atraer a ciudadanos activos que quieran movilizarse en diferentes aspectos y en pro de los diferentes objetivos que tiene la LCV.</p> <p>4. ¿Qué ha sido innovador en su experiencia?  Esa parte de activismo que mezcla lo estético y lo artístico y saca esa expresión de activismo. Todas las expresiones simbólicas siempre tienen detrás un aspecto estético importante porque lo visual se ha considerado muy importante, un conocimiento desde lo académico e intelectual y también desde lo social y esto ha logrado que se pueda generar una movilización interesante y que se haya ampliado uno de los aspectos más relevantes de lo que nació a partir de LCV.</p>
<p><b>Comunicación Presencial</b>  Refiere las acciones comunicativas en el escenario presencial.</p>	<p>1. ¿A qué público se dirige principalmente?  A los tomadores de decisiones, a tener participación e incidencia en propuestas que ayuden al mejoramiento de las ciudades, a la ciudadanía activa, o activista y a un eje social muy importante dentro de las diferentes ciudades. Es un marco pequeño pero que tiene una profundidad importante en el alcance que puede lograr.</p> <p>2. ¿Qué acciones de comunicación presencial realizan?  En los años que ha existido LCV ha tenido diferentes incidencias. Una son esos documentos importantes en momentos importantes para la ciudad, con un plan con un objetivo hacia una meta específica, y en la ciudad un espacio como Lunes de Ciudad, que quiso poner en conversación de toda la ciudadanía algo que estaban decidiendo los tomadores de decisiones y que a partir de ahí que este encuentro se haya multiplicado o aplicado en diferentes ciudades y que hoy se mantenga vigente.</p> <p>Hace un tiempo LCV participó en otras acciones como Palacé para</p>

Todos que fue en una ciudad muy importante de Medellín, donde da el flujo vial del Sur al Centro de la ciudad. Allí se quería pasa una cicloruta, pero los comerciantes de la zona, una zona de industria automotriz con concesionarios y talleres que no querían que por ahí pasara la cicloruta, entonces hubo una disputa de diálogos y acciones entre la ciudadanía y LCV y otros movimientos y durante esos días se realizaron distintas actividades: En los lugares donde parqueaban los carros en los andenes se hizo mañanas de yoga, picnic, días de playa allí, ayudando a que los vehículos no pudieran parquear y que los medios de comunicación estuvieran presentes preguntando qué estaba pasando. Los comerciantes pasaron 32 acciones jurídicas y todas las perdieron y el logro fue que por este espacio se construyera la cicloruta.

Esta ha sido una de las acciones más relevantes por el proceso, las acciones, que se pueden encontrar incluso en un sitio llamado [www.palaceparatodos.org](http://www.palaceparatodos.org) y allí se encuentra toda la información de lo que se hizo. Es una de las acciones más relevantes.

3. ¿Cuáles son las acciones comunicativas en el espacio público que tienen más incidencia o impacto?

Han sido más donde ha habido una colaboración de diferentes movimientos. Una que lideró LCV fue el Foro Mundial de la Bicicleta, que se realizó en Medellín y logró una gran incidencia muy importante en lo público y fue la creación de la Gerencia de Movilidad Humana, algo que no existía en Medellín y nació como una dependencia de la Secretaría de Movilidad y que buscaba mejorar ese aspecto de la movilidad para peatones y ciclistas, e invertir la pirámide de movilidad donde primero es el peatón, luego el ciclista, el transporte público y por último los vehículos particulares.

Este Foro fue en el año 2014 y tuvo un alcance muy importante y unas acciones muy importantes seguido a ello. En 2016, en la presentación del Foro Low Carbon Cities, se le pusieron tapabocas blancos a las figuras del maestro Botero, y fue la época de contingencia ambiental en la ciudad, esto ayudó a que medios locales e internacionales compartieran la información. A la semana siguiente GreenPeace en Londres replicó la acción con otras máscaras, pero le

puso máscaras anti polución a otras obras representativas.

En 2017 se repitió esta acción al ponerle una máscara en gran formato a la cabeza del maestro Botero que se encuentra en la Plaza Botero en el Museo de Antioquia. Esta era una máscara de la peste negra, que es un símbolo importante de la peste en Europa y que también buscaba reflejar esa problemática ambiental que vive Medellín. Estas actividades se han desarrollado con otros colectivos y LCV ha compartido conocimiento, difundiendo y apoyando estas acciones.

Ha sido en el último tiempo también un proceso donde LCV se ha conectado con otros movimientos que han ayudado a que se potencien estas acciones.

#### 4. ¿Cómo participan los distintos actores en esas actividades?

Inicialmente es un voluntariado y también hay una conexión que hay muy fuerte en Medellín con diferentes colectivos. Hay un movimiento de Colectivos que son muy cercanos, entre ellos LCV, Aire Medellín, Bellocicleta, Colectivo Ciclas, Más Urbano, entre otros que han surgido y que son amigos y a veces se conectan para buscar un objetivo común y es allí donde se juntan las ideas, se toman decisiones y esto genera movimientos colectivos. Es un asunto de entender que hay una problemática común y que se debe buscar la forma de generar un discurso que proyecte.

Detrás de un acto simbólico debe haber una acción comunicacional que parte desde un comunicado de prensa, y una serie de propuestas para buscar el cambio en cada una de las problemáticas que se encuentran. Entonces a partir de ese esquema se desarrollan todas las acciones y eso es lo que ha ayudado a lograr un impacto mayor.

Se necesita tener un mensaje pedagógico desde la acción comunicativa y tener los medios aliados y eso se ha logrado con el tiempo. El comunicado se prensa se le envía a los medios de comunicación y ellos participan en la acción con una asistencia, tomando nota de lo que se hace y generando la difusión. Hay un freepress muy grande en cada una de estas acciones y es algo muy

	relevante.
<p><b>Comunicación virtual</b> Refiere las acciones de comunicación mediadas a través de Internet.</p>	<p>1. ¿Qué medios de comunicación utilizan? Plataformas sociales, desde redes sociales, Facebook, Twitter que son muy fuertes, Instagram, la página web que tiene un contenido de consulta y un blog y chats a través de Whatsapp sobre temas específicos donde se tiene participación y los aliados a esos chats ayudan a hacer difusión de la información.</p> <p>Miembros de LCV tienen una influencia importante como Carlos Cadena, Santiago Ortega, que es un profesor de la Facultad de Ingeniería de Antioquia; Juan Manuel Restrepo, el cofundador de LCV y el proyecto Low Carbon City. Entonces estas personas ayudan a darle una estructura comunicacional a LCV.</p> <p>2. ¿Cómo es la comunicación en esos medios (vertical, horizontal)? ¿Por qué? Busca la forma de que sea participativa, es una estructura completamente horizontal, los integrantes tienen acceso a las redes y pueden compartir y participar en la conversación de las redes sociales. En redes sociales está LCV y sus nodos de México y Ecuador donde también comparten todo lo que están haciendo desde la organización.</p> <p>3. ¿Cómo logró la organización expandirse a otros países? Es una ayuda de conexiones, desde lo que se ha logrado influenciar en Medellín y en Colombia. Carlos Cadena ha hecho un trabajo muy importante de conexiones con otras ciudades y países y un caso particular en Ecuador y México es donde más ha tenido relevancia.</p>

4. ¿Cuál es el medio que más recomienda para su trabajo de promoción?

Twitter ha ayudado mucho por ser tan instantáneo y LCV tiene una comunidad muy importante en esta red social. Ha ayudado a mantener la discusión día a día a incidir en la administración local que además es muy activa en redes sociales y ha ayudado a tener mayor visibilidad.

5. ¿Qué tono tienen los mensajes que emiten (agresivos, amigable, reflexivos, etc.)?

Es un tono que trata de ser siempre positivo, con una reflexión en cada publicación, pero cuando tiene la necesidad de tener un tono fuerte por el tema o lo que esté sucediendo, logra tener esa conversación con un tono más fuerte hacia los tomadores de decisiones. En general siempre es un asunto de reflexión.

6. ¿Qué tipo de información o contenidos comparten a través de Internet?

Investigaciones, contenido propio de eventos, foros y acciones simbólicas, contenido que se comparte desde una problemática de ciudad. Utilizamos desde videos, hasta editoriales, entradas en blog, e imágenes y fotografías de acciones específicas.

7. ¿Con qué frecuencia comparten información de tipo medioambiental?

Es el tema principal, entonces es una frecuencia constante.

8. ¿Qué tanta relevancia tiene la comunicación virtual en su proyecto?

Es lo más relevante y lo que más ha logrado impulsar el nombre de LCV y conectar con otras ciudades del país.



<p><b>Comunicación de la organización</b></p>	<p>1. ¿Cómo participan sus integrantes en la construcción de discursos y contenidos?</p> <p>Como es una participación horizontal, hay conversaciones y encuentros donde se decide qué se va a hacer, qué se propone, qué proyecto presentar; cada uno cumpliendo una función específica según sus aptitudes y de ahí se desempeñan las secciones. Cada uno tiene su propia actividad y vida profesional y personal pero cuando hay un dinamismo hacia una acción específica, se establecen acuerdos sobre los aportes y participaciones de cada uno.</p> <p>2. ¿Cuáles son sus aliados estratégicos?</p> <p>Los colectivos o amigos más cercanos que tienen una incidencia importante según un tema puntual. Amigos en medios de comunicación que puedan ayudar a difundir la información y un acercamiento al ámbito académico.</p> <p>3. ¿Cómo se articulan con otras organizaciones?</p> <p>He pertenecido a diferentes movimientos y trato de conectar a partir de una problemática específica como la ciclo-infraestructura, el espacio público para peatones, la calidad del aire, el arbolado urbano que está en conflictos por su deforestación, y en particular la movilidad. Son temáticas que unen muchos movimientos que tienen esos mismos objetivos a lograr en cuanto a presión ciudadana. Esto ayuda a que se vinculen a partir de una problemática.</p>
<p><b>Educación Ambiental</b></p>	<p>1. ¿Qué procesos de educación ambiental realizan?</p> <p>Hubo una actividad importante que fue unirnos al movimiento 30 días sin plástico, o julio sin plástico. Esto ayudó en su momento a tratar de darle un contenido a las personas para que disminuyeran su consumo de plástico. Esta misma temática ha ayudado a que se fomente en asuntos de calidad del aire.</p> <p>En calidad del aire otros colectivos tienen un mayor trabajo y articulación como “Ciudadanos por el Aire”, un movimiento que involucra a diferentes organizaciones. Ahí hay una participación de compartir conocimiento.</p> <p>Como desde LCV surgió el proyecto Low Carbon City, y desde allí se</p>

desarrolla la labor más importante en este proceso. Actualmente LCV se mantiene buscando espacios de diálogo y conversación sobre estas temáticas.

2. ¿Cómo promueve su organización la conservación del aire?

Low Carbon City nace como un foro en el 2016, el segundo fue en México y el tercero se ha estado desarrollando en Francia. Busca la generación de ciudades bajas en carbono y la problemática de Medellín en 2016 más fuerte fue la calidad del aire entonces este foro ayudó a que el tema en la ciudad fuera lo más relevante. Desde los invitados, espacios, objetivos y conclusiones han surgido diferentes propuestas por parte de la administración.

En el Área Metropolitana de Medellín están desarrollando documentos para buscar salidas para mejorar la calidad de aire y la ciudadanía ha tenido una incidencia muy importante. Allí ha participado LCV y Low Carbon City ha sido partícipe de estas acciones con los resultados de los tres foros.

Resulta indispensable activar el diálogo en temáticas concernientes a la conservación del aire.

4. ¿Cuál es su principal reto para generar conciencia ambiental?

El aspecto cultural, aquí es complejo decirle a una persona que se mueva en un medio de transporte alternativo que ayude a mejorar el aire cuando no está presta la infraestructura de la ciudad o no hay un transporte público adecuado. Entonces la persona prefiere evitar dificultades en estos medios de transporte, elige su propio vehículo y desde allí se pierde cualquier opción de cambio porque Medellín tiene un problema grande de crecimiento del parque automotor. Hay un promedio de 600.000 motos y 600.000 autos particulares y corresponde a que por cada 3 habitantes hay un vehículo automotor y las fuentes móviles son el principal problema en la contaminación del aire de la ciudad.

Aquí estamos hablando de un aspecto cultural de por qué para una persona es más eficiente y rentable moverse en transporte público

que

Comprar su moto o vehículo. También una fuerza muy grande en políticas públicas para el mejoramiento del transporte público, sus costos e infraestructura para peatones y ciclistas.

5. ¿Cómo promover que la gente pase del querer cuidar el medio ambiente a actuar por el medio ambiente?

Que hayan las posibilidades porque en un caso particular como El Poblado, un sector muy importante de la ciudad, donde residen las personas con mayor acceso económico, es donde hay mayor déficit de transporte público y hay en promedio 3 vehículos por familiar. Una persona que quiere movilizarse en esta zona no solo se enfrenta a embotellamientos, sino un transporte público deficiente, entonces va a elegir seguir utilizando el auto particular. Entonces hay que buscar el mejoramiento de la movilidad sostenible, en transporte público en eficiencia y mayor concientización sobre cómo utilizar de manera eficiente el vehículo particular.

6. ¿Qué información es indispensable para desarrollar estrategias educativas de la conservación del aire?

Tener claro que la calidad del aire se está enfermando y tiene relación con enfermedades de las personas. Se debe dar un abordaje desde el área de la salud y tener claro que las fuentes móviles son el principal problema de las ciudades y es desde donde hay que proponer las soluciones. Además tener como base los diferentes documentos que se han creado en la ciudad como el Plan de Gestión Ambiental; el Plan de Contingencia Ambiental, que se activa cada vez que hay una contingencia; y entender que a esta situación nos vamos a enfrentar por mucho tiempo más. Por ello debemos ampliar las acciones de corto y mediano plazo y no tomarlo como un asunto político para que cada político determine qué hacer con la problemática. Si bien tiene costos políticos, debe generarse una movilización y estructuración muy fuerte de ciudad porque no solo se afecta la salud de las personas, sino también lo económico y turístico.

Se deben tomar acciones contundentes para mejorar la calidad del aire. Medellín es un ejemplo para que otras ciudades principales e intermedias logren activarse a tiempo para no vivir tal problemática.

