

con buen humor crea y potencia un buen clima de trabajo y productividad, socializando a los demás.

Tener en cuenta las emociones además de los aspectos técnicos, potencia a los equipos de trabajo y afianza lazos comunicacionales ya que los líderes eficientes que canalizan las distintas inteligencias resultan ser personas más felices que desarrollan mejor no sólo sus labores sino les va mejor en su vida personal.

Reconocer los tipos de liderazgo y cultivar las competencias propias nos ayuda a conducir a los demás.

Es importante tener una visión y aprender a transmitirla, ponerse objetivos nuevos, propios y flexibles a corto o mediano plazo y programar, planificar y cuestionárselos para evaluar nuevas formas de crecimiento personal.

Los procesos estimulativos movilizan al Diseñador que se proyecta con una mirada distinta de la realidad y es el que percibe el cambio y se adelanta, estudia y evoluciona, bucea entre lo ideal y lo real.

El trato cordial, la urbanidad y cortesía permiten relaciones con armonía con convivencias saludables y participación colectiva, enriquecida por el respeto mutuo y el intercambio. Cuando se dialoga y respetan los pensamientos en diversidad, es posible consensuar, se fortalecen las relaciones en el campo intrapersonal ya que las personas aprenden a conocerse y valorarse y llegar a acuerdos.

Un buen diseñador debe aprender a visualizar, procesar mentalmente la información y bocetar sus ideas, valiéndose de la autocrítica para mejorar su trabajo.

Los jóvenes notables con características de resonancia, trascienden, porque son capaces de generar el acompañamiento de sus pares en sus proyectos, su voz resuena en los demás y contagia. Generan los puentes que hacíamos mención precedentemente.

Saber interpretar el complejo mundo competitivo, entender la realidad, focalizarse en objetivos, demanda una conexión importante con el entorno, con la observación de los cambios, es preciso entender que el *feedback* con la gente obedece a una predisposición individual para sortear la barrera de las diferencias raciales, culturales, políticas y sociales, y ese cambio ha de ser verdadero para ser provechoso y valorativo de los logros.

La pregunta es vamos a ver el mundo tal cual es o tomamos una actitud diferente y lo mejoramos.

Aceptar la diversidad y multiplicidad de gustos y placeres nos cuestiona permanentemente la condición creativa. Nutrirse de la cultura de los pueblos y sus usos y costumbres, nos equilibran, permitiéndonos pensar en un mundo global y cercano por las comunicaciones que acortan las distancias.

El fantástico universo del creativo puede verse enriquecido si aflora su inteligencia emocional además de la capacidad técnica adquirida y los proyectos desarrollados que suman experiencia en su evolución profesional.

La ventaja de visualizar las acciones en el tiempo, permite una proyección más segura para obrar en consecuencia. Cada uno somos responsables de nuestros propios actos y vivificar la imagen del éxito dependerá en gran parte de cómo accionemos ante la adversidad del camino que hemos elegido.

Imaginar un futuro a mediano y corto plazo es posible, si uno es capaz de encontrar una meta, hallar el camino

para recorrerla y analizar al transitarlo, si el punto de equilibrio entre lo deseado y la realidad se ajusta al paradigma de la verdad que deseamos alcanzar.

Cristina Amalia Lopez. Presidenta de MODELBA - Moda del Bicentenario Argentino

Video colectivo en Internet

José Alejandro López

La expresión “video colectivo en Internet” se le suele asignar a trabajos realizados por diferentes personas con el objetivo de colaborar en un video específico para la red.

En este texto se trata a esta expresión analizando al video desde su significado filológico (del latín *vid*: “ver” y *eo*: “yo”). Desde ese marco se asume al video como aquella manifestación, en los medios de comunicación, que nos permite ver por ella misma una representación, donde el medio se convierte en “yo veo” la información directamente. Es decir, al leer un libro impreso, la luz rebota sobre la superficie del papel y luego llega a nuestros ojos con la información; en el caso del video, la luz que se emana ya contiene en sí misma datos, como al ver televisión. Desde este punto de vista, la información que proviene de las pantallas de los computadores es un video.

Ahora, las grandes cantidades de datos almacenados en servidores que podemos consultar por medio de Internet, no son en sí un video, sino que tienen la posibilidad de llegar a serlo si se observan. En este momento se aplicaría la palabra griega que utiliza Levy: “virtual”. La cual significa, en griego (*virtus*), fuerza, potencia, que tiene la virtud para producir un efecto. A esta palabra se le opone lo “actual”. En este caso, al ver información de Internet, la información se tornaría en actual. Es así como se reconsidera a la “realidad virtual” en Internet, no como un espacio no material, sino como un “algo” que puede llegar a ser actual al observarse.

Al ver información se accede a “Internet actual”, que puede llegar a ser mínimo en relación con la cantidad de datos almacenados y que no pueden ser visualizados al mismo tiempo. Ahora, al aplicar esto al video en Internet, éste tendría una parte virtual y otra actual. La parte actual sería la información que vemos al consultar la red.

Para saber que es el video virtual en Internet, tocaría saber de que se alimenta Internet. Éste se nutre, no sólo de los usuarios de este medio que aportan con la Web 2.0, los virus o los cracks; sino también de fenómenos naturales (como el cambio del clima), los negocios en la bolsa o las fotos satelitales. De esta forma este video (virtual) se convierte en una construcción colectiva alimentada por múltiples variables, que es una representación de nuestra realidad, almacenada en diferentes máquinas (servidores). Las variables de las cuales se alimenta Internet, al

ser interpretadas, alimentan igualmente al mundo y de esta manera se establece un bucle donde ambos se nutren el uno del otro. Pasando de la digitalización de la información, a la interpretación y a la nueva generación de datos que igualmente podrán ser digitalizados. Este bucle constituye parte del “video colectivo en Internet”.

Biodiseño de cochecito motorizado para transporte de bebés con control inteligente

Jorge Molina

Los cochecitos para bebé son artefactos de gran utilidad para los padres durante los tres primeros años de vida de sus hijos ya que facilitan el transporte para realizar labores cotidianas evitando lesiones al tener que cargar al niño, por otra parte, el bebé se siente más cómodo ya que puede dormir o moverse sin ver limitado el espacio a su alrededor.

A partir del siglo XVIII con el desarrollo de mecanismos y la revolución industrial, comienzan a aparecer los coches estilo victoriano que aunque han evolucionado aún comparten algunas características básicas de diseño. William Kent, diseñó el primer cochecito de bebé para el tercer duque de Devonshire (Devon, Inglaterra) en 1733.

A pesar de ser tan antigua la invención, llama la atención que el mismo podía ser halado por una cabra o un perro y contaba con suspensión para darle mayor comodidad al pequeño pasajero, luego de esa primera invención pasaron más de 150 años para que la sociedad aceptara la idea como común, el 18 de junio de 1889, un hombre llamado William H. Richardson de Baltimore patentó la idea que cambiaría para siempre el transporte del bebé, entre los aspectos importantes incluidos por Richardson tenemos la rueda loca delantera para facilitar el giro que aun se sigue usando hasta la fecha actual.

Durante el siglo XX el desarrollo de cochecitos tuvo mayor importancia por dos razones fundamentales, la primera, asociada a el fenómeno de los *Baby Boom*, que se dio durante la posguerra de la primera y la segunda guerra mundial aumentando considerablemente la cantidad de bebés con respecto a la población en general y la importancia que distintas organizaciones humanas le dieron al tema de la seguridad en el mundo. En este siglo, el cinturón de seguridad se convirtió en una característica común en los cochecitos. Otro aspecto importante en cambios en el diseño del siglo XX está asociado a la aparición de nuevos materiales como el aluminio y el plástico los cuales sustituyeron paulatinamente a la madera, el mimbre, el acero, haciendo a estos sistemas más livianos y fáciles de empujar.

En 1965 el ingeniero aeronáutico Maclaren, introdujo el concepto de plegabilidad aplicando sus conocimientos en el diseño de aviones a los cochecitos de bebé, sus aportes fueron tan importantes que todavía se siguen usando y

se usaran por mucho tiempo. En la década de 1980 Phil Baechler adaptó las ruedas de una bicicleta al cochecito de su hijo dando nacimiento al *Baby Jogger* que posteriormente se usaría para uso en terrenos accidentados.

El desarrollo de un mejor coche, ha recorrido un largo camino desde los primeros vagones y cochecitos del siglo XVIII a los cochecitos que transitan las calles hoy. Pero algo se mantiene constante, y es la necesidad de la gente de encontrar la forma más conveniente de llevar a sus hijos de un lado a otro. Los fabricantes de cochecitos corren una reñida carrera, todos buscan dar mayor seguridad, mayor comodidad, menor peso y a costo razonable, pero pocos se han ocupado de el tema de dar mayor libertad a las personas para que puedan realizar otras tareas simultáneamente, como cargar bolsas, cuidar a otros niños y además empujar el coche del bebé, si se desarrolla esta característica, pudiera plantearse además una solución adaptada a el concepto de diseño universal, donde llevar un cochecito, pudiera ser tarea más fácil aun para padres con discapacidad física en la movilidad o para personas mayores con poca fuerza.

En el marco anteriormente planteado y acompañado del desarrollo de los sistemas informáticos, en este trabajo plantearemos una solución Mecatrónica al problema planteado, es decir, un cochecito inteligente capaz de moverse por acción de energía diferente a la tracción de sangre y con la posibilidad de reconocer el entorno para moverse por si mismo garantizando la seguridad y el confort del bebé.

Objetivos de la Investigación

Objetivo general

Diseñar un sistema motorizado para transporte urbano de bebés haciendo énfasis en el control inteligente y otros aspectos mecatrónicos.

Objetivos Específicos

- Revisar documentación de antecedentes, normativas, sistemas inteligentes.
- Determinar las funciones de un sistema para cochecito motorizado.
- Encontrar sistemas para resolver las funciones planteadas.
- Seleccionar componentes mecatrónicos adaptables al sistema.
- Proponer un sistema formal y funcional para el sistema de tracción motorizada de un cochecito de Bebé.
- Presentar una resolución final con la presentación un prototipo virtual.

Hipótesis de la Investigación

Los usuarios padres de cochecitos para bebés cuando empujan un cochecito por tiempos prolongados, sufren dolores en la espalda y además se les dificulta ir de compras o atender a otros niños, se plantea que un sistema motorizado con acción inteligente controlada por un sistema de sensores pudiera darle mayor nivel de vida a estos usuarios padres y además aumentar la seguridad en el bebé.