# Anexos

Detalle del proceso académico

Figura 13: Estructura del documento académico Syllabus

Elaboración: Consultores. Fuente: UTI

En los aspectos más relevantes a destacar de la visión del proyecto se tiene:

#### Competencia específica a desarrollar:

Evalúa las principales problemáticas de la ciudad, en un entorno real de la situación local, para satisfacer las necesidades sociales, económicas y ambientales puntuales; demostrando su capacidad para proponer ideas urbanas innovadoras bajo los parámetros locales y estándares internacionales, con responsabilidad y pertinencia.

#### Competencias básicas

* El estudiante demuestre comprender conocimientos de un área de estudio y las condiciones para intervenirlo.
* Apliquen sus conocimientos con argumento y respaldo defendiendo sus ideas en la resolución del problema encontrado.
* Sistematicen e interpreten datos relevantes para emitir juicios que incluyan una reflexión sobre temas abordados en el programa.
* Transmitan información, ideas, problemas y soluciones de manera ordenada, tanto aun público tanto especializado como no especializado.

#### Problema general a ser abordado en el proyecto formativo:

Uno de los grandes retos de las ciudades es satisfacer las necesidades crecientes de movilidad de sus habitantes. Para lograrlo de manera sostenible, se requiere priorizar aquellos modos de transporte que generan menor impacto (ambiental, económico y social), son más accesibles (en términos de costos e igualdad social), y que son más vulnerables. Los peatones y ciclistas son parte de estos modos de transporte, denominados también como modos activos.

Generalmente existe ausencias o deficiencias en las políticas para favorecer y motivar estas formas de desplazarse, las mismas que son relegadas a segundo plano, o no responden a procesos continuos de inversión y regulación.

En consecuencia, las condiciones de la infraestructura, particularmente de los peatones, suelen ser de baja calidad, lo que incide en la preferencia y posibilidades de los habitantes por optar por esta forma de movilización. Sin embargo, todos y todos los ciudadanos son peatones, por lo que conocer el estado de las veredas es uno de los mecanismos para plantear medidas que promuevan la mejora de condiciones para motivar la elección de este modo de transporte, en particular para trayectos cortos.

La mala calidad de las veredas constituye un limitante para la movilidad de diferentes actores. Entre los principales inconvenientes que afrontan sobre todo personas de la tercera edad, personas con discapacidad, niñas y niños, personas con carros de bebe, y específicamente mujeres, se puede mencionar: barreras físicas como postes de luz mal ubicados, superficies agrietadas, entradas a desnivel a parqueaderos, ausencia de rampas o rampas con pendientes excesivas, iluminación ineficiente, mal uso de la vereda, entre otros. Además del riesgo de caídas y accidentes que se derivan de estas condiciones, las deficiencias de las veredas dificultan la movilidad peatonal haciéndola menos eficiente, deteriorando el espacio urbano, y desvalorizando el espacio público.

En este contexto, el presente curso optativo busca provocar la reflexión y las capacidades de análisis de los estudiantes para entender la dimensión física del espacio urbano en su vinculación funcional con la movilidad, y la reducción de desigualdades urbanas.

#### Métodos de enseñanza a aplicar:

Las clases se desarrollarán de manera combinada desde la teoría y la práctica. Para ello se trabajará con los siguientes métodos:

1. Clases teóricas: se realizará una aproximación general a los principios de la movilidad urbana sostenible e inclusiva y el diseño urbano, incluyendo conceptos básicos sobre espacios peatonales. Las clases teóricas serán complementadas con la charla de un experto en movilidad y la revisión bibliográfica.
2. Aprendizaje Basado en Problemas (ABP): Es una metodología basada en problemas reales, en donde los estudiantes basan su aprendizaje en resolver los mismos. En vez de realizar un aprendizaje teórico, se aprende haciendo. La solución de los problemas no tiene una respuesta correcta o errónea, son los argumentos de los estudiantes los que son relevantes.
3. Ejercicios prácticos de observación: a través de salidas de campo guiadas y no guiadas, los estudiantes observarán cómo es el desplazamiento de los diferentes actores en la movilidad peatonal y tomarán fotos y notas que presentarán en la reflexión de la mañana del siguiente día.
4. Recolección de datos: consiste en la aplicación de formatos de observaciones para el levantamiento de datos sobre la calidad de las veredas en diferentes zonas de la ciudad. Se organizará al curso en grupos de 4 o 5 estudiantes, quienes serán los responsables de una zona de la ciudad. Además de completar una matriz de caminabilidad, los estudiantes deberán generar mapas de caminabilidad y obstáculos.
5. Cambio de roles: La metodología permite que los estudiantes “se pongan en los zapatos” de otros actores vulnerados en la movilidad. La idea es que mediante la experiencia sensorial entiendan mejor los retos diarios de estos actores, de esta forma se plantea que los estudiantes den soluciones innovadoras teniendo en cuenta la experiencia sensorial.
   * + 1. Organización de actividades:

El curso se desarrollará durante 10 días, con un promedio de 6 horas de trabajo teórico y en campo al día. Se plantea un horario de 8:00 a 12:00 y de 13:00 a 15:00.

#### Recursos:

* Mapas base de la ciudad
* Formatos de levanta
* Software de información geográfica
* Software de levantamiento de información offline (Survey 123)
* Teléfonos inteligentes de preferencia con datos
* Aula
* Proyector
* Los gastos de transporte van por cuenta del estudiante

#### Producto esperado

Al finalizar el curso optativo, los estudiantes deberán presentar en grupos de 4 a 5 personas, lo siguiente:

I. Presentación digital (20 min por grupo) que incluya:

* Resultados cuantitativos del levantamiento de datos, georeferenciados.
* Resultados cuantitativos del análisis de percepción de los peatones.
* Resultados cualitativos (colección de frases sobre la experiencia de los transeúntes).
* Fotografías de las condiciones de las veredas en la zona analizada identificando los principales problemas como por ejemplo las condiciones de las rampas, superficie, arbolado urbano, existencia de obstáculos, entre otros.
* Propuesta de mejoras en el diseño para dos tramos analizados.
* Fotografía de veredas en buenas condiciones en la zona de estudio
* Incluir el análisis de por qué estas veredas están bien diseñadas/mantenidas.
* Fotografías del equipo durante el levantamiento de información en campo

II. Propuesta de una idea innovadora para mejorar las condiciones de lo peatones y/o motivar la elección de este modo de transporte.

* Se generará un concurso público en el cual se elegirá una propuesta ganadora a través de votaciones por redes sociales.

III. Entrega bases de datos en los formatos previstos

Desde un enfoque de investigación, los datos levantados en campo por los estudiantes, serán parte de un estudio a nivel de ciudad para conocer las condiciones de las veredas en Ambato. Adicionalmente, se identificará si existe una diferencia significativa entre las condiciones de las veredas de las diferentes zonas de la ciudad, y la percepción de los peatones.

#### Evaluación académica

Conociendo que es parte de un ejercicio académico su desarrollo requiere de aprobación que en el siguiente caso se consideró asistencia mínima del 90% y el producto final será evaluado mediante los criterios planteados en una rúbrica elaborada por el equipo: Laboratorio-UTI.

Por medio de este documento se precisa la intervención en la ciudad de Ambato, considerando la articulación de las instituciones, el aprendizaje de la metodología, la estructura del aprendizaje académico y la temporalidad del ejercicio; lo que define el inicio de la experiencia.

Cabe mencionar que la estructura se maneja bajo el formato institucional de la Universidad, sin embargo, se realizan los ajustes pertinentes conforme la visión de la experiencia y la finalidad de la recolección de datos que se figura desde un inicio con la intención de generar política pública asistida al gobierno local.

Figura 22: Presentación de resultados

****

****

Elaboración: Consultores. Fuente: UTI

**Calidad de Aceras**

En el centro de Ambato un 18% de las aceras no son aptas para caminar (mala calidad), el 72% de las aceras tienen una calidad regular y únicamente 10% de las aceras tienen una buena calidad para caminar.

Para este estudio se midieron las condiciones de: 1) Mobiliario urbano y vegetación 2) Condiciones de la franja de circulación 3) las fachadas activas.

*Mobiliario urbano y vegetación*

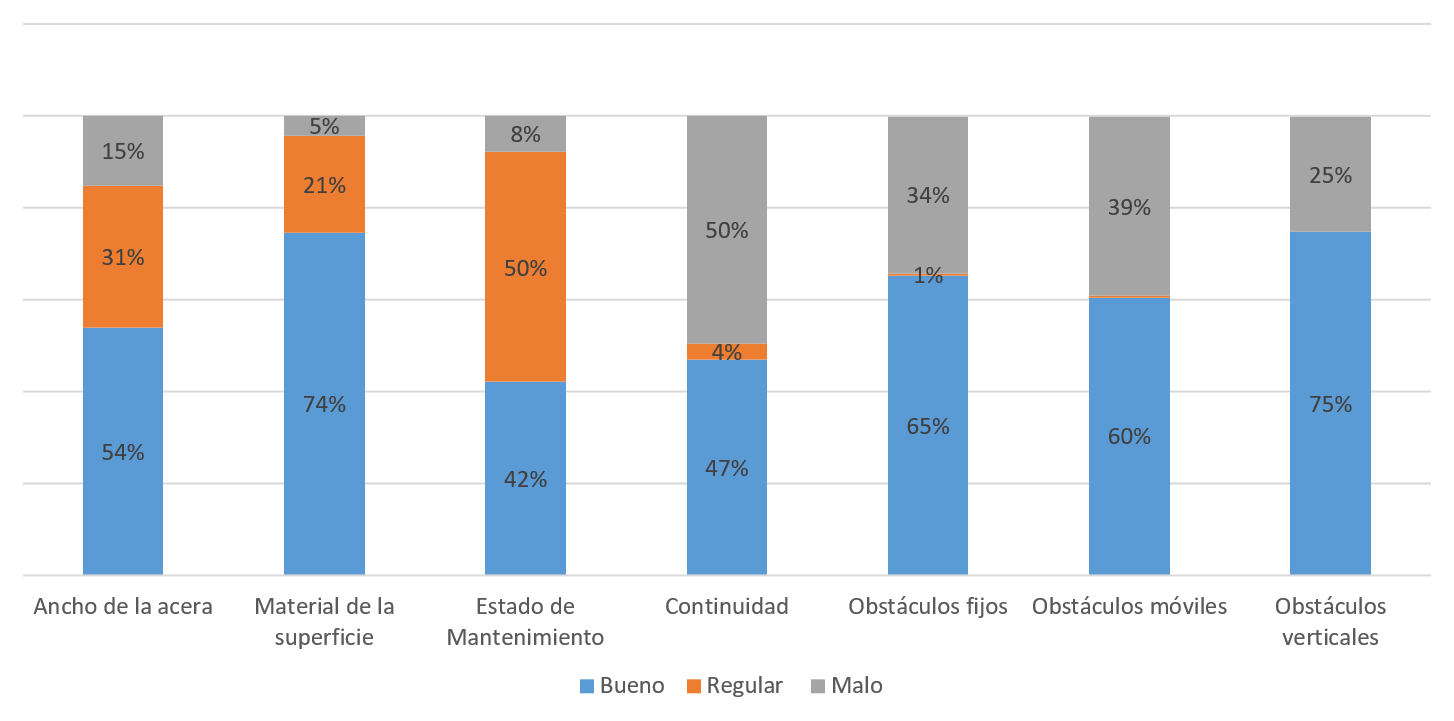
El 79% de los tramos no cuentan con franja de servicios, el 88% de los tramos no cuenta con suficiente arbolado urbano, y el 92% no cuenta con suficientes jardineras. En cuanto a la iluminación en el 66% de los tramos no existe iluminación hacia la acera.

***Franja de circulación y obstáculos***

El indicador con el índice más alto de “Malo” es la continuidad de las aceras. En donde en el 50% de los tramos, rampas vehiculares, gradas o desniveles, por ejemplo, no permiten el paso continuo de los peatones. Por otro lado, los indicadores con más bajo índice de “Bueno” son Ancho de la acera (54%) y estado de mantenimiento (42%), es decir que solo en el 54% de las aceras una silla de ruedas podría pasar cómodamente, y en el 15% de los casos tendría que bajar de la acera para continuar su recorrido. En cuanto al estado de mantenimiento de las aceras el 47% tienen un buen mantenimiento, y el 58% están en un estado regular o malo.

Por otro lado, en el mapa online se pueden observar los obstáculos fijos, móviles y verticales que existen. Es importante hacer una lectura cuidadosa de los obstáculos, pues en muchos casos se encontró que los obstáculos per se no son el problema sino el poco espacio que se le da a las veredas.

Figura 23: Estado de las aceras

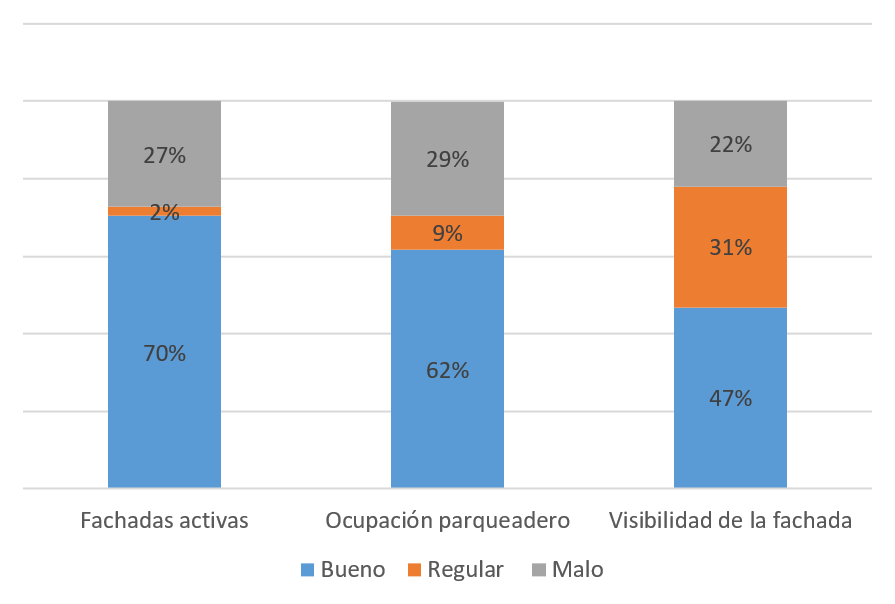


Elaboración: Grupo investigadores Publicación. Fuente: Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en Ambato, Ecuador.

***Fachadas***

En general se cuenta con un alto porcentaje (70%) de fachadas activas, un elemento que propicia la seguridad para los peatones. Existe una oportunidad en términos de prevenir la construcción de cerramientos en las fachadas, lo que puede causar inseguridad en la acera.

Figura 24: Fachadas urbanas



Elaboración: Grupo investigadores Publicación. Fuente: Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en Ambato, Ecuador.

***Calidad de Cruces***

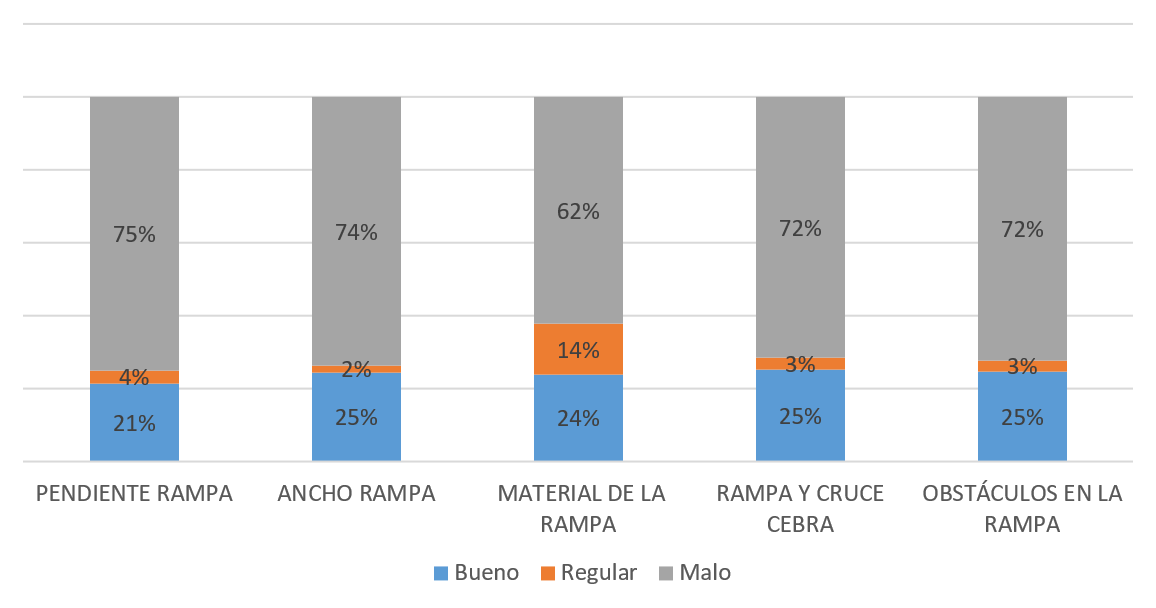
Se encontró que el 72% de los cruces tienen una mala calidad, el 21% regular y solo el 9% tienen una buena calidad.

Para este estudio se midieron las condiciones de: 1) Condiciones de las Rampas y 2) Condiciones de pasos cebra/cruces

***Rampa***

El 72% de las rampas no cumplen con la pendiente adecuada de máximo 10 grados (o la rampa es inexistente), adicionalmente, el ancho de las rampas en la mayoría de los casos 74% no cumple con las condiciones adecuadas, de mínimo 1,20 mts (o la rampa es inexistente).

Figura 25: Calidad de cruces peatonales

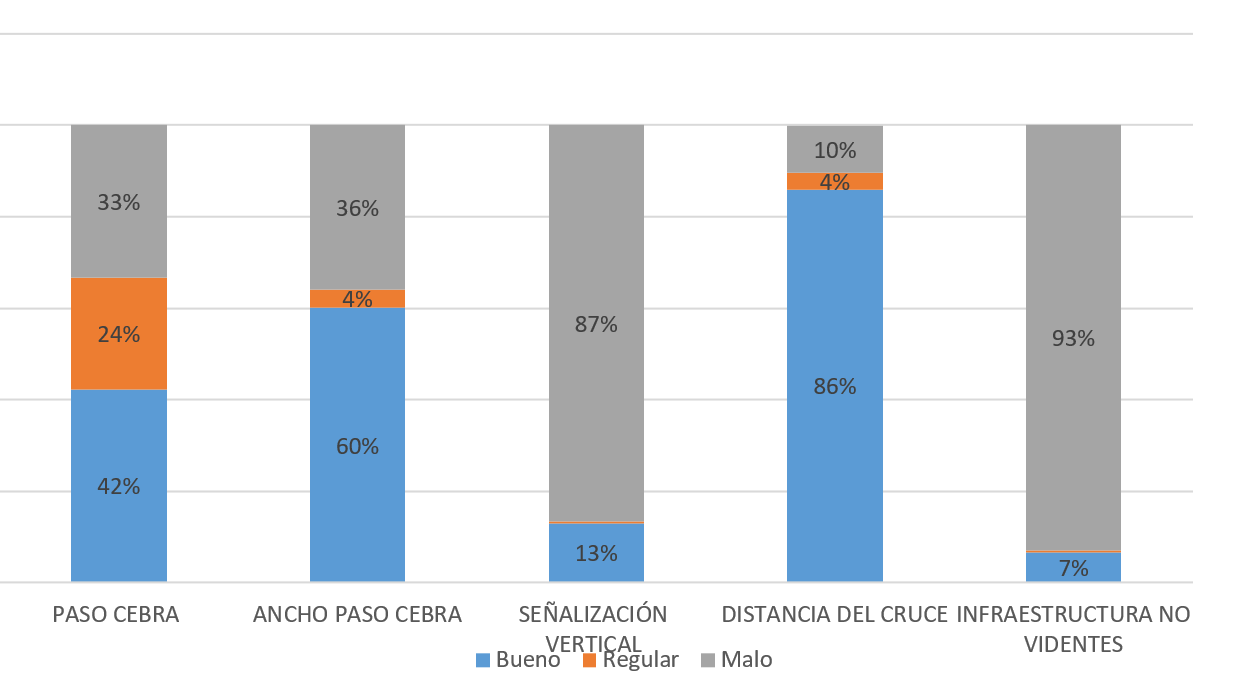


Elaboración: Grupo investigadores Publicación. Fuente: Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en Ambato, Ecuador.

***Paso Cebra/Cruce***

En general, en el centro de Ambato se cuenta con una buena distancia de cruce, es decir que en el 86% de los casos las personas alcanzan a cruzar las calles sin mayores dificultades. Sin embargo, la infraestructura para no videntes es casi inexistente, y la señalización vertical (como Pare, ceda el paso, cruce de peatones, zona escolar, reducción de velocidad) es una oportunidad.

Figura 26: Estado de cruces peatonales



Elaboración: Grupo investigadores Publicación. Fuente: Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en Ambato, Ecuador.

Entrevistas a los actores clave:

Proyecto 1. Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en Ambato, Ecuador.

|  |  |
| --- | --- |
| **Proyecto 1:** Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en Ambato, Ecuador | |
| **Tipo**: Implementación | **Periodo:**agosto 2019 – julio 2020 |
| **Actores:** Grupo Faro, Universidad Tecnológica Indoamérica, GAD Ambato, Concejo Cantonal de Protección de Derechos Ambato, Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad. | **Beneficiarios:**  Academia  Gobierno local  Población local urbana  Personas con discapacidad. |
| **Entrevistado:** Ing. Jimena La Rota | |
| En este proyecto Cuál fue el objetivo de la investigación  Bueno fue variando inicialmente queríamos evaluar las veredas del centro de Ambato para ver si eran accesibles universalmente o no Pero luego como que fue variando Con la inclusión del Consejo Cantonal de Inclusión de Derechos se volvió también un objetivo de concientización A los decisores entonces creo que es Terminó siendo este doble propósito, Pero creo que inicialmente era como Hacer un estudio único que no se había hecho antes.  ¿Qué tipo de relacionamiento existió con el Gad para esta propuesta?  Bueno el primer relacionamiento que tuvimos fue gracias a María Mercedes Rueda porque ella fue la que nos comentó que se estaba haciendo desde el concejo cantonal De hecho se estaban pidiendo una revisiones en campo Justamente del tema de las veredas Y ella dijo ustedes van a medir esto y ellos también están queriendo impulsar una ordenanza entonces juntémonos creo que ahí fue el primer link que tuvimos Y ahí estuvo por ejemplo Obras Públicas Estuvo el consejo cantonal de protección de derechos pero también estuvo el CONSECA entonces Creo que un primer relacionamiento que tuvimos Fue con el ejercicio de roles Y un segundo relacionamiento Yo último relacionamiento fue que les pusimos De Jurado de las propuestas de los chicos Entonces como jurados estuvo la dirección de tránsito La secretaría ejecutiva estuvo Obras Públicas Entonces creo que fue en estos dos puntos el relacionamiento y creo que un tercero fue cuando entregamos el oficio al alcalde Entonces creo que ahí fue como un tercer encuentro.  Cheverísimo creo que algunos no conocían Que por ejemplo habían estado participando  Con qué actores clave se contó la UTI fue súper clave Y los chicos del curso de verano El Consejo Cantonal de Protección de Derechos Y bueno todos estos actores que mencioné ahorita del Gad Creo que también fueron claves Y Bueno ahí también estuvimos nosotros desde grupo faro Y obviamente también en el tema de la metodología la Majo Frei Entonces creo que esos Y también las personas que hicieron el ejercicio de intercambio de roles entre sí No solamente el consejo cantonal de protección de derechos sino también Mercy También estuvo Ricardo el Señor que era no vidente Creo que ellos fueron súper claves para que entendieran y también Fue muy importante contar con el apoyo de la dirección de tránsito En algún momento también me acuerdo que cuando fuimos a hacer el ejercicio De intercambio de roles llegó la prensa Y creo que le dio visibilidad a eso.  Ahí te quería decir algo un poquito porque le des agregamos a ese proyecto a esa actividad mejor dicho De intercambio de roles está como desagregándose, mejor dicho, las mismas preguntas, Pero vuelta con referencia a esa experiencia Ya entonces esa parte.  ¿Qué actor fue quien más contribuyó?  O sea te podría decir quizás un actor de cada uno Porque sí creo que fue bastante plano desde el GADMA creo que el concejo cantonal La comisión de derechos y del Desde academias la UTI y quizás desde organizaciones del grupo faro Pero creo que estuvo como el mismo nivel o sea igual de compromiso la UTI el grupo faro Igual de compromiso el consejo cantonal de protección de derechos Y creo que en la práctica ya en la ejecución sobre todo estuvo más la Uti y el grupo faro O sea en el día a día y diría que casi por igual fue Creo que esos dos lo interesante de este ejercicio No creo que haya un actor principal sino que varios Actores principales  ¿Qué mecanismo de relacionamiento con los actores existió?  Bueno creo que Con el consejo cantonal el ejercicio de roles también que ellos nos contaron un poquito el tema de ordenanzas Creo que hubo como tres tipos de relacionamiento con los chicos Hacer el curso y Dentro del curso hubo diferentes tipos de relacionamiento Primero clase clase y luego la tomada entre todos Qué podría hacer varios relacionamientos pero dentro del mismo curso de verano luego en general creo que habían ciertas direcciones que estaban pendientes Del tema pero no se acercaban mucho ósea La secretaría ejecutiva la dirección de tránsito creo que entonces hubo este ejercicio académico que los chicos recogieron los datos Pero también hubo este ejercicio Y dentro de la tomada de datos que también tomaron fotos entonces creo que hubo otro tipo de relacionamiento igual con los chicos creo que con el consejo cantonal de protección de derechos era como ente aliado en donde queríamos lo mismo casi por eso también se animaron a impulsar Y estaba también las otras direcciones que creo que su relacionamiento fue hacer el ejercicio de roles Y recibir el ejercicio como jurados Entonces fue una cosa más de un momento de concientización y en Otro momento de entrega de resultados Pero también Creo que el relacionamiento ahí Era un poco es que no podemos hacer nada Hasta cierto punto o sea cómo Sí……………….. creo que el ejercicio de roles Fue muy bueno para que no hubiera una relación de tensión también con el municipio porque realmente se pusieron los zapatos y dijeron es el cómo.  ¿Qué tiempo de duración tuvo el proyecto?  Yo creo que no ha terminado creo que realmente De los procesos que se llaman como procesos como tal es un proceso en agosto que sigue aún entonces diría la aplicación de la metodología y de la recolección de datos fue un mes y le sumaria tiempo de preparación que fue casi un mes antes y el tiempo de análisis , no el tiempo de análisis no fue mucho más que presentamos los resultados inmediatamente digamos que la medición no fue más 20 resultados por un mes y la preparación duró otro mes antes mientras hacíamos la estructuración de la materia mientras aprendíamos la metodología no le marcó creo que fue como un mes de preparación un mes de y un año más buscado en ciencia política pública yo igual diría que parte del proceso se sostenían en las presentaciones de radio todos los actores las presentaciones que hemos hecho cerca de este ejercicio y ahora la publicación para mí es como un granito que no se acaba si puedes el proceso lleva un año y medio casi un año tres meses si de ley yo también concuerdo en eso, en esa parte o sea más que todo porque no le tuvimos esa aspiración creo nosotros no sabíamos de dónde llega pero fue como evolucionando el mismo proyecto el mismo nos fue dando cosas.  ¿Qué resultados se obtuvieron?  Bueno yo creo que para mi el resultado mas importante es que los técnicos que participaron en el ejercicio de cambio de roles Sandy Mera que nos acompañan el intercambio de Cuenca ella fue la que dijo aquí falta un manual aquí falta un manual, no todo es culpa de que apliquemos las cosas mal y yo creo que se reconoce que no es simplemente la negligencia del municipio sino que realmente hay voluntad desde los técnicos inician esta rampa es el colmo pero es lo que nos dice la MTOP pues súper importante y para mí quizás el logro que va a tener más incidencia aquí que no estamos haciendo directo estupro que se va a ser desde la MTOP es el manual de diseño urbano integral que se está pensando, Aunque no es un producto directo a lo que nosotros hicimos y creo que los ejercicios de concienciación son los que llevan a más allá de productos que nos podemos imaginar pues éste haber hecho el intercambio de roles para mí y está concienciación y éste decirme bueno vamos arreglarlo pero no podemos sin un manual integral que venga de la MTOP es un futuro producto que va a tener más impacto Porque además va a tener impacto en Ambato y en la ciudad entonces ahorita y como siete ciudades que están internet para esto y Sandy Mera la misma técnica sigue impulsando ya no están Ambato están Latacunga y sigue usando el tema de Latacunga entonces tampoco es algo que se quede sólo en el casino y el otro producto que creo que me parece súper Bueno es ¿ cómo cambiar las cosas también no se interroga profundidad a los diferentes mejores nuevas formas que tenemos que hacer?  No para mí también hay un producto como de aprender hacer estos procesos que tienen que ser un poco experimentales y nos dejan creo que a todos los actores involucrados este proceso desde la metodología lanzarnos hacer una metodología que nunca habíamos hecho aprender la hasta las mismas conversaciones de Cómo manejar datos abiertos a día de hoy creo que es un proceso continuo aprendizaje y en términos concretos de producto para mí la publicación de calidad debería ser como un producto como súper claro y en donde están subidos los resultados como que se puede también el link en dónde están subidas los resultados de los datos porque ahí es como que se puede acceder a los datos directamente creo que esos son los dos productos principales en términos tangibles y agregaría un tercero futuro que sea el manual de diseño urbano que van a hacer desde MTOP elemento que ya no quizás no estemos nosotros directamente relacionados ni como grupo faro ni UTI pero un poco aportamos a media semilla de ahí.  ¿Se cumplieron los objetivos?  si … si yo creo que mucho más allá de lo que pensaba nosotros pensábamos que iba a ser un ejercicio concreto de un mes creo que se cumplió muchísimo más de lo que nos imaginábamos  ¿Cómo se enmarca Los resultados obtenidos dentro de la agenda urbana nacional o NDC?  Bueno las NDC hablan mucho de adaptabilidad de reducción de emisiones de carbono entonces yo creo que en la medida en que de verdad se impulsan Estos espacios para caminar y en Ambato se pueden evitar muchísimos viajes en transporte pero yo creo que va más allá de sólo logra reducir emisiones indirectamente y esto quizás la agenda urbana si es un poco más inclusiva porque habla de movilidad inclusiva y de crear ciudades para todos, entonces yo creo que lo estricto de reducción de emisiones y tienen poco que ver con llamando creo que tiene que ver porque nosotros medimos los árboles de Ambato y nos dimos cuenta que había súper poco espacio verde jardineras Y eso está relacionado con la cena de se hacen de términos de que no tenemos una ciudad o un centro que se pueda dar al cambio climático y creo que lo vimos, ahí haría falta hacer una conexión mucho más directa y cuantificar no como quizás este paso para hablar de misiones y nos faltaría ahora que lo pienso pero creo que en términos humanos y estamos apuntando le Hacia dónde es , hacia ciudades inclusivas creo que se relacionaría por ahí con la agente y si en realidad tiene un enganche con la gente urbana nacional,  ¿Qué acciones se plantean para las siguientes fases del proyecto?  Bueno creo que ahora las acciones que ha venido no por nosotros sino por otros actores es definir cómo se van a plantear los datos para que otros actores los usen entonces Creo que este proceso además que vamos hoy a ver otra vez de ese ejercicio sino va hacia conversaciones con la UTI o sea inclusive con las directivas del camas con otras universidades creo que nos plantea preguntas de lo que nos plantea preguntas de datos abiertos entonces creo que va hacia un poco los siguientes pasos y eso podría permitir que muchos estudios más se deberían de estudio entonces creo que hagamos al abrir los datos y lo logramos puede ser que comenzamos a hablar minuciosamente de otras cosas me podrían hacer tesis que se enfocan sólo en arbolado urbano o sólo en calidad veredas o sólo en diferentes usa porque nosotros estábamos a la final viéndolo como un todo de calificar si es bueno malo regular pero creo que podría ser incentivar como investigaciones más específicas alrededor de los datos que tenemos y quizás inclusive ir evolucionando en términos tecnológicos las herramientas para creo que se podría lograr si ves y ya nos metemos en el mundo de los datos abiertos Y aprovechar herramientas que se hayan desarrollado en otros lugares como en Cuenca creo que puede ir por ahí como un poco de crear una comunidad de datos abiertos alrededor de los peatones que son como los más invisibilizados en movilidad.  ¿A quién se plantea difundir los resultados?  Bueno creo al GADMA es un objetivo súper concreto que queremos lograr justo para hablando los datos abiertos que decíamos es como el gas más se tiene que enterar todas las áreas de qué Y de qué es útil para ellos entonces yo creo que inicialmente objetivo súper claro para diseminar los resultados del GADMA y de ahí yo creo que para el mismo manual de diseño urbano puede funcionar a los estudiantes creo que podría ser súper buena animarlos a que investigan sobre peatones podría ser también.  Algo de lo que decías que ya dejamos como esa semillita porque les va a importar un poco más o incluir en sus diseños esquema de los tipos de accesibilidad.  Claro quizás inclusive hacer marketing con los chicos porque yo creo que muchos no tienen datos cuando salen pues dice como, no me gusta el tema, pero tengo datos Pues por último investigare, la verdad es que no lo había visto de esa manera, ¿pero si es verdad,  ¿Qué aprendizajes se obtuvo de la experiencia?  Bueno creo que hay como un aprendizaje en corto y mediano plazo aprendizajes creo que nos enseñó a que los procesos pueden ser súper largo pero igual van a ver como ganancias en el largo plazo también creo que nos enseñó a trabajar articuladamente y a saber que no está perfecto siempre hay problema siempre hay cosas pero creo que nos enseñó a que como que de alguna forma juntos somos más algo así sea como que de ley si la UTI hubiera hecho sólo o el grupo faro para ver si lo hubiera intentado hacer eso como que no se hubiera dado algo tan chévere no, inclusive si la Majo hubiera intentado desde quito como que no se hubiera dado algo tan chévere no inclusive si no hemos tenido consejo cantonal de protección de derechos quizás no hubiéramos tenido el impacto sobre el GAD que ahora hay, yo creo que eso ósea como unirse las personas que quieren trabajar por el mismo tema es super importante Yo creo que eso puede ser como como unirse  ¿Qué obstáculos existieron durante la fase de recolección de datos en proceso?  Yo creo que unos pasos más fuertes fue la numeración de las canchas es que ese paso fue fuerte fue decir aquí está a1 b1 los cruces , la misma logística fue super pesado, yo me acuerdo que al final nos dividíamos Eli una , tu ve a los roles tu ve a clases, porque fue super intenso creo que la intensidad de la recolección de datos es algo que no lo habíamos pensado antes de que lo hicimos sólo cuando lo hicimos creo que el tema de calidad de datos yo creo que nos sentimos un poco tranquilo porque al haber hecho las rondas de concienciación con los chicos sabíamos que se había errores no eran intencionales al menos creo que esa parte a mí me dejó un poco más tranquila en el tema de calidad de aire de datos y creo que igual terminé el tema por ejemplo de hablando en términos metodológicos el tema los obstáculos que tachos de basura precios fijos y movibles para una próxima ya podemos definir por ejemplo si se encuentran con un Tacho de basura es movible o este tipo de aplicar la metodología como tal pero creo que nos fue bastante bien  ¿Qué mecanismos de modo de evaluación se va a utilizar?  Creo que por un lado estuvo el tema de las propuestas que es un mecanismo de evaluación y yo creo que otro mecanismo de evaluación podría hacer comenzar a contar las personas que entren a visitar la publicación que entren a visitar los datos Cómo contar también que tanto impacto estamos teniendo real en que las personas usan la información para mí eso es uno de los mejores indicadores quizás ver el número de situaciones que logramos tener el artículo para ver si estamos teniendo impacto y como institución deciden replicar este ejercicio sea con el laboratorio o sin el laboratorio ,pero si deciden hacer el Ejercicio para mí sería como un gran indicador de que vieron que la experiencia funciona.  Bueno una pregunta que a mí se me vino a la cabeza ahorita que estábamos conversábamos y en verdad nunca supe cuál fue el origen del proyecto de dónde vino el proyecto o sea donde inició, hagamos esto y empecemos no se sabes o tal vez lo dijeron ustedes mismo.  Empezar bueno la Eli con la Eli llevamos casi 6 meses hablando de la importancia de construir ciudades inclusivas siempre decíamos que el tema de accesibilidad universal casi nunca se veía y además ambas nos preocupaba mucho el tema de los peatones, creo que teníamos ambas una gran empatía con él y hablábamos siempre de cómo las ciudades se deben medir para niños de 8 a 80 años y ahí Eli fue la que dijo como hay un ejercicio para medir inclusive el tema de que tan inclusivas Y entonces un compromiso tácito que teníamos con la Eli es siempre apoyarnos con las ideas cómo se nos ocurrió esta idea y ese rato comenzamos a pensar ahí mensa vamos creo que también surgió o sea como que ya teníamos en la cabeza esto de que hay que medir hay que medir surgió también de una conversación con Paty porque Paty tenemos estos cuatro espacios que pueden aprovechar con los chicos entonces decíamos que es el espacio más próximo en el curso de verano y dijimos ya hagamos en ese espacio.  Me acuerdo que fue creo una semana o algo así que construimos todo así, ya si hagamos ya creo entonces que fue muy bueno porque ya veníamos como pensando que faltaba siempre el tema del peatón y entonces ya era algo que veníamos como cocinando y en el desafío modal también nos dimos cuenta de que en verdad caminar era una súper buena opción entonces, como que era ya habíamos conocido desde ósea creo que también funciono que llevará una relación con la UTI ya, que Paty nos dijera hay esta oportunidad existe el espacio y la oportunidad.  Por eso me pregunto por qué nunca supe de donde nació, de donde emergió, nos fue bien creo que nos fue super bien, eso sería todo. | |

Proyecto 3. Datatón Ciudadano Ambato

|  |  |
| --- | --- |
| **Proyecto 3:** Datatón Ciudadano Ambato | |
| **Tipo**: Consultoría | **Periodo:** mayo 2020 – octubre 2020 |
| **Actores:** Grupo Faro, Universidad Tecnológica Indoamérica, GAD Ambato, Emprendec. | **Beneficiarios:**  Academia  Gobierno local  Población local. |
| **Entrevistado: Soc. Elisa Puga** | |
| ¿Cuál fue el objetivo de este proyecto?  Del Datatom,  Básicamente levantar datos a través de una encuesta ciudadana sobre las percepciones de la movilidad  ¿Qué tipo de relacionamiento existió con el GAD?  Bueno en mi caso puntual no porque esta intervención es mas ciudadana entonces mas bien se trato de hacer las cosas de una manera un poco independiente para que no haya inferencia del GAD como a si hicimos con la otra encuesta de movilidad por ejemplo aquí no hubo ninguna relación, ya perfecto.  ¿Con que actores participaste en este caso directamente creo que con el laboratorio?  Si básicamente porque como constructores el trabajo técnico que hicimos fue mas un trabajo de escrito que de coordinación con otros actores si los otros chicos depende ellos serán los encargados de lo de relacionamiento, ya chévere, pero podría mencionar que para el diseño de la encuesta si tuvimos un poco de relación con expertos de movilidad que nos dieron los comentarios de la encuesta también tuvimos unas reuniones no recuerdo si fueron con el grupo faro bueno tuvimos algunas reuniones técnicas para revisar el tema de la encuesta , si fue el grupo FARO  ¿Qué mecanismos de relacionamiento tuviste con grupo FARO?  Básicamente coordinación al ellos traer los contratistas, básicamente debían alinearse a las expectativas que ellos tenían a los que decían los talleres también, bueno un proceso de definición en los que tenían que tomas unas decisiones, nosotros hicimos una propuesta de dos opciones de tipo de muestra para que ellos elijan, bueno eso fue un proceso de ir puliendo esa parte metodológica  ¿Qué tiempo de duración tiene este proyecto?  Huy este proyecto este desde finales de abril entonces sí, se ha dilatado bastante por lo de la pandemia luego porque se quiso que coincida la fecha con la semana de la movilidad y bueno ahí se dilato bastante y como hicimos la otra encuesta la idea tampoco era saturar a los informantes entonces si era prudente dejar un tiempito entere una y otra.  si eso también estaba constante el llegar a acuerdo, si si  ¿Qué resultados se obtuvieron?  Bueno ahorita que ya procesamos los datos hay unas cosas interesantes , hay bueno no me acuerdo de los datos pero hay ciertos patrones de comportamiento donde no hay diferencia de genero por ejemplo pero en otros donde si se nota una mayor preocupación por la seguridad por parte de las mujeres , también hay otros resultados sobre la calificación de los modos de transporte sorprendente mente la gente reconoce que no tiene una experiencia positiva al caminar en la ciudad por lo general , más bien en algunos casos a salido que es necesario mejorar veredas por ejemplo, también en el caso con los taxis por ejemplo la gente…….. es que no me acuerdo bien el mayor problema es que no se ocupa el taxímetro o el cobro excesivo es algo recurrente en las respuestas de la gente.  Pero bueno y en el tema del proceso con el resultado de los diálogos y ese tipo de cosas,  creo que como proceso es importante el tema de la participación de los ciudadanos en el levantamiento de información pero si nos pasó que metodológicamente hubo una sobre representación de población joven que es la población que tiene mas acceso a la tecnología y claro como los estudiantes son jóvenes tiene más acceso a ese segmento de la población en el levantamiento de los datos, entonces si es importante el llegar a otro segmento de población pero eso implica un levantamiento físico que ahorita es bastante complejo.  ¿Se cumplieron los objetivos?  Yo diría que sí creo bueno hoy tarde hay la presentación de los resultados entonces ahí vamos a contestar un poquito, pero creo que se han recogido datos que no están visibilizados en otro tipo de encuesta que normalmente se hacen para este tema de movilidad entonces incluimos preguntas sobre actividades de cuidado y sale que las mujeres si le dedican mas viajes a cosas del cuidado del hogar y familia que los hombres, no hubo una diferencia tan grande por como estuvo formulada la pregunta pero si se diferencia esa tendencia por ejemplo.  ¿cómo se enmarcan los resultados obtenidos dentro de la agenda urbana nacional?  yo creo que esos resultados pueden servir para lo que es fortalecer lo que es el diseño de los sistemas de los transporte en la ciudades, generalmente no hay datos de movilidad es super difícil que se levante por los costos y mas las ciudades intermedias no tiene encuestas de origen destino por ejemplo , pero este tipo de información sirve para que los de su tierra se puedan vasa en datos no solo cuantitativos sino cualitativos que exploran sobre otro tipo de problemática no solo el numero de viajes , sino como se siente la gene en esos viajes por que eligen este modo de transporte etc.  En este caso bueno, no sabemos si va haber otras faces, pero talvez piensas tú que puede seguir este esfuerfo puede seguir a algo más?  Pues bueno en este caso, si sería interesante nosotros ya lo pensamos y la una es que se puedan incorporar en el levantamiento que haga el municipio, talvez no todas, pero si unas sobre seguridad percepción y por otro caso se podría replicar la encuesta en algunos años para ver si hay algún cambio significativo en las respuestas no se ver si tal vez se logró mejorar la situación y si la gente lo percibe o no lo percibe  ? ¿A quién se plantea difundir los resultados?  Más que al equipo de los chicos que están haciendo la parte logística del Datatom Creo que es importantísimo difundir a la ciudadanía en general Pero si se necesita que los tomadores de decisiones estén informados o sea si ellos no conocen los datos, los datos no sirven para nada pero también sería interesante difundir por ejemplo a los gremios a los gremios de taxis a los gremios de buses Para que ellos conozcan que piensa la gente de su servicio para que puedan mejorar porque en ambos casos sale que uno de los mayores problemas es que la gente recibe un maltrato al usar estos modos de transporte entonces Yo creo que ellos también les podría interesar saber qué piensa la gente de ellos para mejorar  ¿Esta sí es muy buena la experiencia que tú nos puedes comentar desde todo ámbito Aprendizaje te deja o qué aprendizaje deja este proceso?  Que aprendizaje deja …...yo creo que quizás te deja que a la gente le gusta que le escuchen nosotros al principio dudábamos que podemos conseguir todas las encuestas pero de hecho sobrepasamos la meta que teníamos entonces sí creo que la gente quiera ser escuchada consultada, déjame ver qué más de ahí creo que en términos metodológicos nos deja el aprendizaje del censo que produce levantamiento digital siempre va a haber segmentos de la población que no están representados entonces sí es de algo que deja como una lección Para cuando se plantean las metodologías  ¿Qué obstáculos o dificultades existieron en el proceso?  Creo que una de las dificultades de es lo que se dilató el tema por esto de la pandemia por el tema de la movilidad etcétera dificultad más común que en el sentido de que retrasó el proceso otra dificultad que al ser un levantamiento digital hay un segmento de la población que no está representada sí creo que esos.  ¿Qué mecanismo de evaluación se va a utilizar?  Me imagino que se trata de si vas a evaluar la propuesta a posterior En este caso  Lo que se hizo en el informe es un poco comparar cuál fue el planteamiento inicial del diseño muestral y que es lo que se logró ahí viendo un poquito si se cumplieron las cuotas por género por zona urbana y rural ese tipo de cosas. | |

Proyecto 4. Agenda de Acción Ciudadana por un Ambato Sostenible

|  |  |
| --- | --- |
| **Proyecto 4:** Agenda de Acción Ciudadana por un Ambato Sostenible | |
| **Tipo**: Proyecto de Mini Grants | **Periodo:**Julio – noviembre 2020 |
| **Actores:** Grupo NEO, organizaciones y sociedad civil, sector privado, academia, Grupo Faro, GAD Municipalidad de Ambato | **Beneficiarios:** GAD Municipalidad de Ambato, Comunidad de la ciudad de Ambato, colectivos organizados de la sociedad civil |
| **Entrevistado:** Ing. Sebastián Dávalos | |
| Ya Sebas, oye Sebas cuéntame un poquito porfa de que proyectó tu estas trabajando, es en torno a lo de la agenda urbana que están haciendo , porque estamos haciendo esta entrevista para conocer sobre las iniciativas que arrancaron a partir del laboratorio urbano de Ambato y una de estas es la agenda urbana que tu estas participando asi que quisiera saber porfa ¿cuál es el objetivo de investigación del proyecto?  La propuesta del proyecto en realidad se denomina agenda de acción ciudadana para un Ambato sostenible, entonces la agenda ciudadana tiene el objetivo de recoger las principales demandas ,visiones y propuestas ,que la ciudadanía tiene para visibilizar problemáticas dentro de la ciudad y aportar la solución de las mismas a través de acciones concretas, estas acciones son aquellas que los mismos colectivos ciudadanos emprendedores las vienen realizando desde hace mucho tiempo dentro de su trabajo habitual pero dentro del agenda el objetivo es unir todas estas iniciativas en uno solo documento el cual se va a presentar a las autoridades de Ambato , en noviembre y a través de esta entrega formal de este documento tanto escrito como digital , también se ara una firma del compromiso por parte del alcalde de la ciudad para llevar a cabo estas acciones, y tomar en cuenta estas problemáticas sociales y ambientales dentro de la gestión pública y dentro de la toma de decisiones para la ciudad , entonces el proyecto ha tenido , bueno tiene una duración de 5 meses ,desde julio donde empezamos con la fase de diagnóstico en la cual se incluyó el trabajo que también a venido realizando el laboratorio urbano de movilidad del grupo faro desde hace 2 años con todo lo que tiene que ver con el levantamiento de datos y diferentes acciones y actividades dentro de la ciudad con referencia a la movilidad em…. luego de la fase de diagnóstico una vez identificado esas necesidades entorno a la movilidad de Ambato entonces se siguió a la siguiente fase que fue la de conformar el grupo cocreador de la agencia ciudadana en la cual se incluyeron varias organizaciones sociales , colectivos agrupaciones , emprendimientos , que fueron parte del diagnóstico y que también se quisieron sumar después, entonces se conformó este grupo de grupo impulsor de la agenda con el cual se empezó a planear y planificar cómo vamos nosotros a realizar la entrega de la agenda y también cómo vamos a generar acciones a impulsar las problemáticas que en sí todas las problemáticas identificadas giran alrededor de la movilidad sostenible y también en del desarrollo sostenible en general y entonces eso se hizo durante agosto y durante septiembre en cambio se empezó a trabajar justamente en estas acciones las cuales cada colectivo pues se compromete a implementar una acción entre este tiempo de octubre para decirles a las autoridades pues bueno nosotros exigimos que se haga esto pero no solo quede en palabras sí que nosotros lo estamos haciendo y tenemos esta afición de corresponsabilidad de cambio entre autoridades inter ciudadanas, entonces durante octubre que ya estamos en octubre estamos implementando las acciones y también documentando las a través de ideas no, de producción audiovisual lo cual ayudará a visibilizar las acciones y finalmente la entrega que se hará en noviembre y bueno algunas actividades un poco implementen tareas que se han venido haciendo , eso básicamente.  Chévere  ¿entonces cuál sería el tipo de relacionamiento que existió con el gobierno local ellos serían los receptores de todas estas iniciativas y del diagnóstico que ustedes levantaron ?  Si el gobierno local ha sido parte en alguna ocasiones del diagnóstico ayudando por ejemplo a la difusión de algunas encuestas masivas que se hicieron en Ambato sobre el uso de , bueno tanto como los bici-parqueaderos y ciclovías emergentes , también de los patrones de movilidad post covid y también en algunos eventos que se hicieron digamos que el gobierno local fue variado no en todos pero en algunos si y también bueno ,porque uno de los objetivos del trabajo que tiene la agenda es incidir en la política pública entonces obviamente el tener esta cercanía con el gobierno local es importante y sobre todo ahorita para la entrega digamos que más van a ser receptores porque la agenda es ciudadano y como lo dice nombre es ciudadana y lo que hace es o sea decirles a las autoridades esto es lo que hay que hacer entonces digamos que el gobierno local no es el protagonista de la agenda pero si es el receptor de las necesidades que se tiene  Exacto, pero ahora el gobierno local actuaría como receptor, ¿Cuáles serían los otros actores claves con quienes se trabajó para la representación de la agenda ?  em ..principalmente la sociedad civil organizada e in-organizada, pero también se ha tomado en cuenta a la academia , a la academia y al sector privado en diferentes instancias del diagnóstico muchas de ellas fueron como ya mencione encuestas hacia la ciudadanía pero también fueron otros eventos que se hicieron en la universidades e algunos foros y algunos seminarios y también con el sector privado igual se hizo un levantamiento de información , para recoger las necesidades que tiene la empresa privada con referencia tanto a la movilidad y a los otros temas también entonces , en realidad la agenda a tratado de involucrar a todos los sectores de la sociedad hablando de la triple hélice de academia gobierno local de la ciudadanía y eso , no , básicamente .  Chévere bueno yo sé que todavía están en la etapa ahorita de la realización de la documentación audiovisual, pero por lo menos hasta este punto ¿qué resultados crees que se han obtenido?  hasta el momento se han obtenido un total de 11 acciones concretas por parte de la ciudadanía en diferentes temáticas que tiene que ver con género, inclusión, espacios verdes em…. comercio local es integración urbana o rural amm… también el tema de movilidad netamente movilidad sostenible , entre otras no cierto, entonces todo el grupo impulsor , a generado estas iniciativas que ya se están implementando a también en la forma urbana o sea que ya se están haciendo y que ya están teniendo resultados dentro de cada una de estas temáticas ,eso por un lado como resultado, por otro lado la parte de diagnóstico es un resultado súper fuerte porque hay muchos datos mucha información sobre movilidad que a la final va a servir para tomar muchas decisiones a futuro.  Exacto y bueno se cumplieron los objetivos que se plantearon de por ejemplo , tú ya me dijiste la recolección de datos que sería uno, la recolección de iniciativas que también sería otro pero a parte de ese ¿hay otro objetivo que se haya cumplido ?  La visibilización de problemáticas sociales y ambientales de toda la ciudad a través de la producción visual que estamos haciendo qué va a ser publicado desde la siguiente semana se va a mostrar a la ciudadanía estas problemáticas que muchas veces que son invisibles, aparentemente invisibles pero que están presentes y que necesitan ser justamente visibilizadas para tomar acciones , entonces ese es uno de los resultados que se va a tener visibilización y por otro también es el fortalecimiento de las organizaciones sociales a través de la acción colaborativa a través del aprendizaje de entre todos quienes conformamos esto, de experiencias, intercambio de experiencias y también conocimientos también un poco la puesta en marcha o llevar a la acción, de pasar de las palabras a las acciones, es uno de los Hitos de la agenda , pasar de solo dialogar de un tema a hacer cosas entonces eso.  Chévere, toda esta acción ¿cómo estaría enmarcada dentro de los NDCS o dentro de la agenda urbana nacional?  .Se marca con los NDCS porque los enfoques de la agenda son cambios climáticos, derechos humanos y movilidad ósea el enfoque principal es movilidad pero transversalmente cambio climático y derechos humanos , entonces específicamente de todo lo que es cambio climático y algunas buscan incidir en algunos indicadores como por ejemplo el tema de espacios verdes, entonces queremos impulsar a que se realice un análisis en la ciudad sobre el índice verde urbano a nivel parroquial con el fin de garantizar que las personas tengan acceso , ósea al derecho de acceder a espacios verdes de la ciudad a una distancia saludable que permita tener este lugar de los beneficios que la naturaleza nos da servicios ambientales servicios paisajísticos etc. y que el tema de espacios verdes en la ciudad contribuya a por un lado a la captación y disminución de los gases de efecto invernadero y también por otro a la regulación térmica de la ciudad, es decir a mejorar el microclima de la ciudad , por un lado o sea eso le hablo ya lo que tiene que ver con el cambio climático y o sea desde los espacios verdes, desde la movilidad sostenible obviamente se busca incentivar medios alternativos de movilidad no motorizados que consuman obviamente disminuir el consumo de combustibles fósiles y involucrar temas de planificación territorial dentro de , relacionada con movilidad , comercio oct. Entonces esa es una forma de cómo acciones ciudadanas inciden en la toma de decisiones y que se relacionen con los NDC que al final son compromisos que al nivel nacional se compromete el país para contribuir a la lucha contra el cambio climático.  Bueno después de que se haya entregado esta agenda que se está preparando al gobierno local, ¿qué acciones se plantean para la siguiente fase del proyecto o o existen o de existir cuáles serían?  La idea es generar una hoja de ruta que vaya después de la entrega de la agenda a las autoridades y que permitan sostener la ayuda del proyecto y las acciones , entonces por un lado se hará un seguimiento a que los compromisos de la agenda que el alcalde lo firme se cumplan y por otro como ciudadanía el trabajo, osea la idea es continuar trabajando en las diferentes problemáticas para que año a año hacer una evaluación , una evaluación y ver como se ha avanzado de estos temas y que se puede mejorar etc., y que la agenda ciudadana se convierta en un camino a seguir de toda la ciudad, año a año y así alcanza diferentes indicadores y también objetivos y metas que se tiene para la ciudad.  ¿Aparte de la entrega de esta agenda a las autoridades se plantea la difusión de los resultados para la sociedad?  si, si de hecho eso es parte de los objetivos el socializar, por un lado, el proceso de la agenda, por el otro los resultados y los compromisos entonces, una vez entregado el documento en noviembre, se procederá a pues socializar los resultados a través de diferentes métodos más actuales como redes sociales etc.  ¿Sebas sigues ahí?  si  a ya es que me entro una llamada mmm bueno después de esto al final ¿qué obstáculos existieron durante todas las fases que tuvieron en su proyecto, bueno aún no está concluido  pero de las fases que ya han sido realizadas?  bueno obstáculos por un lado puede ser el tema del confinamiento de la pandemia que sí ha generado si un obstáculo porque muchas de las acciones necesita ser físicas y al no poder salir al espacio público organizar eventos con personas, se dificulta un poco ese tema por un lado, por otro lado a veces la burocracia con el sector público no facilita ciertos procesos, en diferentes aspectos aunque en, a nivel general la agenda en este momento ha sido más ciudadana pero, digamos que ese es un problema a nivel general y que a veces podría ser mucho más fluido si es que ese tema de trámites sería más rápido , pero en general ha sido positivo todo digamos que hemos ido avanzado bien tal vez como decía la difusión un poco a veces ósea resulta un poco complicado no poder llegar a todos los rincones de la ciudad y ósea pode escuchar a todas las personas, pero a través de los colectivos sociales que de alguna manera ya están organizados y que trabajan temas o sea son los voceros de la sociedad y con ellos es un poco más fácil el acceder a la información y a este tipo de datos  ¿Chévere bueno, como mecanismo de evaluación cuál sería el que se va a utilizar? para poder verificar que en realidad se están tomando las acciones que se ha solicitado o se han sugerido por medio de la agenda del ciudadano  estamos aun conversando acerca de cómo va a ser el tema de evaluación después sin embargo dentro de la agenda como decimos se plantean objetivos específicos de que es lo que se busca y son las propuestas de lo que se hace en este caso el municipio entonces no es muy difícil de salirse de lo que pide , entonces se hará como digo un seguimiento y una forma de verificar que se está haciendo el trabajo puede ser , aún no estamos definiendo tener mesas técnicas con el municipio , para avanzar en la puesta en marcha de los temas que se buscan en algunos casos es política pública lo que se exige entonces la constancia de éxito será que existe esa práctica pública y eso .aún estamos construyendo la forma de hacer el seguimiento.  muchas gracias | |

Proyecto 5. Implementación de la Plataforma Virtual de Consulta Pública de datos geo-referenciados de movilidad urbana en el centro de la ciudad de Ambato.

|  |  |
| --- | --- |
| **Proyecto 5:** Implementación de la Plataforma Virtual de Consulta Pública de datos geo-referenciados de movilidad urbana en el centro de la ciudad de Ambato. | |
| **Tipo:** Investigación comparativa- deductiva | **Periodo:** Septiembre – diciembre 2020 |
| **Actores:** Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad de la Municipalidad, academia | **Beneficiarios:** GAD Municipalidad de Ambato, Comunidad de la ciudad de Ambato, colectivos organizados de la sociedad civil |
| **Entrevistado:** Arq. Patricia Jara | |
| ¿Cuál fue el objetivo de investigación del proyecto?  El objetivo general de investigación en el de generar una plataforma que permita visibilizar los datos de movilidad en el centro urbano de la ciudad de Ambato, y que tenga el sentido de integralidad con respecto a las diferentes bases de datos de instituciones.  2. ¿Qué tipo de relacionamiento existió con el Gobierno local?  La relación directa en nuestro caso es el acceso que nos han dado a la información de siniestralidad y movilidad que actualmente posee la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad de la Municipalidad, pues la misma va a ser analizada, relacionada y procesada, para uso de ellos mismo a futuro.  3. ¿Con qué actores clave se trabajó?  Como este es un proyecto en proceso, el actor clave en nuestro caso es la DTTM y el GADMA ya que se quiere articular procesos de sistematización con referencia a la movilidad  - ¿Qué actor fue quien más contribuyó? - ¿Qué actor el que menos?  Por le momento aún estamos en proceso, por lo que no tendríamos respuesta a estas dos preguntas  4. ¿Qué mecanismo de relacionamiento con los actores existió?  La idea de tener un relacionamiento viene en el sentido de ser participativo en la localidad mediante mecanismos oficiales de cooperación técnica entre funcionarios municipales y académicos.  5. ¿Qué tiempo de duración tuvo del proyecto?  El proyecto tiene una duración de 4 meses.  6. ¿Qué resultados se obtuvieron?  Aun no tenemos resultados pues estamos en proceso de análisis.  7. ¿Se cumplieron los objetivos?  Aun no tenemos resultados, sin embargo el primer objetivo específico de compilación y análisis de la información está en proceso.  8. ¿Cómo se enmarcan los resultados obtenidos dentro de la agenda urbana nacional y NDC?  EL enfoque aborda los ejes de ciudad sostenible y gobernanza ya que pretende fortalecer la capacidad de gestion del territorio en temas de manejo de datos con enfoque de movilidad con incidencia en la participación ciudadana. Con respecto a los NDC no tiene un enfoque directo sobre el cambio climático sin embargo el manejo de la información tiene una correspondencia con la sostenibilidad la cual puede generar predicciones en la movilidad urbana de Ambato.  9. ¿Qué acciones se plantean para las siguientes fases del proyecto? De existir  De primera instancia se quiere tener una primera aproximación en los resultados del estudio y tener impacto sobre la toma de decisiones, lo cual si se llegara a definir acciones concretas puede evolucionar a un “Sistema de Información Territorial” en una primera instancia tomando en cuenta la movilidad  10. ¿A quién se plantea difundir los resultados?  Consideramos que el proyecto tiene que contar con una fase de socialización y capacitación a los actores a quienes les beneficia esta investigación, especialmente a personeros del Gad Municipal de Ambato y de la dirección de transito, transporte y movilidad, pues el analisis de la información permitirá evidenciar problemas que deben ser resueltos a través de políticas publicas.  11. ¿Qué aprendizaje se obtuvo de la experiencia?  Pues creo que lo mas interesante ha sido poder trabajar con un equipo multidisciplinar y además desde la virtualidad, debido a las circunstancias actuales de la pandemia, pues en nuestro equipo constan también profesionales que residen en otras ciudades.  12. ¿Qué obstáculos existieron durante la fase de recolección de datos/ difusión/ implementación del proyecto?  Creo el obstáculo más grande presentado es la burocracia para obtener los insumos principales, pues hemos tenido que esperar tiempos muy grandes para obtener las bases de datos, o obtenemos bases de datos incompletas pues quienes las administran no siempre conocen los alcances o lo que contiene dicha información.  13. ¿Qué mecanismo de evaluación se va a utilizar?  Esta es una investigación comparativa-deductiva pues buscamos identificar si la información esta correlacionada, por lo que se va a identificar puntos estratégicos en donde se compararan los datos de siniestralidad, calidad de veredas y cruces y datos de movilidad vehicular para ver si existe una relación entre ellos. | |

Proyecto 6. Más Pedal

|  |  |
| --- | --- |
| **Proyecto 6:** Más Pedal | |
| **Tipo**: Convocatoria de Mini Grants, fondos concursables de Grupo Faro | **Periodo:**Septiembre – diciembre 2020 |
| **Actores:** Grupo Faro, Cooperación técnica alemana GIZ, Red de desarrollo urbano Sostenible de Tungurahua , colectivos ciclistas Ambato MTB y Actitud Bike | **Beneficiarios:** GAD Municipalidad de Ambato, Comunidad de la ciudad de Ambato |
| **Entrevistado: Arq. Juan Fernando Vasconez** | |
| Esta es una entrevista que te voy a hacer para conocer ciertos detalles de nuestro proyecto de pedal, de más pedal  ¿Así que Comienzo con la primera pregunta y cuál fue el objetivo de investigación del proyecto?  El objetivo de investigación de nuestro proyecto fue: El objetivo general principalmente es fomentar el uso del ciclismo seguro y también el conocimiento y nuevo uso de rutas recreacionales en la ciudad de Ambato.  ¿Qué tipo de relación relacionamiento tuvimos nosotros en específico con el gobierno local?  Con el gobierno local, así como el Gad nosotros no tuvimos ningún relacionamiento específico o sea nosotros nuestra relación fue directamente acudir con nuestros aliados de investigación que han sido directamente los dos movimientos Ambato MTV y el otro liderado por la señora Ruth, actitud Valle y de ahí con la Red Urbana de desarrollo Sostenible de la ciudad de Ambato, Tungurahua perdón.  Cómo llegamos principalmente a tener este contacto con Ambato MTV y actitud Valle nosotros llegamos principalmente y a tener los contactos Principalmente fue un contacto directo fue por un conocimiento y una convocatoria más que todo se podría decir de un paso de información un boca a boca mira estos temas nos están llevando sobre todo de parte de la red de desarrollo Urbano sostenible de Tungurahua Se divulgó esta información y por ende llegamos a los dos contactos con Esteban y con Rut  Ya perfecto  Qué mecanismo Bueno tú más o menos Ya nos dijiste el mecanismo de relacionamiento fue este boca y conocimiento de parte de la misma red de la divulgación del proyecto  ¿Qué tiempo de duración va a tener nuestro proyecto?  Tres meses o sea tres meses más que todo vamos a tener una etapa final de medición En la que tenemos que medir el impacto de la divulgación de uno de los videos Igualmente con los encuestados desde un inicio y nuevos encuestados obviamente y los vamos a tener dependiendo de la acogida que tenga nuestras herramientas de divulgación que va hacer una reproducción audiovisual Ya...  ¿Vamos a hacer la divulgación de una video verdad?  Claro de un video  Chévere.  Bueno no podríamos hablar nosotros de los resultados porque uno concluimos con la implementación, pero Cómo se marcan estos resultados qué esperamos encontrar dentro de la agenda urbana nacional.  Bueno Principalmente dentro de la agenda urbana nacional bueno principalmente dentro de la oportunidades grandes Ambato como ciudad entre intermedia y chica nosotros ahora queremos proponer una movilidad sostenible y un nuevo estilo de movilidad entonces estamos hablando de una estrategia de descarbonización de transporte para promover nuevas modalidades de transporte o Igualmente sumar ya un transporte intermodal que se yo ahora como estamos viendo algunos sistemas de la ciclo-rutas Muchas de las personas en bicicleta no han estado utilizando ……………….. Sería muy interesante…………………..saber cuál es el alcance en la ciudad de Ambato, estamos hablando igual de nuevos vínculos sociales, y ciclo-rutas dentro de Ambato  Juanfer se está cortando mucho.  Bueno estábamos hablando de la relación de este proyecto con la agenda urbana que solo te escuche un poquito y me estabas comentando esta relación que existe con el proyecto de…. incluso de ciudades sostenibles que se enmarca en el cambio climático, tratar de encontrar formas de investigación y bueno tu me contas  Si si bueno Principalmente imagínate lo que es para Ambato, o sea yo le considero igualmente a Ambato una ciudad intermedia por la extensión el número de habitantes todavía no le da para ser una ciudad intermedia pero dada la extensión si da para eso y digamos ahora esto que estamos promoviendo el uso del ciclismo seguro da para igualmente pensar en un transporte sostenible cómo es la bicicleta, el uso de la bicicleta dentro de la ciudad de Ambato Pensar Igualmente en el uso del transporte sostenible habla igualmente de un cambio en la ciudad entonces hablando de agenda urbana hacia las ciudades intermedias sostenibles que es un programa que igualmente se está aplicando acá nos aporta un montón no ya sea en la parte social, cultural, en todo hasta en la misma dinámica comercial de la ciudad, como se comportan todas las personas dentro de la ciudad de Ambato.  Aja a mí me parece super interesante lo que me comentas lo de dinámica social, porque también no sé si me comentas un poquito el enfoque de género que se está dando al proyecto.  A mira estamos haciendo igualmente en la parte de enfoque de género e igual gracias a ti la parte social, la parte de inclusividad ya para darle la misma participación al género femenino que al género masculino es de la misma forma; ya no estamos en una de las herramientas de medición que nosotros estamos teniendo lo mismo con el video que vamos a generar nuestra protagonista va a ser mujer, va a ser una mujer con ... más que todo no va a ser estereotipada si no el ámbito de la mujer ecuatoriana, mujer netamente ambateña que se note las raíces y facetas si es posible el hablado desde ahí netamente, y otra de la cuestiones que nosotros estamos mostrando acá son la inclusividad de uno de los colectivos que nos están apoyando, bueno en el uno es como un colectivo mixto que bueno como representante se puede decir tiene a un personaje masculino y otro netamente es femenino, el movimiento de las otras chicas tienen también su representante es una señora es una mujer, entonces estamos abarcando digamos así de todas formas el enfoque de género de igualdad de participación a todo lo que es el género no “igualdad”  Ya sabes, que hablando de este enfoque social que también estamos dando, bueno implícitamente está la alineación con el programa de ciudades inclusivas y con una mayor participación de la sociedad y para la protección de los demás del público.  Totalmente esto de acá también esta y como solemos en papel lo que hablábamos y conversábamos un día, del papel de la mujer bueno durante algunos años ha sido desvalorizado o disminuido el valor, pero estamos viendo que netamente ahora tiene que ser de un valor, debe tener un papel mucho más protagónico resaltado y rescatado para que tenga igualmente la misma inclusividad dentro de las nuevas ciudades que ahora se proponen.  ¿Retomando un poquito el tema de los autores eran los dos colectivos y quien más?  Los dos colectivos y bueno posiblemente alguien de la parte de Ambato, perdón de la ciudad de Quito tal vez un colectivo que nos apoye con alguna visión de ellos, de ellas igualmente porque también son colectivo de chicas nos pueden dar el apoyo al ser eso bueno estamos nosotros los de la Red Urbana de Desarrollo Sostenible de Tungurahua, también está ofreciendo el apoyo y bueno la parte de los otros que son los expertos ya en la parte audiovisual que son los cineastas.  También habíamos incluido un poquito la parte de la participación de la policía nacional que también contaría.  Por qué es importante igualmente la parte de la policía nacional, tanto policía nacional como policía metropolitana de tránsito de la ciudad de Ambato, son actores principales en lo que es la movilidad y aparte de eso estamos como entro de los actores lo que son se podría decir rompiendo cierta parte de los estereotipos, ciertos paradigmas rompiendo como que las enemistades que tenían dentro de un punto los amigos del transporte los choferes autobús y los del transporte de volquetas, igualmente los taxistas, crear como una conciencia de que se rompa eso de que el invade mi vía, yo soy amigo del taxista y respeto su espacio y cuido también la vía de ciclista porque es una vida más y quiero que llegue seguro a su punto, de la misma forma el ciclista siendo amigo del peatón y siendo amigo del señor chofer de una volqueta de un busero, lo que sea.  ¿A quién se plantea difundir los resultados de este proyecto o sea el video?  Del video bueno principalmente uno de nuestros focos futuros son los posibles ciclistas dentro de la ciudad, como nos podemos dar cuenta tuvimos que alguien igualmente tuvo que ser seleccionado como protagonista para nuestro video y no sabía pedalear y bueno posiblemente era una chica de 22 años hacia arriba, bueno netamente ellos empiezan a pedalear a ver la producción del video netamente se va a promover y se va a motivar a la gente que actúen más en bicicleta, entonces nuestro video va dirigido tanto a ciclistas ya experimentados para que como ya lo han practicado el deporte con su familia o sea por entretenimiento, pero que lo hagan de forma segura tanto para ellos como los peatones y respetar que también conozcan igualmente todas las rutas como vimos en uno de los resultados de la encuesta del diagnóstico muchas de las personas igualmente no conocían las rutas, no salían porque no conocían y en el otro caso en que las personas igualmente del otro lado de la moneda, las personas que aún no se motivan que no saben andar en bici que tienen una bicicleta guardad que se motiven al uso de la bicicleta igualmente que sea seguro netamente nuestro video va a ir enfocado a todas las personas de Ambato para la mayor cantidad de personas que nosotros podamos difundir y socializar en la ciudad de Ambato.  Perfecto y ahorita que lo mencionas, la encuesta, ¿quisiera que me comente un poquito acerca de eso también que sería otro de los productos de este proyecto?  Claro o sea mira netamente de lo que nosotros ahorita pudimos encontrar de la encuesta; ¿de diagnóstico la encuesta tal vez futura que nosotros tal vez hagamos?  De diagnóstico.  De la encuesta de diagnóstico se pudo encontrar cosas interesantes, muchos de los comentarios que en la parte final, preguntas abiertas para que las personas que estén dentro, que decidan responder las encuestas explayen y cuenten primero que todo que es lo que sienten, cuál sería su motivación para salir en bicicleta y si creen que la movilidad en bicicleta promovería una movilidad sostenible en la ciudad de Ambato, los resultados la mayoría de resultados fueron realmente positivos que vean que sí, que el uso de la bicicleta es realmente una movilidad sostenible en la ciudad de Ambato, los que se sienten inseguros y en todas las partes de la encuesta mencionaban era de que se sienten inseguridad, y se sienten inseguros más que todo por los autos, se sienten inseguros más que todo por los autos y por una falta de infraestructura y una falta de señalización entonces estos de acá es como uno de los temas más interesantes, otros datos que tenemos también es la mayoría de personas que usan mucho bicicleta o las personas que si usan bicicleta vienen de la parroquia de Pilahuin si o me equivoco de las rutas de acá no recuerdo el nombre de la otra, por eso también me parece re importante el video que nosotros estamos haciendo una chica, una mujer sea la protagonista porque lo que decían que más del 63% poco más de las personas que practican el ciclismo son mujeres, son hombres perdón, entonces bueno porque no estar iguales en un cincuenta cincuenta o tener un sesenta cuarenta, pero igualmente estableciendo los mismos parámetros de seguridad tanto de hombres como mujeres.  ¿Qué obstáculos existieron durante la fase de recolección de datos?  Más que todo sería una difusión y divulgación y respuesta de cuerpo, más que todo eso sería porque de ahí la apertura del conocimiento y eso de acá los colectivos nos apoyaron nos dieron sus puntos de vista entonces podemos encontrar y una parte de las encuestas tenemos una gran cantidad representativa de datos, que sí nos dieron resultados, arrojaron resultados muy interesantes, nos sirvieron para mostrar las soluciones en cuestión de las posibles soluciones que podemos ver ahora con el video pero netamente es la recolección y al respuesta de las encuestas, igualmente hubo comentarios en Facebook un poco ofensivos igualmente graciosos hasta ciertas partes, como por ejemplo de que si me pagaran, indicaban que en lugar de hacer esto mejor póngase a hacer otras obras o netamente dedicado a la investigación que no tiene nada que ver con la municipalidad o nada de eso es decir privada  Ya si Muchas gracias Juanfer y para concluir creo que también tendríamos la difusión de la sistematización de estos resultados obtenidos de la encuesta y obviamente la socialización del video así que listo muchísimas muchísimas gracias por tu aporte y que tengas un buen día. | |

Proyecto 7. Sistemas de Pago automatizados de transporte público durante la emergencia sanitaria.

|  |  |
| --- | --- |
| **Proyecto 7:** Sistemas de Pago automatizados de transporte público durante la emergencia sanitaria. | |
| **Tipo**: Consultoría Financiado por Grupo Faro | **Periodo:** Septiembre – diciembre 2020 |
| **Actores:** Laboratorio Urbano de la Ciudad de Ambato Grupo Faro, Cooperación técnica alemana GIZ, Red de desarrollo urbano Sostenible de Tungurahua | **Beneficiarios:** GAD Municipalidad de Ambato, Comunidad de la ciudad de Ambato |
| **Entrevistado:** Ing. Michael Intriago | |
| ¿Cómo está?, Buenas noches señor Michael Intriago, me puede comentar cuál es el tema de su proyecto por favor.  Señor Javier buenas noches, bueno le comento nuestro proyecto es acerca de pagos electrónicos para lo que es el transporte público en lo que es del ámbito de la emergencia sanitaria y bueno como objetivo principal nosotros queremos determinar la tecnología idónea para la implementación del sistema de recaudación electrónico que se adapten también a las tendencias de pagos y que también al mismo tiempo vayan alineados al plan de movilidad en Ambato pos Covid-19.  ¿Qué tipo de relación ha existido con el gobierno local?  Por el momento no hemos tenido un acercamiento con el gobierno local pero sí planteado que durante el desarrollo del proyecto de investigación tengamos de ese tipo de alianza y acercamiento para poder determinar cuáles son ese tipo de necesidades en base a la realidad, la realidad que ellos pasan día a día  ¿Con qué actores claves se trabajó y cuál fue el que más contribuyó y el que menos ¿  Actualmente hemos estado trabajando muy de la mano del grupo FARO han sido de gran contribución para el proyecto con el método que hemos estado trabajando.  ¿Qué mecanismo de relación existió con los actores que usted menciona?  Buen en primer él siempre estamos en contacto por WhatsApp también hemos manejado lo que es directorios en Google Drive trabajo colaborativo conexiones sobre la marcha también hemos tenido reuniones en videollamadas dónde vamos corrigiendo la documentación y cualquier duda que ellos tengan o corrección que nos hagan revisando el funcionamiento.  ¿Y qué tiempo de duración tuvo el proyecto o qué tiene el proyecto o tiene el proyecto?  El proyecto está, tenemos un cronograma, nosotros tenemos doce semanas tres meses para empezar con la implementación, perdón la investigación, el desarrollo y también la entrega de la documentación final con los resultados conclusiones y recomendaciones de la investigación.  Muy interesante, ahora qué resultados se ha obtenido?  Sí bueno por el momento como estamos en la parte de investigación bibliográfica y también detallando algunas partes del enfoque hemos tenido algunas retroalimentaciones de cuáles son las tendencias mundiales en estos casos de éxito analizando el estado del arte de los espacios electrónicos en relación al transporte público eso es lo que hemos podido avanzar hasta el momento  se han cumplido los objetivos?  Si bueno por el momento estamos todavía estamos en desarrollo estamos aún en el desarrollo de la investigación estamos avanzando todavía no la tenemos terminada estamos en proceso.  ¿Y los resultados obtenidos cómo se enmarcan dentro de la agenda urbana a nivel nacional?  Bueno es muy importante que éstos resultados están enfocados a lo que es la movilidad integral Transporte la interconexión siempre tomando en cuenta que estos tipos de pagos electrónicos de la tecnología que se ocupe este en marcado dentro de lo que es tener una movilidad también inclusiva sostenible también se debería tomar en cuenta que la parte de sistemas al financiamiento la movilidad la calidad ambiental los patrones de movilidad ha cambiado el servicio y la cultura ciudadana para poder cambiar la mentalidad ciudadana del uso de las monedas en el transporte y cambiar de a poco a lo que es la parte electrónica  ¿En el caso de existir Qué acciones se plantea para las siguientes fases del proyecto?  Sí bueno como este proyecto es investigativo y bibliográfico también en un futuro nosotros queremos realizar lo que es un laboratorio de investigación para poner en práctica todo esta Investiga teórica ponerla en práctica con medios de pago ya convalidadores monitores de tarjetas monitores de códigos QR osea las tendencias el objetivo es que luego de esta investigación se crea un laboratorio para poner en evidencia todos estos conocimientos teóricos que son nuestros resultados.  ¿A quién se plantea difundir los resultados?  El alcance de este proyecto es qué es tu resultado sean transmitidos directamente al grupo faro ellos serían a quiénes está orientada esta investigación  ¿Qué aprendizaje se obtuvo de esta experiencia?  En el aprendizaje Bueno nos damos cuenta en la investigación los tipos que hay el cambio de la mentalidad del pasajero de Cómo pagar, la agilidad que se tiene el cambio en la optimización de los del pago de tarifas para la no transmisión del covid-19 en el traspaso de monedas ese sería uno de los principales aprendizajes que hemos tenido  ¿Qué obstáculos existieron durante la fase de recolección de datos o de difusión e implementación del proyecto?  Bueno por el momento Un poquito la dificultad es la recolección de datos la recolección de datos es un poquito complejo en este ámbito si bien hay una documentación es una línea que nos puede guiar pero si se necesita un poquito más de información técnica para poder hacer un análisis y una comparativa entre tecnología y muchas veces de esta documentación no está libre en la web, no se puede acceder en mucha de la información está cerrada y de esa información se debe a un distribuidor o un evaluador de las tecnologías Entonces es un poquito complicado pero inclusive algunos documentos son de paga entonces por ahí va un poquito de la parte de la dificultad de la recolección de datos.  ¿Qué mecanismos de evaluación se va a utilizar?  Bueno nuestro proyecto de investigación es 100% evaluado por el grupo FARO que evaluar constantemente incluso nos están evaluando los entregables y todo lo que es el proceso de investigación así es  listo Muchísimas gracias señor Michael Intriago gracias por su tiempo. | |

Proyecto 8. Red de ferias itinerantes en espacios urbanos explotables para la reactivación económica de los barrios Ambato.

|  |  |
| --- | --- |
| **Proyecto 8:** Red de ferias itinerantes en espacios urbanos explotables para la reactivación económica de los barrios Ambato. | |
| **Tipo:** Consultoría Financiado por Grupo Faro | **Periodo:** Septiembre – diciembre 2020 |
| **Actores:** Laboratorio Urbano de la Ciudad de Ambato Grupo Faro, Cooperación técnica alemana GIZ, Red de desarrollo urbano Sostenible de Tungurahua | **Beneficiarios:**  GAD Municipalidad de Ambato, Comunidad de la ciudad de Ambato  Comerciantes Informales |
| **Entrevistado:** Arq. Dario Reyes | |
| ¿Cómo está Darío Buenas tardes:  ¿Me podría por favor comentar Cuál es el título de su proyecto?  Nuestro título en si sería el diseño urbano de redes y aceras itinerantes en espacios urbanos disfrutables para la reactivación económica de los barrios de Ambato  cuál fue el objetivo de Investigación del proyecto?  Este caso en nuestra intención es analizar cómo son nuestras dinámicas con la ocupación del espacio público por parte de los comerciantes informales que sean aproximado a los barrios de Ambato justamente por este contexto del covid 19 y en base de eso nosotros justamente ingeniar este espacio físico en el cual se puede realizar sus ventas de forma organizada.  Un segundito  ¿Qué tipo de relacionamiento existió con el gobierno local?  En nuestro caso tenemos una parte positiva o la ventaja que nuestro coordinador principal trabaja en el municipio de Ambato y está justamente en el área de planificación, entonces tenemos un convenio con el municipio para que nos transmita información, referente a todo lo que es uso de suelo el tema de los ríos disponibles que son fundamentales para nuestro proyecto.  ¿Con qué actores claves se trabajó, Qué actor fue el que más contribuyó y Qué actor el que menos contribuyó?  Estamos trabajando con el municipio de Ambato , estamos trabajando con los compradores que en este caso nuestro caso de estudio es la península vienen justamente a ser los residentes en la zona de Ambato, y tenemos también los temas de comerciantes entonces por un lado como lo dije previamente tenemos un gran apoyo de parte del municipio de Ambato y también estamos con el apoyo de los residentes de la península y donde tendríamos más problemas es con los comerciantes ya que como tienen diferentes dinámicas de comercialización y esto hace que tengan diferentes horario y van a diferentes viajes más difíciles de contabilizar .  ¿Qué mecanismo de relacionamiento existió con los actores?  Por un lado, como le decía tenemos un miembro del equipo dentro del municipio de Ambato y por otro lado con a los residentes de la Península en cambio hemos tenido un acercamiento conversando justamente con los presidentes de las organizaciones que existen ahí y en cambio con los comerciantes si tenía que ser algo mucho más particular y en cuanto al levantamiento de la información lo estamos haciendo a través encuestas y de fichas de observación.  ¿Qué duración qué tiempo de duración tiene el proyecto?  este proyecto está aprobado para seis meses  ¿Qué resultados se están obteniendo o se obtuvieron?  En este momento nos encontramos todavía recopilando datos en los cuales como preliminar un poco repetitivo es un tema, en realidad hay diferentes dinámicas de comercialización que van desde la ocupación del espacio público como aceras o calzadas para venta temporal hasta este tema del uso de redes sociales para justamente realizar este servicio a domicilio.  ¿Se han cumplido los objetivos?  hasta el momento si, nos encontramos todavía en el proceso del objetivo uno que es totalmente interactuar  ¿Como se enmarca los resultados obtenidos dentro de la agenda urbana nacional y los MDC?  Dentro de la agenda nacional y los MDC justamente hablamos de todas las estrategias que van a tomar los diferentes países y gobiernos locales que justamente para contrarrestar el tema de los gases invernaderos y también poner un poco de freno a los cambios climáticos digamos con este proyecto lo que buscamos es que cada barrio esté perfectamente abastecido en su interior y no haga falta que las personas tengan que generar una movilidad efectiva para poder abastecerse en la centralidad de la ciudad que también genera otras problemáticas igual con el tema del comercio junto.  Listo Muchas gracias  ¿Qué acciones se plantean para las siguientes fases del proyecto?  Una vez que terminemos el tema de diagnóstico del estado actual comprendiendo en los requerimientos de los comerciantes como compradores, y también la parte o el punto de vista de la municipalidad y pasamos a la segunda fase que sería en sí plantear unos lineamientos en base los cuales haríamos el diseño urbano de la red de…. general  ¿Aquí se plantea difundir estos resultados?  En este caso se difundirá a lo que es el grupo FARO que es con el que estamos trabajando y lo que es la municipalidad.  ¿Qué aprendizaje se está obteniendo de esta experiencia?  Dentro de lo que hemos estado recopilando información y la investigación vemos justamente este tema de la residencia propia que habla de que siempre se buscan las formas de generar nuevos tipos de ingresos y acoplarnos a la realidad actual entonces nos da también la enseñanza de que todo se encuentra en constante evolución.  ¿Qué obstáculos existieron durante la fase de recolección de datos difusión e implementación de este proyecto?  Bueno es un poco repetitivo el tema de localizar a los comerciantes las diferentes dinámicas y los horarios también  Complejo el contactarse con ellos  Pues más que nada cada uno es como que tiene su propia dinámica  ¿Qué mecanismo de evaluación se plantea usar?  En este caso como ya mencioné estamos aplicando las encuestas tanto para analizar las problemáticas que se están generando y también la apertura que tendría la población a este proyecto y por otro lado tenemos las fichas de observación que también nos evidenciar la problemática y por otro lado analizar la posibilidad de explotar justamente estos espacios urbanos disponibles. | |