

# Programa “Ciudades Intermedias Sostenibles” GIZ ECUADOR Formulario para Presentación de Informe final

## 1 INFORMACIÓN GENERAL

1.1 Contactos	
Nombre de la propuesta	Un Problema de Escala
Persona responsable de la propuesta	Juan Pablo Astudillo; José Omar Guncay
Datos de Contacto persona responsable (email y telf.)	<a href="mailto:juanpa_ascor@hotmail.com">juanpa_ascor@hotmail.com</a> ; 0998637968 <a href="mailto:joseomarjomar2009@hotmail.com">joseomarjomar2009@hotmail.com</a> ; 0984246213

Este documento de trabajo ha sido realizado en el marco de cooperación técnica de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, por encargo del Ministerio de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) del Gobierno Federal de Alemania, desde el Programa Ciudades Intermedias Sostenibles. Las ideas, opiniones y datos contenidos en este documento son de exclusiva responsabilidad de los autores, y no representan una posición institucional de GIZ o BMZ.

## 2 BREVE DESCRIPCIÓN DE LA INTERVENCIÓN

### 2.1 Información básica y relevancia

- Título de la Intervención: **Un Problema de Escala**
- Duración estimada: Dos semanas (6 al 22 de septiembre de 2018)
- Principales problemas/reflexiones que la propuesta intentó abarcar: **¿Un problema de ESCALA...! ¿Ciudades más pequeñas o personas más grandes?** Es un proyecto que plantea la reflexión crítica a través de una pregunta que se vuelve mensaje. Hace

referencia a la incapacidad que ha generado el crecimiento de las ciudades en sus habitantes, un desarrollo marcado por los MEGA proyectos y las centralidades, los Mega parques, los Mega mercados, los mercados Mayoristas, los Mega terminales, los Malls, la administración política y la de justicia, entre otras, también centralizadas y que generan desplazamientos innecesarios en la población. ¿Será que la pregunta está bien planteada? ¿Será que debemos pensar cómo y en qué movernos más rápido y mejor? o será que la pregunta es, ¿para qué nos movemos tanto? Una ciudad para los niños, los ancianos, las mujeres y hombres, los discapacitados, la naturaleza y los animales debe sin duda reducir su escala, crear micro centros de desarrollo y evitar la movilidad innecesaria. Debemos pensar en soluciones de menor escala que democratizen la ciudad, no pensar solamente en las grandes distancias, sino también en las pequeñas, en el uso del espacio cercano a la vivienda, las veredas que no permiten la circulación de ancianos, un centro histórico revestido de material deslizante, gradas que salvan el desnivel de la ciudad sin considerar el acceso de personas de edades avanzadas o niños, discapacitados, etc. Hemos convertido las ciudades en Megalópolis que se preocupan de las grandes cosas y no de las personas y su cotidianidad. La ciudad como barrera para el ciudadano. Planteamos entonces, la construcción de 7 marionetas gigantes de aproximadamente 6m de alto, que fueron construidos por diferentes actores de la ciudad, colectivos, asociaciones y colegios. Los 7 dispositivos se expusieron en el espacio público y su uso, la incapacidad del ser humano de escala normal para usar la ciudad.

## 2.2 Diseño de la intervención

- Objetivo general
  - Generar conciencia en la práctica, sobre el respeto a las diversas formas de movilidad y a los diferentes actores que usan el viario y la ciudad, la convivencia pacífica entre el peatón, la bicicleta, el transporte público y el privado, privilegiando siempre al ser humano.
- Objetivos específicos
  - Activar la reflexión crítica sobre la problemática de las ciudades y su crecimiento
  - Generar un mensaje a ser difundido por medios audiovisuales, redes y demás medios de difusión para promover el desarrollo de ciudades de menor escala, menores desplazamientos y mayor tiempo libre

## JUSTIFICACIÓN PARA EL PROYECTO

La movilidad, el transporte y la conectividad, la inseguridad, la falta de solidaridad, el mal uso o desuso del espacio público, el abandono de los barrios, la pérdida de la vecindad, la residencia, el empleo, los modos de vida y la alimentación, el acceso a los servicios y la economía o la

macroeconomía, al igual que todo lo macro, han producido la deshumanización del MUNDO y la CIUDAD. Ya no hablamos de cómo las personas pueden llegar seguras, en menor tiempo y felices a su lugar de destino, haciendo de la experiencia de viaje un disfrute, sino que ahora hablamos del objeto que produce dicho movimiento, el vehículo, cualquiera que este sea.

Hablamos de cómo hacerlo más rápido, reducir el tiempo de viaje para intentar hacer ciudades más productivas, ampliamos avenidas para llenarlas de vehículos y hacemos pasos elevados para alejar a las personas de su hábitat natural “el suelo”, solamente por dar mayor espacio al vehículo. Intentamos mejorar la infraestructura para la movilización y dotar de sensores y medidores de tráfico, semáforos inteligentes, medidores de contaminación, etc. Buscamos el ideal de una ciudad inteligente nada inteligente. El uso de los espacios es un problema sobre todo de nuevos modelos de gestión, de descentralización de la información y del manejo de los recursos. Seguimos centralizados, las personas vamos de institución en institución para hacer un pago, un trámite o un permiso. Debemos sin duda alguna, acercar todo: la vivienda, el trabajo, la escuela, etc. no solo para hacer ciudades más productivas sino para generar más posibilidades de trabajo y distribución de la riqueza, liberar el tiempo para el disfrute y el ocio, única forma en la que veremos los espacios urbanos llenos de gente, de niños, de ancianos, de personas con discapacidad, etc. Una ciudad Inclusiva, diversa y respetuosa pensada en la gente. Proponemos la no discriminación de las personas.

## **ACTIVIDADES:**

Se construyeron de forma colectiva 7 marionetas de 6mts de altura y 7 personas de similares características y habilidades. Cada Marioneta lleva en sus ojos una cámara, la misma que nos permitió registrar un nuevo punto de vista de la ciudad, además se documentó con una cámara a altura normal las activaciones realizadas por los muñecos. Cámaras registrando los sucesos con las personas seleccionadas, quienes mostraron las barreras que la ciudad nos pone en paralelo con las marionetas.

## **RESULTADOS**

### **Resultado 1 (R1): generación de conciencia a todo nivel, entre los ciudadanos y entre los gestores de la ciudad**

Actividades desarrolladas para alcanzar R1:

- Inducción a los actores asociados sobre el proyecto, responsables de actividades, vinculación con la empresa privada y pública para la gestión de materiales, trabajo en redes, periódicos y medios de difusión.
- Consiste en el uso del espacio público para generar conciencia y documentar las dificultades en

la movilidad y el uso democrático del espacio, en comparación con una persona de escala real.

-Creación de hashtag (#personasmasgrandes) en redes sociales para aumentar el nivel de alcance de concientización en la ciudadanía

Número estimado y tipología de beneficiarios directos: **27000 personas**

Los que participaron directamente del proyecto, 7 grupos de 30 personas y sus familias, es decir 1050 personas, además de los de los colegios: ALBORADA 400 estudiantes. Los colectivos y asociaciones de estudiantes, alrededor de 1200 personas y sus familias. Un porcentaje de personas que viven en el área urbana de Cuenca. Los que acceden a las redes que manejamos y que se manejen a partir de la generación del SPOT. Aspiramos llegar a los 17.000 beneficiarios que fueron parte de la historia del PEDALEANDO y su influencia directa.

### **Resultado 2 (R2): Generación de un mensaje de corta duración y larga difusión**

Actividades desarrolladas para alcanzar R2:

- Filmación de un spot de 1 min. para difundir el proyecto e incentivar el respeto a la diversidad y la inclusión en la ciudad y el espacio público.
- Lanzamiento de spot publicitario en un espacio público de la ciudad (escalinatas Juana de Arco)
- Promoción y publicidad del spot en redes sociales

### **Resultado 3 (R3): Generación de un documental que demuestre las capacidades colectivas que como seres humanos tenemos.**

Actividades desarrolladas para alcanzar R3:

- Documentación del proceso de elaboración de marionetas gigantes y el impacto generado en la población
- Lanzamiento de documental en un espacio público de la ciudad (escalinatas Juana de Arco)
- Promoción y publicidad del documental en redes sociales

### **INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA:**

Breve explicación de por qué la intervención es:

Innovadora

## Ejemplar

La propuesta generó impacto positivo en la ciudad, congregando miles de personas y compartiendo el mensaje claro acerca del problema de escala en las ciudades en crecimiento. El proyecto como herramienta de concientización, el empoderamiento y las capacidades colectivas permite generar replicabilidad en diferentes ciudades del país y del mundo.

## Multi-actorial

El proyecto plantea un enfoque completamente inclusivo desde la promoción y la protección, desde la consigna del “todos podemos”, es decir del empoderamiento de la comunidad para realizar acciones ciudadanas, usar el espacio público y generar conciencia.

La construcción colectiva de las marionetas, sin discriminación ni jerarquía alguna. Además de la puesta en escena con personajes escogidos como muestra de la diversidad, no solo desde el punto de vista del género, sino también desde la circunstancialidad de la vida. El acceso libre y democrático a la ciudad, a mi ciudad, una ciudad del respeto a las diferencias, de los valores y la solidaridad, una ciudad hecha por todos y a nuestra escala.

Impactante a nivel urbano o rural. La puesta en escena de las marionetas en las calles de la ciudad, congestionando el tráfico, pero llevando el mensaje permitió la credibilidad y aceptación de la ciudadanía del proyecto

- ¿A qué planes o programas en ejecución está anclada la intervención? ¿Explique de qué manera se podría dar continuidad al proyecto?

Según el PLAN NACIONAL 2013-2017, el tercer objetivo MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LA POBLACIÓN, describe en una de sus partes “... la Revolución Urbana se establece desde el derecho a la ciudad y a su gestión democrática, así como desde la garantía de la función social y ambiental del suelo urbano y su equilibrio con lo natural, para el ejercicio pleno de la ciudadanía y la construcción de la vida colectiva. Esto implica la recuperación de los espacios públicos y la garantía de la vivienda digna, en protección de la universalidad de los servicios urbanos. Generar movilidad segura y sustentable requiere romper los intereses corporativos y gremiales del transporte, fortaleciendo la planificación la regulación y el control de la

El uso de dispositivos de gran escala como proyecto novedoso, resultó pertinente, pues permitió a la población beneficiaria: niños, adultos, ciclistas, personas con algún tipo de discapacidad, choferes, interactuar con los mismos permitiendo llegar directa y fácilmente con el mensaje contribuyendo en el comportamiento futuro de la población. Así mismo, generando empatía en la ciudadanía al hacer uso del espacio público, calles, plazas y parques para promover el respeto en la movilidad de las personas y la seguridad vial; fomentando el uso del transporte público seguro, digno y sustentable; promoviendo la movilidad no motorizada.”

### Objetivo 3.12: **Garantizar el acceso a servicios de transporte y movilidad incluyentes, seguros y sustentables a nivel local e intranacional**

c. Promover el respeto del derecho del peatón, el ciclista y los demás tipos de transeúntes a circular por la vía pública. d. Formular planes de movilidad local que privilegien alternativas sustentables de transporte público, de manera articulada entre los diferentes niveles de gobierno.

d. Propiciar la ampliación de la oferta del transporte público masivo e integrado, en sus diferentes alternativas, para garantizar el acceso equitativo de la población al servicio

e. Dotar de infraestructura adecuada y en óptimas condiciones para el uso y la gestión del transporte público masivo y no motorizado.

f. Garantizar la interconectividad, la pertinencia territorial, social, cultural, geográfica y ambiental en la dotación/provisión articulada y subsidiaria de infraestructura de calidad e incluyente para el uso y gestión del transporte público y masivo entre los niveles de gobierno.

## **CONTINUIDAD DEL PROYECTO**

Un Problema de Escala permitirá recuperar el evento anual Pedaleando Cuenca, el cual en el 2016 la convocatoria fue suspendida por motivo del terremoto que impacto al país en abril y en éstos 2 últimos años debido al desinterés de las administraciones universitarias por proyectos de este tipo. Una iniciativa ciudadana que pretende a través de proyectos de diferente índole, generar apropiación, empoderamiento y conciencia sobre la construcción de la ciudad, una ciudad pensada para el ser humano en armonía con la naturaleza, que libere el tiempo de sus ciudadanos para el disfrute y el ocio, el uso incluyente y democrático del espacio público y el respeto a las diferencias, así como a las circunstancialidades de la vida, esas temporalidades que nos ponen en desventaja frente a la ciudad y su uso. Una ciudad para los niños, los ancianos, las mujeres y hombres, los discapacitados, la naturaleza y los animales.

Un problema de escala seguirá promoviendo la reflexión a través de la difusión en redes y publicidad con el documental y el spot, en búsqueda de crear ciudades para la gente y empoderar a la ciudadanía y sus capacidades colectivas.

En conformidad:

Juan Pablo Astudillo José Omar Guncay TACTI.CO Taller de Arquitectura TACTI.CO Taller de Arquitectura

Fecha: 25 de septiembre de 2018

**Programa “Ciudades Intermedias Sostenibles”  
GIZ ECUADOR  
Formulario para Presentación de Informe final  
1. INFORMACIÓN GENERAL**

<b>1.1 Contactos</b>	
Nombre de la propuesta	AL Trabajo en Bici
Persona responsable de la propuesta	Ana Isabel Idrovo
Datos de Contacto persona responsable (email y telf.)	0989565788 <a href="mailto:aisabelidrovo@hotmail.com">aisabelidrovo@hotmail.com</a>

**En conformidad:**

**Firma del responsable del proyecto**

**1.2 Información básica y relevancia**

- Título de la intervención: AL TRABAJO EN BICI

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Duración estimada : Todo el día Viernes 21 de septiembre</li><li>• Principales problemas/reflexiones que la propuesta intentó abarcar :<br/>No existen plazas de parqueos suficientes<br/>La mayoría de empleados se moviliza en autos privados<br/>No existe beneficios para empleados que asistan en bicicleta al lugar de trabajo</li></ul> |
|  |

### 1.3 Información complementaria:

Breve explicación de por qué la intervención es:

- ✓ Innovadora

Porque no se a realizado en la ciudad antes, porque las guías de las caravanas somos mujeres ciclistas, porque los cuencanos tenían la creencia que la bicicleta es solo un instrumento solo para hacer deporte.

- ✓ Ejemplar

Porque la bicicleta puede ser una simple solución a grandes problemas

- ✓ Multi-actorial

Porque participamos guías ( mujeres en bici ) empleados , estudiantes , directivos , Emov , ciudadanía en general.

- ¿A qué planes o programas en ejecución está anclada la intervención? ¿Explique de qué manera se podría dar continuidad al proyecto?

Se ha llegado ya acuerdos con 6 empresas para que todos los empleados que asitan en bicicleta tengan beneficios.

Daremos charlas y cursos de ciclismo urbano a todas las empresas que forman parte de la red de empresas BICIAMIGABLES.

### 1.4 Diseño de la intervención

- Objetivo general
- Incentivar a los empleados y directivos asistir todos los viernes en bicicleta a su lugar de trabajo y promover para que esta actividad se realice todos los viernes.
- Promover el uso y manejo adecuado y eficiente de la bici como modo de transporte, recreación o deporte
- Desarrollar conocimientos sobre mecánica y mantenimiento de la bicicleta
- Conocer las normas básicas de circulación y seguridad vial
- Generar confianza, autosuficiencia y liderazgo en los empleados que circulen en bicicleta
- Revalorizar la importancia de la actividad física y la movilidad alternativa.



- Generación de un plan de trabajo estratégico para crear rutas seguras para los trabajadores.
- Acuerdos de trabajo en conjunto con directivos de las empresas de Cuenca y Mujeres en Bici.

Generar un acercamiento con la entidades públicas respectivas como la EMOV y el Municipio para socializar el proyecto y recibir el apoyo de parte de los mismos.

- Justificación para el proyecto

Para garantizar la sostenibilidad y éxito del proyecto se propone generar un plan de incentivos en las empresas para todos los colaboradores que asistan en bicicleta. De esta forma los empleados que inicialmente se unan a esta campaña se conviertan en ejemplo y promotores de la misma con sus compañeros, empoderándolos de todos los beneficios que este proyecto involucra.

Resultados esperados (en correspondencia con los objetivos específicos) y actividades realizadas por cada resultado esperado

Resultado 1 (R1):	Se motivo para que los empleados el día viernes 21 de septiembre asistan a sus lugares de trabajo en bicicleta.
Resultado 2 (R2):	Se logro un acercamiento con directivos para que sus empleados tengan incentivos por llegar a sus trabajos en bicicleta.
Resultado 3 (R3):	Reconocimiento de rutas seguras para ir al trabajo.

- Número estimado y tipología de beneficiarios directos:  
150 empleados de las empresas más grandes de la ciudad.

**Ana Isabel Idrovo**  
**Mujeres en Bici**

**Fecha: 24 de septiembre 2018.**

## 2 ANEXOS





## INFORMACIÓN GENERAL

<b>1.1 Contactos</b>	
Nombre de la propuesta	Parque Urbano de Bolsillo por un día
Persona responsable de la propuesta	Ing. Patricia Cazorla / Ing. Paola Mancheno
Datos de Contacto persona responsable (email y telf.)	<a href="mailto:proyecto.movilidad@ucuenca.edu.ec">proyecto.movilidad@ucuenca.edu.ec</a>  Celular:  Patricia Cazorla: 0997439434  Paola Mancheno: 0984361780

---

## 2 BREVE DESCRIPCIÓN DE LA INTERVENCIÓN

### 2.1 Información básica y relevancia

- Parque Urbano de Bolsillo por un día
  
- Tiempo de duración: 8 horas ( 8h00 am hasta 16h00)
  
- Principales problemas/reflexiones que la propuesta intentó abarcar
  - Efectos de la movilidad motorizada privada
  - Uso inequitativo del espacio público
  - Demandas de estacionamiento
  - Afectación al medio ambiente

## 2.2 Diseño de la intervención

- **Objetivo general:** Sensibilizar a la comunidad universitaria principalmente y a la ciudadanía en general, sobre el impacto negativo que produce el uso del vehículo privado para realizar sus desplazamientos hacia y desde el campus central de la Universidad de Cuenca y la demanda de una plaza de parqueo en la vía pública o en el interior del predio universitario.
  
- **Objetivo específico:**
  - Evidenciar la factibilidad de cambiar el uso de suelo de plazas de parqueo a parques urbanos de bolsillo en la calle Daniel Córdova y en el interior del aparcadero del campus Central.
  - Poner en conocimiento de los asistentes la iniciativa de auto compartido institucional “¡Yo te llevo!”
  - Incentivar a los participantes al llenado de la encuesta de movilidad que se encuentran promoviendo el proyecto de Movilidad Activa y Sostenible con fines de investigación de los patrones de viajes de la comunidad universitaria.

- **Justificación para el proyecto:**

Dentro del estudio realizado en el campus central, se observó que la oferta de aparcamiento es de 471 plazas, lo que representa el 12.53% del espacio, siendo similar al total de áreas verdes, lo que demuestra la inequidad en el uso de suelo. Esta oferta de estacionamiento induce diariamente a 1012 viajes con vehículo privado, observando que el 33% de estos viajes se realizan de manera recurrente. La investigación realizada en la primera fase del proyecto ha permitido evidenciar que la rotación de las plazas de estacionamiento es baja, 5.35 vehículos por puesto por día, lo que además se refleja en el alto porcentaje de vehículos que ocupan una plaza por más de 8 horas (32%). La desequilibrada relación oferta/demanda ha provocado que los índices de ocupación vehicular oscilen entre 1.19 y 1.21 pasajeros por vehículo. Con todos estos datos, podemos concluir que en el estado actual, tan solo 372 personas son beneficiadas (alrededor de 2.2 % de la comunidad universitaria).

El proyecto de auto compartido se encuentra en su primera fase, en la que se ha previsto la identificación de los potenciales usuarios, encontrando que el personal administrativo del campus central, 573 personas, presentan condiciones adecuadas para receptar la propuesta dada la compatibilidad horaria (la jornada laboral de este grupo de beneficiarios se encuentra entre las 8:00 - 13:00 y de 15:00 - 18:00), así como una demanda permanente por plazas de parqueo tanto dentro del predio universitario como en la vía. Con estos antecedentes, podemos afirmar que el campus central atrae alrededor de 2300 viajes diarios por motivo laboral. Si cada persona comparte su vehículo con al menos otra persona, este número se reduciría a la mitad, lo que en términos de emisiones representa una disminución en CO<sub>2</sub> de 1,49 Ton diarias.

● **Resultados esperados** (en correspondencia con los objetivos específicos) y **actividades realizadas por cada resultado esperado**

<p><b>Resultado 1 (R1):</b></p> <p>Evidenciar la factibilidad de cambiar el uso de suelo de plazas de parqueo a parques urbanos de bolsillo en la calle Daniel Córdova y en el interior del aparcadero del campus Central</p>	<p><b>Actividades desarrolladas para alcanzar R1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalación de un parque de bolsillo tomándose 5 plazas de parqueo de la calle Daniel Córdova, y 4 plazas en el aparcadero del Campus Central.</li> <li>- Actividades lúdico-recreativas organizadas para que la ciudadanía se vea atraída por el área intervenida.</li> <li>- Uso de elementos comunicacionales de la EMOV EP , relacionados con la movilidad en bicicleta.</li> </ul>
<p><b>Resultado 2 (R2):</b></p> <p>Poner en conocimiento de los asistentes la iniciativa de auto compartido institucional “¡Yo te llevo!”</p>	<p><b>Actividades desarrolladas para alcanzar R2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diseño de imagen del proyecto</li> <li>- Diseño de infografías con datos disponibles de la investigación</li> <li>- Producción de material promocional para ser entregado a los visitantes del parque: 250 llaveros, 500 adhesivos para vehículos, 500 dípticos informativos.</li> </ul>
<p><b>Resultado 3 (R3):</b></p> <p>Incentivar a los participantes al llenado de la encuesta de movilidad que se encuentran promoviendo el proyecto de Movilidad Activa y Sostenible con fines de investigación de los patrones de viajes de la comunidad universitaria.</p>	<p><b>Actividades desarrolladas para alcanzar R3:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promoción de la semana de la movilidad y en ese contexto solicitud de llenado de la encuesta, mediante correo institucional y redes sociales.</li> <li>- Instalación de puntos de llenado de encuesta mediante el uso de computadores portátiles en los parques de bolsillo.</li> </ul>

● **Número estimado y tipología de beneficiarios directos:**

onal administrativo de la comunidad universitaria, un total de 1789 personas.

### 2.3 Información complementaria:

Breve explicación de por qué la intervención es:

✓ **Innovadora**

Dentro de predios universitarios, es la primera vez que se realizan instalaciones de este tipo que permiten evidenciar la posibilidad de usar el espacio de una mejor manera que destinándolo a plaza de parqueo.

✓ **Ejemplar**

El formato de instalación contó con elementos naturales como plantas, y mobiliario de material reciclado que ayudan a generar un shock visual al ubicarse dentro de un área que cotidianamente se encuentra ocupada por un vehículo estacionado; ejemplificando de esta manera cómo se puede cambiar el uso de suelo urbano.

✓ **Multi-actorial**

Dentro de las actividades realizadas se planteó relacionar a distintos actores, entre los que destacan los usuarios de la bicicleta, niños usuarios de la bici escuela de la EMOV EP, personal administrativo de la universidad, personal docente, y estudiantes; cada grupo tuvo la oportunidad de interactuar con los demás usuarios, o conocer las acciones que se están realizando en favor de cada uno de los grupos de interés.

✓ **Impactante a nivel urbano o rural**

La generación de un espacio verde de recreación y estancia sobre un área que tradicionalmente se usa como aparcadero, resultó de un alto impacto visual para las personas que ingresaron y transitaron por el campus central; se observó que para quienes usan las plazas de parqueo el impacto fue mayor mostrando sorpresa al no encontrar disponibles las plazas. De esta manera el impacto es positivo en términos de la generación de debate en relación al uso del espacio público y del estacionamiento.

✓ **¿A qué planes o programas en ejecución está anclada la intervención? ¿Explique de qué manera se podría dar continuidad al proyecto?**

La intervención realizada se encuentra anclada al proyecto de Movilidad Actividad y Sostenible de la Universidad de Cuenca, específicamente a la iniciativa de auto compartido institucional “¡Yo te llevo!” es una de las primeras propuestas que se está diseñando para funcionar en el campus central ubicado en la zona de centralidad urbana denominada El Ejido.

La iniciativa se pretende aplicar en todos los campus de la Universidad de Cuenca, como una opción para viajes motorizados, conjuntamente con una serie de acciones tendientes a modificar los patrones de viajes de la comunidad universitaria; en este sentido la acción llevada a cabo será replicada posteriormente en otros campus de manera que la reflexión colectiva se dé en torno a las afectaciones del uso indiscriminado del vehículo privado y las opciones que existen para disminuir los impactos del transporte.

**En conformidad:**

Ing. Elina Ávila Ordoñez  
Directora

Fecha: 24, de septiembre del 2018

### 3 ANEXOS

#### 3.1. (FOTOGRAFÍAS, VIDEOS O AUDIOS EN FORMATO DIGITAL)

	
<p><b>Foto 1:</b> Instalación de parque de bolsillo en aparcadero central</p>	<p><b>Foto 2:</b> Instalación de parque de bolsillo en calle Daniel Córdova</p>
	
<p><b>Foto 3:</b> Personal administrativo y docente disfrutando del espacio y llenando formularios de adherencia</p>	<p><b>Foto 4:</b> Transeúntes informándose sobre la propuesta y el proyecto</p>





**Foto 5:** Asistentes haciendo uso del espacio



**Foto 6:** Asistentes recibiendo información y souvenirs de la actividad



**Foto 7:** Niños del programa bici escuela de la EMOV, arribando al parque de bolsillo



**Foto 8:** Niños del programa bici escuela recibiendo un refrigerio por parte de los organizadores del parque de bolsillo