

URBANISMO PARA UNA CIUDAD SEGURA

MODELO DE INTERVENCIÓN EN ZONAS
PERIFÉRICAS DE AREQUIPA - PERÚ



AUTOR: Rossy Estefania Concha Laura



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA

TUTOR: Rafael Ramon Temes Cordovez
ESCUELA: Escuela Técnica Superior de Arquitectura
CURSO: 2020-2021

TITULACIÓN: Máster Universitario. Máster en Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño

**URBANISMO PARA UNA CIUDAD SEGURA:
MODELO DE INTERVENCION EN ZONAS PERIFERICAS DE AREQUIPA – PERÚ**

Autora:
Rossy Estefania Concha Laura

Tutor:
Rafael Ramon Temes Cordovez

Trabajo de Fin de Master

Master en Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño
Especialidad: Urbanismo, Territorio y Paisaje

Universidad Politécnica de Valencia, Escuela Técnica Superior de Arquitectura

Curso: 2020-2021

MASTER
Arquitectura avanzada
Paisaje
Urbanismo
Diseño



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCUELA TÉCNICA
SUPERIOR DE
ARQUITECTURA

DEDICATORIA

A mi papito Manuel Laura (+), hoy mi eterno ángel.
A mi valiente madre Carmen, mi guía y apoyo incondicional.
A Christian mi hermano, siempre mi motivo
A Alonso, mi compañero

AGRADECIMIENTOS

A Dios por los caminos que logra abrir en mi vida.
Al Gobierno Peruano y PRONABEC por la confianza y financiamiento de mis
estudios de maestría.
A mi tutor Rafael por su guía, consejos y el tiempo dedicado.
A Enrique y Ángel por todas sus enseñanzas.
A mi familia y mi novio, por creer en mí.

Muchas gracias

URBANISMO PARA UNA CIUDAD SEGURA: MODELO DE INTERVENCIÓN EN ZONAS PERIFÉRICAS DE AREQUIPA – PERÚ

RESUMEN

La presente investigación aborda el tema de la seguridad en relación al diseño urbano, con la finalidad de establecer criterios de diseño para la transformación de los espacios públicos en la periferia urbana de la Ciudad de Arequipa - Perú. Para abordar dicho tema, se partirá por indagar sobre algunas estrategias de seguridad de acuerdo a cuatro tipos de problemáticas: Seguridad para los niños, frente a la mendicidad, frente a la desigualdad de género y coronavirus; posteriormente la investigación se centrará en el estudio y análisis de las principales líneas de pensamiento que existen respecto al tema de la seguridad y la prevención situacional en relación a la delincuencia en el Espacio urbano, considerando a autores como Jane Jacobs, Oscar Newman, etc. y metodologías como la teoría situacional del crimen con el CPTED, el Placemaking y la participación ciudadana. De este análisis se elaborará una síntesis de criterios y atributos, como una guía para posibles intervenciones en el espacio público para el incremento de la seguridad, que puedan ser aplicables a la realidad de la ciudad de Arequipa. Para finalizar, se analizará la situación actual de los espacios públicos con mayor índice de delincuencia ubicados en la periferia urbana de la Ciudad de Arequipa y se hará una aplicación práctica considerando los criterios arrojados en el análisis anterior. Todo esto bajo la idea de cómo el urbanismo puede contribuir desde su propio diseño a dar o reducir la inseguridad de un territorio.

Palabras clave: Urbanismo seguro, Periferia urbana, inseguridad, Prevención Situacional, Espacio público, Arequipa – Perú.

URBAN PLANNING FOR A SAFE CITY: MODEL OF INTERVENTION IN PERIPHERAL AREAS OF AREQUIPA – PERU

ABSTRACT

This research addresses the issue of safety in relation to urban design, in order to establish design criteria for the transformation of public spaces in the urban periphery of the City of Arequipa - Peru. To address this issue, it will start by investigating some security strategies according to four types of problems: Safety for children, against begging, against gender inequality and coronavirus; Subsequently, the research will focus on the study and analysis of the main lines of thought that exist regarding the issue of security and situational prevention in relation to crime in urban space, considering authors such as Jane Jacobs, Oscar Newman, etc. and methodologies such as the situational theory of crime with CPTED, Placemaking and citizen participation. From this analysis, a synthesis of criteria and attributes will be prepared, as a guide for possible interventions in the public space to increase security, which may be applicable to the reality of the city of Arequipa.

Finally, the current situation of the public spaces with the highest crime rate located in the urban periphery of the City of Arequipa will be analyzed and a practical application will be made considering the criteria thrown up in the previous analysis. All this under the idea of how urbanism can contribute from its own design to give or reduce the insecurity of a territory.

Keywords: Safe urbanism, urban periphery, insecurity, situational prevention, public space, Arequipa - Peru.

INDICE

INDICE	5
I: INTRODUCCIÓN	19
1.1. Introducción.....	19
1.2. Objetivos.....	20
1.2.1. Objetivos generales.....	20
1.2.2. Objetivos específicos.....	20
1.3. Metodología de investigación	21
II. MARCO CONCEPTUAL	24
2.1. (IN)Seguridad	24
2.1.1. (In) seguridad objetiva.....	26
2.1.2. (In) seguridad subjetiva.....	26
2.2. (IN)Seguridad Urbana	27
2.3. Prevención y Prevención del delito.....	28
2.4. Miedo al delito y la percepción del miedo.....	30
III: SEGURIDAD EN EL ESPACIO URBANO	34
3.1. Seguridad en el diseño urbano y arquitectónico	35
3.2. Seguridad para los niños: Caminos Escolares.....	40
3.2.1. Concepto de Caminos Escolares Seguros.....	40
3.2.2. Antecedentes	40
3.2.3. Casos de Estudio.....	44
3.2.4. Comparativo entre las dos propuestas.....	51
3.3. Seguridad frente a la mendicidad: Urbanismo hostil.....	52
3.3.1. Clasificación:.....	53
3.4. Seguridad y género: Espacio Igualitario	58
3.4.1. Concepto:.....	58
3.4.1. Antecedentes	58
3.4.2. Viena, referente de urbanismo de género.....	60
3.4.3. Otros referentes: Comunitat Valenciana.....	62
3.5. Seguridad y coronavirus: Espacio Saludable	64
3.5.1. Concepto.....	64
3.5.2. COVID y delincuencia	65
3.5.3. COVID: Seguridad y salud	66

CAP IV. SEGURIDAD FRENTE A LA DELINCUENCIA: DISEÑO URBANO SEGURO.....	74
4.1. El hecho delictivo: teorías y metodologías.....	75
4.1.1. Aproximaciones desde la criminología ambiental	75
4.1.2. Aproximaciones desde el diseño urbano seguro	80
4.1.3. Herramientas para la prevención del delito.....	84
V: SINTESIS DE CRITERIOS DE DISEÑO URBANO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD EN ZONAS PERIFERICAS DE AREQUIPA – PERÚ	98
5.1. Análisis de la situación actual de la ciudad de Arequipa	99
5.1.1. Localización e información general de Arequipa y Perú.....	99
5.1.2. Análisis de la inseguridad en la ciudad de Arequipa.....	102
5.1.3. Mapa del delito y riesgo de la jurisdicción Ciudad Municipal - Cerro Colorado, de acuerdo a la Policía Nacional del Perú.....	109
5.2. SINTESIS DE CRITERIOS DE DISEÑO URBANO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD EN ZONAS PERIFERICAS.....	113
5.2.1. Diagnostico.....	115
5.2.2. Proceso de Diseño y Ejecución.....	118
VI: APLICACIÓN PRACTICA EN LA CIUDAD DE AREQUIPA, DISTRITO DE CERRO COLORADO.....	136
6.1. Modelo de transformación como espacio seguro.	136
6.1.1. Elección del sector de trabajo	136
6.1.2. Análisis urbanístico del sector	138
6.1.3. Hacia un proyecto seguro – Modelo de Intervención	144
VII: CONCLUSIONES	161
BIBLIOGRAFÍA.....	163

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Problemáticas de la seguridad analizadas en la investigación. Elaboración propia. (2020)	19
Figura 2. Dimensiones de la Seguridad. Elaboración propia. (2020)	25
Figura 3. Inseguridad Objetiva, robos y hurtos en la vía pública registrados en las bases de la policía. Fuente: Clonclusion.com.ar. (s/f)	26
Figura 4. Pandillaje juvenil en estadísticas policiales y serenazgo. Fuente: Andina Editora Perú. (2018)	26
Figura 5. Calle oscura que genera sensación de temor e inseguridad. Fuente: diariofemenino.com. (s/f)	26
Figura 6. Tipos de prevención del delito. Elaboración propia. (2020)	28
Figura 7. La vía pública con presencia de personas consumiendo alcohol, se percibe como peligrosa. Fuente: Perú21. (2018)	30
Figura 8. Parques con poca iluminación nocturna. Elaboración propia. (2021)	30
Figura 9. Miedo al delito, zonas peligrosas, territorios olvidados. Fuente: Sociologos.com. (s/f)	31
Figura 10. Dubrovnik, en el Mar Adriático. Fuente: Consejo Nacional de Turismo de Croacia. (s/f)	35
Figura 11. Espacio urbano y seguridad ciudadana. Fuente: Creating Defensible Space. (1996)	36
Figura 12. Demolición de edificios residenciales antiguos. Fuente: Goudse Post. (s/f)	36
Figura 13. Pisos nuevos Oosterwei. Fuente: WindwalkerNld. (s/f)	36
Figura 14. Certificado policial de Casas Seguras. El certificado debía añadir calidad, ser económica y viable además era necesaria su estandarización. Fuente: Armando Jongejan. (s/f)	38
Figura 15. Portada Atlas de la Seguridad de Madrid. (2007)	38
Figura 16. Portada Manual de Planificación, Diseño Urbano y Gestión para espacios seguros. Fuente: Politécnico di Milano. (2006)	39

Figura 17. Proyecto Caminos Escolares Seguros. Fuente: Ayuntamiento de Adra. (2019).....	40
Figura 18. Captura de Pantalla de la Pagina Web de Safe Routes to School (2020).....	41
Figura 19. Línea Pedibus en Chaville Francia. Fuente: https://n9.cl/s6phb . (2018).....	41
Figura 20. Objetivo del Desarrollo Sostenible N°3: Salud y Bienestar. Fuente: ONU ((2015).....	42
Figura 21. Objetivo del Desarrollo Sostenible N° 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles. Fuente: ONU ((2015).....	42
Figura 22. Niños camino a la escuela Arequipa-Perú. Autor: Diego Ramos Lupo. (2018)	43
Figura 23. Esquemas del proyecto. Fuente: Dirección General de Planificación de la Movilidad, Buenos Aires, Argentina. (2018)	45
Figura 24. Rivadavia y Ambrosetti, Caminos Escolares. Fuente: Dirección General de Planificación de la Movilidad, Buenos Aires, Argentina. (2018) ...	46
Figura 25. Sendas peatonales lúdicas, radios de giro y macetas. WRI México (septiembre 2017).....	47
Figura 26. Señalética vertical, tótems. WRI México (septiembre 2017)	47
Figura 27. Cuadro comparativo. Elaboración Propia.....	51
Figura 28. The #HomesNotSpikes protest in Southwark Bridge Road. Tweet London SE1 Community Website. (2014).....	52
Figura 29. Clasificación arquitectura hostil. Elaboración propia en base a Vilá Vives. (2020).....	54
Figura 30. Arriba: dispositivos de vigilancia e instalaciones de luz. Abajo: DEPREDACIÓN. Public Bench Rotterdam, Camden Bench Londres y pinchos de cemento China. Fuente (Vilá, 2017). PARASITISMO: indigente durmiendo en cajero automático Bolivia. Fuente Lapatria.bo. (s/f)	54
Figura 31. Indigente durmiendo sobre rejillas de ventilación en Paris. Fuente: (Vilá, 2017).....	57

Figura 32. Asentamiento de sin hogar en el callejón que da a la calle Beato Gaspar Bono, Valencia España. Foto: KIKE TABERNER. (2019)	57
Figura 33. indigentes durmiendo en cajero automático, El Alto Bolivia. Fuente: rcbolivia.com. (s/f)	57
Figura 34. Perspectiva de género en el urbanismo. Fuente: paisajetransversal.org. (2019)	58
Figura 35. Quinto Objetivo de Desarrollo Sostenible: Igualdad de Género. Fuente: ONU. (2015)	59
Figura 36. Eva Kail es ingeniera urbanista y una de las máximas especialistas en urbanismo y género de Europa. Primera directora del Departamento de la Mujer del Gobierno de la ciudad de Viena. Fuente: https://undiaunaarquitecta.wordpress.com/2015/10/31/eva-kail-1959/ . (2015)	60
Figura 37. Ubicación del distrito de Mariahilf en pleno centro de Viena.....	61
Figura 38. Criterios de aplicación de perspectiva de género en Mariahilf. Elaboración propia. (2021)	61
Figura 39. Áreas de actuación del Departamento de género. Elaboración propia. (2021).....	61
Figura 40. Siete Áreas Temáticas SET para introducir la perspectiva de Género en el proceso urbano. Elaboración propia en base a Azara & Gil 2017	62
Figura 41. El SARS-Cov2 circula de forma amplia en varias zonas del mundo. En otras palabras, es una epidemia de dimensiones mundiales. Fuente: The Conversation Web Site, https://cutt.ly/ulc2Qdr . (2020).....	64
Figura 42. Distanciamiento social como medida para detener la propagación del SARS-COV2. Fuente: OSPAT Obra Social del Personal de la Actividad del Turf. (2020).....	64
Figura 43. Diagrama relación COVID y seguridad. Elaboración Propia. (2021)	64
Figura 44. ¿Dónde percibe que hay más riesgo de contagio? Fuente: OCU El País. (2020).	66

Figura 45. Un cartel con una falta de ortografía corregida avisa del cierre de un parque comunitario hasta nuevo aviso por el COVID-19, en Zelienople, Pensilvania. Fuente: AP Foto/Keith Srakocic. (2020).....	67
Figura 46. Portada del manual “Streets for Pandemic Response and Recovery” por NACTO (National Association of City Transportation Officials). (2020)..	67
Figura 47. Transformaciones de las calles durante el COVID 19. Fuente: manual “Streets for Pandemic Response and Recovery”- NACTO. (2020)	68
Figura 48. Actuaciones urbanas. Diagramación propia basada en la guía Streets for Pandemic, Response & Recovery. (2021).....	70
Figura 49. Balcones y ventanas en las viviendas. Repensar la vivienda tras la pandemia). Fuente: Getty Images. (2020)	71
Figura 50. Rediseño zona urbana, incremento dotacional y de equipamientos. Fuente: Paisaje Transversal. (2020)	72
Figura 51. Incremento del comercio de proximidad. Fuente: Paisaje Transversal. (2020).....	72
Figura 52. Espacio público saludable, igualitario, equitativo. Fuente: https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es . (2020)	72
Figura 53. Elementos presentes en un Delito. Basado en Corporación CPTED Región. (s/f)	75
Figura 54. Alquimia de la criminalidad. Elaboración propia. (2021)	75
Figura 55. Efecto del desplazamiento o efecto cucaracha. Fuente: criminologia.blogspot.com. (s/f).....	76
Figura 56. Contagio de conductas incívicas. Auto abandonado Barrio el Bronx, NewYork. Fuente: Blog 24Carabobo. (s/f).....	77
Figura 57. Llas malas conductas se contagian, es necesario corregirlas pronto. Fuente: Seguridad en América Web Site. (s/f)	77
Figura 58. Teoría del patrón delictivo. Fuente: (Felson & Clarke, 1998).....	78
Figura 59. Localización de hot-spots y ocurrencia de robos. Belém Brasil. Fuente: SEGUP-PA. (s/f).....	79

Figura 60. Portada libro Muerte y Vida de las Grandes Ciudades. Traducido de "Death and Life of Great American Cities". Presentación de Zaida Muxí, Blanca G. Valdivia, Manuel Delgado, Traducción de Ángel Abad / Ana Useros. (2011)	80
Figura 61. Contacto entre edificios y calles. Fuente: © Daniel Lobo, vía Flickr. (2015)	80
Figura 62. "cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés" [Fotografía] Fuente: Elaboración propia (2020)	81
Figura 63. Calle huérfana de ojos propios. [Fotografía] Fuente: Elaboración propia (2020)	81
Figura 64. Espacios públicos atractivos. [Fotografía] Fuente: Urbano Humano Blog. (2015)	81
Figura 65. Portada del libro "Creating Defensible Space" por Oscar Newman. (1996)	82
Figura 66. Diagrama de espacios defendibles discretos claramente asignados a varios residentes y pequeños grupos de residentes. Fuente: Oscar Newman, Defensible Space. (1972)	82
Figura 67. Entornos específicos. Fuente: https://www.northernarchitecture.us/ . (s/f)	83
Figura 68. La vigilancia natural. Fuente: https://www.northernarchitecture.us/ . (s/f)	83
Figura 69. Principio N°1 para el diseño de espacios defendibles. Fuente: Código Hábitat. Recuperado de: https://cutt.ly/IIIMnZeJ . (s/f)	83
Figura 70. Principio N° 4. Fuente: Código Hábitat. (s/f)	83
Figura 71. Principio N° 3. Fuente: Código Hábitat. (s/f)	83
Figura 72. Logo ICA CPTED. Fuente: CPTED.net. (s/f)	84
Figura 73. Principios CPTED. Elaboración propia en base a (Rau, 2016)	85
Figura 74. Cinco principios metodología CPTED. Elaboración propia en base a (PCC, 2015)	86
Figura 75. Portada Atlas de la Seguridad de Madrid. (2007)	88

Figura 76. Seguridad subjetiva global. Fuente: Atlas de la Seguridad de Madrid. (2007).....	89
Figura 77. Robo a personas. Fuente: Atlas de la Seguridad de Madrid. (2007)	90
Figura 78. Introducción de datos en Excel. Fuente: Tesis Doctoral Elena Escudero. (2015)	91
Figura 79. Grid de niveles de seguridad subjetiva total. Fuente: Tesis doctoral Elena Escudero. (2015).	91
Figura 80. Arriba: Datos objetivos (incidencias registradas). Abajo: Datos subjetivos (encuestas de victimización). Fuente: se indican en la imagen. (2007).....	92
Figura 81. Encuestas de victimización del Manual de Espacios Urbanos Seguros. Fuente: (Fundación Paz Ciudadana , et al, 2003)	93
Figura 82. Propuesta cuestionario para Marchas exploratorias. Fuente: Fundación Paz Ciudadana. (2003)	94
Figura 83. Principios del Placemaking. Fuente: Project for Public. (2007).....	95
Figura 84. Panel de equidad e inclusión en el Placemaking. Fuente: Tamara Egger (BID). (2018).....	95
Figura 85. Tipos de Placemaking. Fuente: Enríquez, 2020.....	96
Figura 86. Pacemaking Táctico. Fuente: Rethinking The Future.....	96
Figura 87. Construir un lugar. Fuente: Project for Public Spaces.....	96
Figura 88. Ubicación del Perú en el mundo. Fuente: Google (s.f.)	99
Figura 89. Línea azul es área urbana. Fuente: IMPLA. (2015)	101
Figura 90. Distritos metropolitanos de Arequipa. Elaboración propia en base a PDM 2016-2025.....	101
Figura 91. Periferia norte de Arequipa. [Fotografía]. Fuente: Frase Corta Revista Digital. (2018).....	102
Figura 92. Mapa de incidencia delictiva. Elaboración propia en base al Plan de Acción Provincial de Seguridad Ciudadana Arequipa 2019. (2021)	103

Figura 93. Mapeo de delitos contra el patrimonio. Elaboración propia en base al Plan de Acción Provincial de Seguridad Ciudadana Arequipa 2019. (2021)	104
Figura 94. Mapeo de delitos contra la seguridad pública. Elaboración propia en base al Plan de Acción Provincial de Seguridad Ciudadana Arequipa 2019. (2021)	104
Figura 95. Mapeo de delitos contra la vida el cuerpo y la salud. Elaboración propia en base al Plan de Acción Provincial de Seguridad Ciudadana Arequipa 2019. (2021).....	105
Figura 96. Mapeo de delitos contra la libertad sexual. Elaboración propia en base al Plan de Acción Provincial de Seguridad Ciudadana Arequipa 2019. (2021)	105
Figura 97. Mapeo Violencia familiar. Elaboración propia en base al Plan de Acción Provincial de Seguridad Ciudadana Arequipa 2019. (2021)	106
Figura 98. Mapeo Faltas contra la persona. Elaboración propia en base al Plan de Acción Provincial de Seguridad Ciudadana Arequipa 2019. (2021)	106
Figura 99. Distritos con mayor acumulación de delito, Cerro Colorado en color más oscuro. Elaboración propia. (2021).....	107
Figura 100. Delitos agrupados en 2019, distrito de Cerro Colorado. Edición propia en base a información estadística PDSG,2020. (2021).....	107
Figura 101. Mapa de Calor. Fuente: DATACRIM INEI. (2019).....	108
Figura 102. Delimitación de las jurisdicciones policiales MDCC. Aguilar y Concha. (2018)	108
Figura 103. Niños camino a la escuela. Autor: Diego Ramos Lupo. (2018)	109
Figura 104. Pandillaje Juvenil. Fuente: Andina Editora Perú. (2012).....	109
Figura 105. Mapa del Delito de acuerdo al tipo de delito. Elaboración propia en base a datos de DATACRIM y PADSC. (2021).....	110
Figura 106. Sector denominado "entrada a Ciudad Municipal". Elaboración Propia. (2021).....	111
Figura 107. Arriba: Concentración de alcohólicos, Fuente: MDCC. (s/f) Abajo: Espacios públicos abandonados. Fuente: Aguilar y Concha. (2018)	111

Figura 108. Mapa de riesgos en Base al Plan de Acción distrital de Seguridad Ciudadana Cerro Colorado. (2019)	112
Figura 109. Problemáticas de la seguridad analizadas en la investigación. Elaboración propia. (2021)	113
Figura 110. Esquema de criterios de diseño urbano. Elaboración propia. (2021).....	114
Figura 111. Esquema de criterios de diseño urbano, que contribuyan en el incremento de la seguridad urbana, Etapa Diagnóstico. Fuente: Elaboración propia. (2021).....	115
Figura 112. Observación del nativo experto. Fuente: Guía CPTED - Programa para la convivencia Ciudadana. (2015)	116
Figura 113. Marchas exploratorias nocturnas en Zacatecas. Fuente: tropicozacatecas.com. (2019).....	116
Figura 114. Portada proyecto "La Nube Mexicana". Fuente: Red Magisterial. (2019).....	117
Figura 115. Proyecto "Recorriendo los barrios con ojos de mujer". Fuente: equalsaree.org. (2019)	117
Figura 116. Esquema de criterios de diseño urbano, que contribuyen en el incremento de la seguridad urbana, Etapa Proceso de diseño - ejecución. Fuente: Elaboración propia. (2021).....	118
Figura 117. Vista aérea del cono norte de Arequipa. Fuente: Frasecorta.com. (2019).....	119
Figura 118. Niño cruzando la avenida principal. Fuente: Diego Ramos. (2019)	119
Figura 119. Niños camino a la escuela, sobre vía del tren. Fuente: Diego Ramos. (2018).....	121
Figura 120. Sección de vía tipo. Fuente: Elaboración propia. (2021)	121
Figura 121. Planta, sección y 3D de vía modelo con dimensiones confortables para el peatón. Fuente: Aguilar y Concha. (2018)	122
Figura 122. Comercio ambulatorio sobre aceras. Fuente: Elaboración propia. (2019).....	123

Figura 123. Puestos de venta. Fuente: Concurso público de ideas de mobiliario urbano. Prefeitura Sao Paulo. (2016)	123
Figura 124. Apertura de terrazas en base a Guía EPA. (2021)	123
Figura 125. Berma adaptada para terrazas gastronómicas. Fuente: Elaboración propia. (2021)	123
Figura 126. Zonas de espera seguras, planta y 3D en base a Guía EPA. (2021)	124
Figura 127. Agrupamientos de vegetación tallo alto. Fuente: Elaboración propia. (2021).....	124
Figura 128. Tráfico vehicular, mototaxis, buses y vehículos privados. Fuente: Elaboración propia. (2018)	125
Figura 129. Vías asfaltadas sin aceras. Fuente: Google Maps. (2021)	125
Figura 130. Parada de bus. Fuente: Aguilar y Concha. (2018)	126
Figura 131. Paso de cebra sobre elevado. Fuente: Camaraceite Blogspot. (s/f)	126
Figura 132. Parque con acceso cerrado. Fuente: Aguilar y Concha. (2018)	127
Figura 133. Parque con acceso abierto. Fuente: Aguilar y Concha. (2018)	127
Figura 134. Esquema de las zonas en parques públicos de la zona. Elaboración propia. (2021)	128
Figura 135. Vista aérea del Cono Norte. Fuente: Frasecorta.com. (2018)..	129
Figura 136. Corte e imagen de la Vía N° 54. Fuente: PDM Arequipa. (2015)	129
Figura 137. Izquierda: Escenario en época de lluvias y humedad alta (febrero 2017). Derecha: escenario en época seca (agosto). Concha y Aguilar. (2018)	129
Figura 138. Aparcamiento convertido en feria durante la pandemia. Fuente: Guía EPA Ministerio de Vivienda Perú. (2021)	130
Figura 139. Parque lineal en quebrada. Fuente: Aguilar y Concha. (2018) .	130
Figura 140. Iluminación nocturna deficiente. Fuente: Elaboración propia. (2021)	131

Figura 141. Quioscos de comercio informal Cono Norte. Fuente: Elaboración propia. (2018).....	131
Figura 142. Juegos infantiles en mal estado. Fuente: Elaboración propia. (2021).....	131
Figura 143. Esquema de iluminación óptima. Fuente: Elaboración propia. (2021).....	132
Figura 144. Puestos de venta. Fuente: Concurso público de ideas de mobiliario urbano. Prefeitura Sao Paulo. (2016)	132
Figura 145. Iluminación pública con captadores solares. Fuente: El país. (2019).....	133
Figura 146. Ejemplo de vegetación nativa. Fuente: Aguilar y Concha. (2018)	133
Figura 147. Cantero de sillar. Fuente: Diario Correo. (2015)	133
Figura 148. Diseño participativo. Fuente: EP Sachaca-Perú. (2017)	134
Figura 149. Participación ciudadana en la transformación de un espacio. Fuente: Aprende tu barrio. (2016).....	134
Figura 150. Esquema de ubicación y delimitación vial. Fuente: Elaboración propia. (2021).....	137
Figura 151. Análisis de la infraestructura vial del sector. Fuente: Elaboración propia (2021).....	138
Figura 152. Tipo de pavimento e intensidad vehicular en el sector de estudio. Fuente: Elaboración propia. (2021)	139
Figura 153. Usos de suelo y alturas de edificación en el sector de estudio. Fuente: Elaboración propia. (2021)	140
Figura 154. Sistemas de actividades antes del COVID-19. Fuente: Elaboración propia. (2021).....	141
Figura 155. Izquierda: Nodo comercial conocido como "la entrada". Fuente: Elaboración propia. (2021). Derecha: Nodo comercial y vial Puente Añashuayco. Fuente: Street View. (2021).....	142
Figura 156. calles sin infraestructura para la circulación peatonal. Fuente: Street View. (2021).....	142

Figura 157. Local Comunal de Ciudad Municipal. Fuente: Street View. (2021)	142
Figura 158. Arriba: Mapeo de espacios públicos en el sector delimitado. Abajo: Terrenos vacíos destinado a parque. Fuente: Elaboración propia (2021)..	143
Figura 159. Parque infantil cerrado. Fuente: Elaboración propia. (2021)...	143
Figura 160. Itinerarios y actividades antes del COVID-19. Fuente: Elaboración propia. (2021).....	145
Figura 161. Itinerarios y actividades después del COVID-19. Fuente: Elaboración propia. (2021)	145
Figura 162. Fotografía "Mujer". Fuente: Diego Ramos. (2020)	146
Figura 163. Bodegas, comercios menores. Fuente: Elaboración propia. (2021)	146
Figura 164. Recorridos de las mujeres antes y durante el COVID. Elaboración propia. (2021).....	146
Figura 165. Mapeo de los resultados de las marchas exploratorias. Elaboración propia. (2021)	147
Figura 166. Marchas exploratorias de diurnas y nocturnas. Fuente: Elaboración propia. (2021)	147
Figura 167. Deficiencias en el espacio público. Fuente: Elaboración. (2021) propia.....	148
Figura 168. Resultados de la encuesta realizada a la población del sector. Fuente: Elaboración propia. (2021).....	149
Figura 169. Síntesis de las condiciones y deficiencias encontradas en el sector de intervención. Fuente: Elaboración propia. (2021)	150
Figura 170. Niño de la Institución educativa Miguel Febres Cordero. Fuente: Elaboración propia. (2021)	151
Figura 171. Taller de dibujo I.E San Martín de Porres. Fuente: Aguilar y Concha (2018).	151
Figura 172. Izquierda: taller de dibujo 2018. Fuente: Aguilar y Concha (2018). Derecha: Taller de dibujo 2020.	151

Figura 173. Concurso de Grafitis. Fuente: Municipalidad Distrital de Cerro Colorado. (2018).....	152
Figura 174. Izquierda: taller de dibujo 2018. Fuente: Aguilar y Concha (2018). Derecha: Taller de dibujo 2020.	152
Figura 175. Evento HIP HOP Raíces urbanas. Fuente: MDCC (2019)	152
Figura 176. Pasacalles de danzas folclóricas. Fuente: MDCC (2019).....	152
Figura 177. Esquema de las cuatro actuaciones estructurantes. Elaboración propia. (2021).....	154
Figura 178. Vista aérea del sector a intervenir. Fuente: Diagramación propia sobre imagen de Google Earth. (2021)	155
Figura 179. Esquema de propuesta urbana y aplicación de criterios de transformación en un espacio seguro. Elaboración propia. (2021)	156
Figura 180. Vista aérea del sector a intervenir. Fuente: Elaboración propia. (2021).....	157
Figura 181. Propuesta de intervención a escala 1:1200. Fuente: Elaboración propia. (2021)	158
Figura 182. Imágenes 3D de la propuesta. Fuente: Elaboración propia (2021).	159

I: INTRODUCCIÓN

1.1. Introducción

El problema de la inseguridad está extendido a nivel mundial, no responde únicamente a determinado territorio o sociedad; sin embargo en Latinoamérica este problema se agrava debido a sus altos niveles e intensidad, llegando al punto de afectar la vida cotidiana y produciendo modos de vida diferente, se modifica el uso cotidiano del espacio público, parques o calles; los individuos alteran sus rutas diarias, lo que condiciona su modo de vida y el diseño de la ciudad; también aparecen las *Gated community*, barrios y urbanizaciones cerradas, que no solo surgen como símbolo de exclusividad sino por necesidad ante la inseguridad ya que aparecen tanto para las clases socioeconómicas altas y bajas

Asimismo, determinadas funciones del espacio público como espacio de actividad, recreación y ocio se ven anuladas, porque la sensación de temor e inseguridad no permite que los individuos permanezcan en estos espacios; los centros comerciales surgen como los nuevos espacios “públicos”, sin embargo, por su naturaleza como privados, no llegan a satisfacer todas las necesidades. Es por estos motivos que la seguridad se convierte en un tema de vital importancia y es abordado en la presente investigación desde su relación con el diseño urbano, con la finalidad de establecer criterios de diseño para la transformación de los espacios públicos en la periferia urbana de la Ciudad de Arequipa - Perú.

La inseguridad será abordada no solo desde la prevención de comisión delitos en el espacio público sino desde diversas problemáticas cuya incidencia origina una mayor o menor sensación de inseguridad como es el caso de: la mendicidad, la desigualdad de género, el coronavirus, las barreras urbanas para los viandantes y caminos escolares sin tratamiento.

Para finalizar se analizará la situación actual de los espacios públicos con mayor índice de delincuencia ubicados en la periferia urbana de la Ciudad de Arequipa y se hará una aplicación práctica considerando los criterios arrojados en el análisis previo.



Figura 1. Problemáticas de la seguridad analizadas en la investigación. Elaboración propia. (2020)

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivos generales

Establecer qué criterios y lineamientos aplicados en los procesos de diseño urbano o intervenciones en el espacio público, pueden contribuir en la prevención del delito de oportunidad y en el incremento de la seguridad urbana de la periferia de la ciudad de Arequipa – Perú.

1.2.2. Objetivos específicos

- Analizar estrategias de seguridad de acuerdo a distintas problemáticas urbanas (Seguridad para los niños, frente a la mendicidad, frente a la desigualdad de género y coronavirus), para identificar criterios generales de diseño urbano.
- Explorar y analizar las principales líneas de pensamiento sobre seguridad urbana y metodologías para la prevención situacional del delito en relación al espacio urbano.
- Determinar y analizar la situación actual de los espacios públicos con mayor índice de delincuencia ubicados en la periferia urbana de la Ciudad de Arequipa.
- Definir una zona de actuación e intervenir en un espacio público para su transformación en un espacio seguro.

1.3. Metodología de investigación

El trabajo se plantea de desarrollar según las siguientes fases:

1° FASE:

El cuestionamiento y reconocimiento, acerca de una problemática detectada, revisión bibliográfica, justificación, se define el problema y los objetivos.

2° FASE:

Este capítulo establece un acercamiento a los conceptos de seguridad urbana, delito, percepción del miedo y espacio público en la periferia.

3° FASE:

se partirá por indagar sobre algunas estrategias de seguridad de acuerdo a cuatro tipos de problemáticas urbanas:

- Seguridad para los niños: Caminos Escolares
- Seguridad frente a la mendicidad: Urbanismo hostil
- Seguridad y género: Espacio igualitario
- Seguridad y coronavirus: Espacio Saludable

4° FASE

En esta etapa, la investigación se centrará en el estudio y análisis de las principales líneas de pensamiento que existen respecto al tema de la seguridad y la prevención situacional del delito en relación a la delincuencia en el espacio urbano, considerando a diversos autores y metodologías.

5° FASE

Del análisis de la etapa anterior, se elaborará una síntesis de criterios y lineamientos, que podrán servir en futuras intervenciones en el espacio público con el objetivo de reducir los índices de delincuencia, que además puedan ser aplicables a la realidad de la ciudad de Arequipa.

6° FASE

Para finalizar, se analizará la situación actual de los espacios públicos con mayor índice de delincuencia ubicados en la periferia urbana de la Ciudad de Arequipa y se elaborará una actuación estratégica como aplicación práctica considerando los criterios arrojados en el análisis previo



II. MARCO CONCEPTUAL

El presente marco conceptual hace una recopilación de conceptos relacionados a la temática de la presente investigación, se parte de la idea de conocer el concepto de seguridad e inseguridad, asimismo conocer sus dos dimensiones que nos ayudaran a entender los riesgos que conlleva la falta de seguridad. Asimismo, se indaga sobre la prevención y las medidas que pueden prevenir el delito; y por último la relación de todos estos conceptos con el espacio público y la periferia urbana.

2.1. (IN)Seguridad

Para entender el termino de inseguridad, como la ausencia o falta de seguridad, empezamos por definir el concepto de seguridad.

La palabra seguridad procede del latín *securitas, -ātis* que significa 'cualidad de estar sin cuidado'. (deChile.net, 2020).

Según el diccionario de la lengua española de la Real Academia Española, **Seguridad** (del lat. **Securitas -ātis**).

1. f. Cualidad de seguro.
2. f. Certeza (conocimiento seguro y claro de algo)
3. f. Fianza u obligación de indemnidad a favor de alguien. (Diccionario de la lengua española de la Real Academia Española, s.f.).

Desde una perspectiva conceptual, la seguridad no es solo un valor jurídico, normativo o político, también lo es social, pues asienta en la base del bien común de las sociedades para el desarrollo justo y equitativo de todos sus integrantes. Como valor es uno de los pilares primordiales de la sociedad, se encuentra en la base de la libertad y la igualdad; y contribuye al desarrollo pleno y equitativo de los individuos. (Hernando Sanz, 2008).

Por lo anterior, podemos decir que seguridad hace referencia a cuidados, a la exención de peligro y a los instrumentos para lograr este estado. De los múltiples aspectos que rodean a este concepto, para la presente investigación se toma en consideración a los que se refieren a la seguridad ciudadana.



Figura 2. Dimensiones de la Seguridad.
Elaboración propia. (2020)

Existen dos dimensiones de la seguridad: la objetiva y la subjetiva, que se refieren a los tres tipos de riesgos considerados con Vertzberger Y. (1998): el real, el percibido y el aceptable. El riesgo real va de la mano con la seguridad objetiva y el riesgo percibido y aceptable se relaciona con la seguridad subjetiva.

Conocer la diferencia entre estas dos dimensiones, es fundamental para entender el incremento de la inseguridad de la población y para establecer medidas que proporcionen seguridad real. La inseguridad ciudadana frente a la criminalidad es el producto de una compleja construcción social dentro de la cual el riesgo efectivo del crimen tiene un papel relativamente marginal (Nadero, 2000)



Figura 3. Inseguridad Objetiva, robos y hurtos en la vía pública registrados en las bases de la policía. Fuente: Clonclusion.com.ar. (s/f)



Figura 4. Pandillaje juvenil en estadísticas policiales y serenazgo. Fuente: Andina Editora Perú. (2018)



Figura 5. Calle oscura que genera sensación de temor e inseguridad. Fuente: diariofemenino.com. (s/f)

2.1.1. (In) seguridad objetiva

Hace referencia a los hechos de violencia, los conflictos que vulneran el orden público y los eventos delictivos cometidos en una jurisdicción, para ello debieron ser registrados de algún modo por alguna agencia estatal, organización o entidad social.

Brinder establece que la inseguridad objetiva consiste en la cantidad de hechos de violencia, robos, secuestros, es decir, hechos delictivos que se producen en un determinado espacio, siendo sus datos cuantificables. (Binder, 2004)

De acuerdo a Torrente existen cinco factores que influyen en el riesgo de victimización.

- La vulnerabilidad, pertenencia a un grupo de riesgo
- Ponerse en situaciones que favorecen al delito.
- Crear situaciones propicias para el suceso
- Convertirse en un objeto atractivo de delito (ostentar riqueza)
- Ausencia de hábitos de seguridad activos o pasivos (Torrente, 2001)

2.1.2. (In) seguridad subjetiva

Se refiere a los aspectos simbólico-culturales expresados en el conjunto de sensaciones, percepciones, valoraciones e interpretaciones sociales acerca del problema de la criminalidad. Kessler considera a la seguridad subjetiva como un problema autónomo de la seguridad objetiva o de las tasas de delito reales. (Kessler & AA.VV, 2008)

La (in) seguridad subjetiva se caracteriza por la sensación de temor que llegan a percibir los habitantes, además el miedo al delito y la sensación de inseguridad se relacionan con otro tipo de inseguridades como la soledad, pobreza, discapacidad física, etc. Además, el entorno físico de las personas, es decir, su ciudad, barrio, o espacios públicos son determinantes. (Torrente, 2001)

2.2. (IN)Seguridad Urbana

El Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (UN-Hábitat), a través del programa Ciudades más seguras, publicó en el 2007 el reporte *Enhancing Urban Safety and Security: Global Report on Human Settlements 2007*, donde se identifican tres principales amenazas a la seguridad urbana: el crimen y la violencia; la inseguridad de la tenencia y desalojos forzosos; y los desastres naturales y antropogénicos. (UN-Habitat, 2007).

Asimismo, mediante el *Strategic Plan for Safer Cities 2008–2013* se define la seguridad urbana como “las intervenciones que tienen por objeto garantizar la libertad y evitar agresiones entre las personas y contra sus bienes públicos y privados, así como el uso en contra de la ciudad, su equipo y los espacios públicos por sus residentes o visitantes a la ciudad”, además se plantea el concepto de seguridad urbana como prioridad estratégica de intervención para crear ciudades más seguras. (UN-Habitat, 2007).

Por otro lado, la seguridad urbana es un valor, que puede llegar a ser invisible a los ojos, pero que determina en gran medida la vida de la ciudad, la acción pública en el espacio colectivo y como tal cohesionador y promotor de convivencia.

La seguridad urbana es multicausal y existen múltiples riesgos que pueden detonar en espacios inseguros, sin embargo, la medida en la que los riesgos se traten previamente desencadenaría la envergadura del problema final. Los conflictos son parte esencial en el desarrollo de una ciudad o espacio y no son necesariamente malos por lo que se podrían evitar, sin embargo, lo que sí es malo y debería evitarse son las respuestas violentas a estos conflictos. Posteriormente en el apartado seguridad en el diseño urbano y arquitectónico del Capítulo III, se desarrollará a profundidad las causas y consecuencias.

2.3. Prevención y Prevención del delito

Es fundamental definir la prevención para comprender las características y cualidades funcionales y espaciales involucradas en la construcción de la ciudad. Se comienza de acuerdo a la definición etimológica de la prevención, posteriormente se define prevención del delito donde se desarrolla brevemente tres políticas de prevención: Situacional, social y comunitaria.

Según la RAE, prevención es la “preparación y disposición que se hace anticipadamente para evitar un riesgo”, por su parte Álvarez (2015) señala que la prevención es el conjunto de medidas que se adquieren para dificultar y/o evitar la comisión de actividades delictivas, haciendo hincapié no solo en sus conductas delictivas, sino especialmente en sus causas. Existen estrategias de prevención que se agrupan según su ámbito de acción (Universidad de Chile, 2004), es posible distinguir tres alternativas de prevención del delito: Situacional, social y comunitaria (Sozzo, 2000).

- Prevención **Situacional**: son aquellas intervenciones diseñadas para reducir las oportunidades de delitos contra víctimas, aumentando el riesgo de ser vistos (Rau & Castillo, 2008).
- Prevención **Comunitaria**: se refiere a intervenciones creadas para mejorar las condiciones sociales del vecindario, que influye sobre la delincuencia, la victimización y la inseguridad. (Rau & Castillo, 2008).
- Prevención **Social**: son aquellas con acciones que atienden los factores de riesgo (personal, familiar y social) y permiten el desarrollo humano (educación, económico, etc.) de personas vulnerables a cometer delitos. (Rau & Castillo, 2008).



Figura 6. Tipos de prevención del delito. Elaboración propia. (2020)

Elena Escudero, en su Tesis doctoral nos da a conocer el concepto de prevención del delito con una analogía, nos dice que tomemos como referencia un campo muy conocido en materia de prevención como es la medicina preventiva y su definición: “la práctica del fomento, elaboración y aplicación de políticas de promoción y protección de la salud y prevención de la enfermedad tanto para

reducir la probabilidad de su aparición como para impedir o controlar su progresión, así como de la vigilancia de la salud de la población, de la identificación de sus necesidades sanitarias y de la planificación y evaluación de los servicios de salud”.

Escudero nos dice que podemos adaptar el concepto de prevención en materia de seguridad intercambiando el término salud por seguridad, enfermedad por delito y sanitario por securitario. De manera que podríamos definir la prevención del delito como: la práctica del fomento, elaboración y aplicación de políticas de promoción y protección de la seguridad y prevención del delito tanto para reducir la probabilidad de su aparición como para impedir o controlar su progresión, así como de la vigilancia de la seguridad de la población, de la identificación de sus necesidades securitarias y de la planificación y evaluación de los servicios de seguridad. (Escudero, 2015).

La ONU en la resolución 2002/13 del Consejo Económico y Social, en el punto II.3 del anexo dice: “la expresión “prevención del delito” engloba las estrategias y medidas encaminadas a reducir el riesgo de que se produzcan delitos y sus posibles efectos perjudiciales para las personas y la sociedad, incluido el temor a la delincuencia, y a intervenir para influir en sus múltiples causas” (ONU, 2002)

En este sentido se ha investigado mucho al respecto, relacionando el hecho de que los ciudadanos puedan evadir un delito y el aumento del gasto público y privado en determinado lugar. Y es que cuando un ciudadano se ve como víctima potencial de un hecho delictivo tiende a evadir el lugar. Por lo que el hecho de que esta gente deje de frecuentar estos lugares que le parecen inseguros, sean tiendas, parques, o alguna zona residencial ocasiona que indirectamente se generen muchos gastos lo que se traduce en un impacto negativo en el mercado inmobiliario o con la clausura de comercios, en general en una pérdida de inversión en sectores inseguros de las ciudades.

Por lo tanto, la prevención del delito es necesaria y funciona siempre y cuando se aplique en todos los sentidos, es decir la prevención social, comunitaria y situacional, esta última resulta muy importante al poder hacer más seguros los espacios y promover que los ciudadanos puedan volver a usar los espacios que utilizaban y por ende reducir los gastos individuales y comunitarios.

2.4. Miedo al delito y la percepción del miedo

Este apartado tiene estrecha relación con el concepto in(seguridad) subjetiva definida en el primer ítem del presente capítulo.

De acuerdo a la psicología, Álvarez define al miedo, como *“el estado subjetivo, hablando en el plano individual y colectivo, que nos permite percibir con certeza manejarnos en un espacio exento de peligro o amenazas, reales o potenciales; implicando la prevención y determinación de las causas que produzcan lo contrario: inseguridad”* (Álvarez G. , 2013)

Ferraro establece que *“el miedo al crimen es una respuesta emocional de nerviosismo o ansiedad al delito o símbolos que la persona asocia al delito”* (Ferraro, 1995). Otros autores como Soto, define el miedo al delito como la percepción que tiene cada individuo de sus propias posibilidades de ser víctima de un delito. (Soto, 2005).



Figura 7. La vía pública con presencia de personas consumiendo alcohol, se percibe como peligrosa. Fuente: Perú21. (2018)

De la lectura de los autores anteriores, es posible decir que el miedo al delito se traduce en las sensaciones generadas en determinados territorios donde se puede percibir amenazas de algún tipo, además Hollway y Jefferson indican que estas sensaciones son experimentadas dentro de lo cotidiano donde se desenvuelve el individuo. (Holway & Jefferson, 1997).



Figura 8. Parques con poca iluminación nocturna. Elaboración propia. (2021)

Por otro lado, Percepción de inseguridad abarca diversos aspectos, no solo la experiencia de haber sido víctima de un acto delictivo, sino el conocimiento de estos actos en un territorio dado. Es así que la percepción es algo aún más subjetivo, que no solo se basa en las experiencias de un individuo, sino en la vivencia de su círculo social y muchas veces de los medios de comunicación, en el *“discurso”* de estos actores; Foucault citado en (García-Castro & Barrantes, 2016) señala que, la percepción social de los problemas es transmitida mediante el discurso y estos son actos de habla estructurados que producen una realidad.

A todo lo mencionado anteriormente, también influyen algunas variables físicas relacionadas con el diseño urbano; y a ciertos comportamientos sociales de riesgo. Los lugares considerados peligrosos también inciden en la percepción del miedo

Sin embargo, Fariña (2019) en la Conferencia "La prevención del delito mediante el diseño urbano: enfoque CPTED" "Urbanismo de la vida cotidiana. Ciudad y seguridad", menciona que en su experiencia el hecho de que un lugar tenga una alta percepción de inseguridad no se traducían en que en este lugar se desarrollen actos delictivos, sino más bien que la alta percepción de inseguridad de algunos espacios muchas veces ocasionaba que estos dejaran de utilizarse y se convirtieran en territorios olvidados bajo el estigma de inseguros.

Estos dos conceptos, el miedo al delito y la percepción del delito pueden llegar a confundirse, para esto Álvarez (2013) explica, que la diferencia es que la primera está relacionada con el temor de los ciudadanos a convertirse en víctimas de la delincuencia; mientras que la segunda viene a ser el miedo al delito de forma subjetiva.



Figura 9. Miedo al delito, zonas peligrosas, territorios olvidados. Fuente: Ssociologos.com. (s/f)



www.isglobal.org



www.arquitecturayempresa.es



www.criticaurbana.com



www.fundacionmapfre.org

III: SEGURIDAD EN EL ESPACIO URBANO

En el presente capítulo se parte por indagar sobre la relación entre el diseño urbano, la arquitectura y la inseguridad, para tener una visión global de cómo esta relación se ha ido estrechando con el pasar de los años. Además, se reconocen cuatro distintas problemáticas, que vienen siendo estudiadas en las últimas décadas y de las cuales se han desarrollado una serie de guías, planes, manuales y lineamientos que serán rescatados para posteriormente identificar criterios generales de diseño urbano.

- Seguridad para los niños: Caminos Escolares
- Seguridad frente a la mendicidad: Urbanismo hostil
- Seguridad y género: Espacio igualitario
- Seguridad y coronavirus: Espacio Saludable

3.1. Seguridad en el diseño urbano y arquitectónico



Figura 10. Dubrovnik, en el Mar Adriático. Fuente: Consejo Nacional de Turismo de Croacia. (s/f)

En este apartado se desarrollará de manera global y breve la evolución de la seguridad en relación al diseño urbano y arquitectónico, mencionando algunas teorías, autores, manuales, guías y normativa desarrollada por algunos países que han ido explorando más en el tema. Sin embargo, el desarrollo de todo lo detallado en este apartado se tratará a profundidad en el Capítulo III de la presente investigación.

La seguridad es un tema que ha estado presente a lo largo de la historia, sin embargo, no es hasta los años sesenta cuando empieza a ser relacionado con la ciudad, antes era estudiado únicamente por sociólogos. Se sabe también que por temas de (in) seguridad, la estructura de la ciudad ha sufrido cambios a lo largo de la historia, desde la ciudad antigua, pasando por la ciudad de la revolución industrial hasta la ciudad actual; cabe señalar que los factores que dan lugar a la inseguridad también han ido cambiando con el pasar de los años, por ejemplo, la ciudad medieval necesitaba ser protegida de ataques de ciudades vecinas y eran las murallas las que otorgaban este tipo de protección. Posteriormente en las grandes ciudades en el siglo XIX, la problemática cambia y se tiene que resolver el hacinamiento, salubridad, movilidad, la proporción entre suelo construido y vacío, espacio público y privado, pero también otro tipo de problemas sociales que generaba el reparto de riquezas, los ciudadanos empezarán a defender sus derechos ante crímenes, violaciones, explotación, etc. (Escudero, 2015)

Sin embargo, es en los años 60' y 70' cuando se comienza a plantear la hipótesis de que la forma del espacio urbano y la seguridad ciudadana están estrechamente relacionados. En un primer momento, la atención se dirigió a las mujeres que se dieron cuenta que ciertos lugares eran inseguros, aparece Jane Jacobs con el auge de la ciudad del movimiento moderno y empieza a indagar en el tema y nos deja análisis y reflexiones vigentes hasta la actualidad.

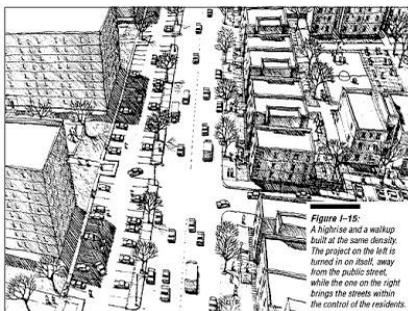


Figura 11. Espacio urbano y seguridad ciudadana. Fuente: *Creating Defensible Space*. (1996)



Figura 12. Demolición de edificios residenciales antiguos. Fuente: Goudse Post. (s/f)



Figura 13. Pisos nuevos Oosterwei. Fuente: WindwalkerNld. (s/f)

Asimismo, C. Ray Jeffery en 1971 criminólogo de profesión, formula el término “prevención de la delincuencia mediante el diseño del entorno” y posteriormente surgen los primeros trabajos de Newman donde se amplía el término con *Defensible space: people and design in the violent city* publicada en el año 1971 y en 1996 desarrolla el manual *Creating Defensible Space*, donde desarrolla algunos principios básicos sobre diseño de espacios seguros, y ejemplos de aplicación.

Ambos autores, Jacobs y Newman, destacan dos aspectos importantes: La vigilancia informal, como la importancia de la observación del espacio público (ver y ser visto) y el control social informal a través de una orientación eficaz y buena visibilidad; ambos como elementos imprescindibles para aumentar la seguridad en la ciudad.

Entre los países pioneros en la aplicación de estos enfoques de prevención de la inseguridad a través del diseño urbano, aparecen los Países Bajos con el Programa de Seguridad Ciudadana en el Distrito de Oosterwei en Gouda del Concurso Internacional de Buenas Prácticas de Dubái de 1996. Según se señala en las actas del concurso, este sector se comienza a edificar en 1969, estaba compuesto por bloques de vivienda de cuatro plantas y existían dos grandes problemas: el primero, la falta de identidad que daba lugar al escaso mantenimiento de jardines y por ende originaba espacios inseguros, desolados; y el segundo y más importante, la infrautilización de la zona. Para esto, se elaboró un plan ambiental que iba de la mano con planes de mejora de 500 viviendas las cuales fueron renovadas y parcialmente reemplazadas; este plan ambiental incluyó un estudio sobre planificación y usos del entorno, que pretendía clarificar la estructura del distrito ya que es primordial que los usuarios puedan orientarse sin dificultad en la zona; en la memoria del concurso señala que:

“Se ha dado una gran importancia al desarrollo local, mediante el uso de agua y vegetación en los paseos. En las calles residenciales se ha puesto énfasis en las superficies duras. En ciertos lugares, en los que las zonas verdes tocan el paseo, se han plantado grandes árboles para aumentar la sección.

Se han creado diversos entornos en las zonas verdes que existen entre las viviendas, tales como sectores semicirculares con áreas de recreo, más zonas de parque abiertas. El control informal en los espacios abiertos se aumenta creando líneas de visión desde los pisos bajos y desde los jardines privados. Para identificar las viviendas, se han situado señales de color en las aceras de las calles y en el mobiliario urbano". (Gobierno local Gouda, 1996).

De esta manera, otro aspecto que empieza a cobrar importancia, es la mezcla de usos (residencia, ocio y trabajo) asegurando que exista gente en la calle durante todo el día, y por ende se aumentaría la sensación de seguridad en los espacios públicos para todos los usuarios y residentes del barrio.

En los últimos años, la relación entre el diseño urbano y la prevención de la delincuencia se ha hecho bastante estrecha, en la Unión europea a finales de los años noventa se emiten una serie de directrices con la misión de reducir la delincuencia a través del diseño y la planificación urbana, como por ejemplo el conjunto de estándares europeos emitidos por el comité técnico 325 (TC325) de CEN (El comité Europeo para la estandarización) sobre la Prevención de la delincuencia – Planificación urbana y diseño de edificios: CEN / TR 14383-2: 2007.

Este documento tiene el status de "*Technical Report*" e indica que debe entenderse como respaldo de buenas prácticas y no como estándar con valor vinculante, el *Technical Report* confirma que el planeamiento urbanístico tiene un impacto sobre la criminalidad y el temor a ella, también se menciona que los criterios para la prevención del delito deben aplicarse a distintas escalas y niveles del planeamiento, asimismo recomienda considerar las características físicas y sociales de la zona además de su relación con el resto de la ciudad.



Figura 14. Certificado policial de Casas Seguras. El certificado debía añadir calidad, ser económica y viable además era necesaria su estandarización.
Fuente: Armando Jongejan. (s/f)

En el Anexo D del TR 14383-2: 2007, se enlistan principios fundamentales que deben aplicarse en el proceso, por ejemplo:

- El sentido de pertenencia de los usuarios hacia el lugar,
- La vitalidad en las calles y espacios públicos,
- El hecho de reconocer y escuchar a la población más vulnerable,
- La creación de una red urbana de servicios y espacios, continua y clara,
- Los espacios y edificios deteriorados y abandonados comunican miedo y atraen conductas antisociales,
- La auto vigilancia es clave para la prevención del crimen, y las videocámaras son solo una medida paliativa al problema.

Estos principios que dicta el *Technical Report* se apoyan y refuerzan las diversas teorías sobre el tema, pero también marcan una pauta en la normativa sobre el diseño y planeamiento urbano relacionado con la reducción del crimen en Europa.

Por otro lado, existen también otras directrices nacionales como: el “Seguro por el Diseño” del Reino Unido, el “certificado Policial de Casas Seguras” de los Países Bajos donde se le da un valor extra al entorno de la vivienda y no solo a las condiciones de la misma, asimismo, la “Valoración de Efecto de Seguridad Física y Seguridad frente a Actos Delictivos” (*Veiligheids Effect Rapportage*) también de los Países Bajos y las directrices danesas relativas a la violencia y el vandalismo. (Van Soomeren, 2007).

Asimismo, se han llegado a publicar manuales destinados a la prevención de la inseguridad, como por ejemplo “El Atlas de la Seguridad de Madrid”, promovido por el observatorio de la Seguridad del Ayuntamiento de Madrid y dirigido por Felipe Javier Hernando, Manuel Correa y Jose Fariña, en el cual mediante mapas y gráficos se muestra una imagen del riesgo social objetivo y subjetivo de la ciudad de Madrid.



Figura 15. Portada Atlas de la Seguridad de Madrid. (2007)



Figura 16. Portada Manual de Planificación, Diseño Urbano y Gestión para espacios seguros. Fuente: Politécnico di Milano. (2006)

También el Manual de Planificación, Diseño Urbano y Gestión para espacios seguros elaborado por el Laboratorio *Qualità Urbana e Sicurezza* del Politécnico Di Milano. De igual manera en Latinoamérica, se publicó el Manual de Espacios Urbanos Seguros de los Ministerios de Vivienda y Urbanismo e Interior de Chile en conjunto con la Fundación Paz Ciudadana y la Guía para el Diseño de Espacios Públicos Seguros, elaborada por el Gobierno Mexicano.

De esta manera se ha podido comprender que entre el diseño urbano y la (in) seguridad existe una relación bastante compleja que viene siendo estudiada hace aproximadamente 60 años desde la disciplina de la urbanística, un tema que antes era considerado como ajeno a la profesión del arquitecto y del urbanista hoy en día se va demostrando lo contrario y causa mayor interés. El conocimiento de toda esta normativa y manuales demuestra no solo el interés y estudios más profundos en el tema, sino también expone una ausencia de normativa sobre el tema en Latinoamérica y específicamente en el Perú; sin embargo, marcará la pauta para más adelante enunciar los criterios y lineamientos de diseño que contribuyan con el incremento de la seguridad urbana (Capítulo 5), considerando la realidad urbana, física y social de la periferia urbana de Arequipa – Perú, una realidad muy distinta a la europea.

3.2. Seguridad para los niños: Caminos Escolares

3.2.1. Concepto de Caminos Escolares Seguros

Son itinerarios de circulación preferente, seleccionados entre los recorridos más utilizados por los alumnos y alumnas para ir desde la casa al colegio. Esta iniciativa favorece que los niños y niñas se desplacen desde sus domicilios hasta los centros educativos de un modo más sostenible, seguro y autónomo, de manera que se impulse la recuperación del espacio público como espacio de relación y convivencia, y como una manera innovadora y participativa de abordar la educación hacia la movilidad.



Figura 17. Proyecto Caminos Escolares Seguros. Fuente: Ayuntamiento de Adra. (2019)

3.2.2. Antecedentes

Como se ha mencionado con anterioridad, la ciudad ha sufrido cambios considerables en cuanto a su estructura; en la década de los setenta, las calles sufren una fuerte transformación ya que pasan de ser un espacio peatonal prioritariamente, a estar ocupados por vehículos a motor. Este cambio modifica también la percepción de confort en las calles, y muy por el contrario la sensación que se genera es la de hostilidad por el temor a ser atropellados, o la molestia del ruido, contaminación y el caos originado en ellas.

El resultado de todo esto, son ciudades y pueblos donde cada vez es más difícil transitar a pie de manera confortable y segura, todo esto influye también de manera directa en la forma de moverse de los niños, niñas, jóvenes y personas con movilidad reducida por la ciudad.

En respuesta a esta problemática surge el desarrollo de proyectos de caminos escolares seguros, de los cuales se tiene conocimiento que las primeras acciones se desarrollan en la ciudad danesa de Odense en los años 70, aunque recién en la década del 90 se comienza a difundir el concepto y a promover proyectos abordando esta problemática en distintas ciudades europeas como se cita en (Berenguer, Burgos, Ortuño, & Prieto, 2014).

Posteriormente, el incremento acelerado de la inseguridad vial, accidentes mortales y problemas de salud como la obesidad infantil son los detonantes para que aparezcan los primeros grandes proyectos en países como Estados Unidos, Canadá, Nueva Zelanda o Australia.

El primer gran proyecto se tituló “*Safe Routes to School*” en EE. UU, en este momento la seguridad estaba referida a la seguridad vial, este era el centro del proyecto, pero posteriormente y hasta la actualidad el concepto ha evolucionado, ya que surgieron problemas y soluciones más importantes que los estrictamente viales o de tráfico. (Figura 188).

Estos primeros proyectos, se centran en estrategias donde el peatón evita el contacto con el tráfico o que los conductores identifiquen con mayor claridad a los peatones, por ejemplo, surgen proyectos como el “Pedibus” que es desarrollado en varios países europeos y consiste en crear rutas organizadas con escolares y adultos para ir caminando a la escuela, en estas rutas se va caminando como si fuera un autobús y van recogiendo niños para ir todos juntos, usualmente los adultos portan chalecos con cintas reflectivas para su fácil reconocimiento, estos proyectos traen como beneficios reducir las emisiones, despejar el tráfico en los puntos escolares, facilitar a las familias el recojo de escolares, también favorecen la socialización entre niños y las condiciones físicas de los niños; pero son campañas sociales que se dan de manera eventual a favor de la movilidad sostenible y que no necesariamente involucran una intervención definitiva en el espacio urbano.

Es con las ideas de Francesco Tonucci, que el concepto cambia y aparece como un nuevo objetivo la autonomía infantil, ya no solo se piensa en generar estructuras adicionales y diferenciadas para peatón y vehículo, sino se piensa también en recuperar el espacio público para el uso peatonal y acondicionar el diseño para el usuario que necesite usar este espacio, en este caso los niños y jóvenes.



Figura 18. Captura de Pantalla de la Pagina Web de Safe Routes to School (2020)



Figura 19. Línea Pedibus en Chaville Francia. Fuente: <https://n9.cl/s6phb>. (2018)

En España dentro de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, se señala que el 70% de los escolares españoles nunca van solos a la escuela; además que desde los años 70, la distancia permitida para el juego autónomo ha disminuido un 90% y el tiempo libre se ha reducido a 15 horas por semana. (Dirección General de Tráfico, 2013), por estas razones se pone en marcha el proyecto de Camino Escolar que se explicará con mayor detalle en el ítem 3.2.3. Casos de estudio.

Por otro lado, los países han reconocido el problema y han incluido dentro de los objetivos del Desarrollo sostenible, dos metas relacionadas a esta problemática:

ODS 3 – Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades

Meta 3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por lesiones de tráfico en el mundo.

ODS 11 – Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Meta 11.2: Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial. en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.



Figura 20. Objetivo del Desarrollo Sostenible N°3: Salud y Bienestar. Fuente: ONU ((2015)



Figura 21. Objetivo del Desarrollo Sostenible N° 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles. Fuente: ONU ((2015)

1. Seguros

Crear una red de itinerarios seguros y cambiar hábitos de desplazamiento caminando, o en bicicleta o en transporte público.

3. Saludables

Promover la movilidad activa, el caminar y pedalear, favoreciendo el desarrollo de una actividad física cotidiana y hábitos de vida saludable, con menos obesidad y mejor salud.

2. Sostenibles

Reducir el número de vehículos a motor que trasladan a los niños al colegio, aminorando el exceso de emisiones contaminantes y el ruido, actuando en favor de la mejora del medio ambiente, la recuperación del espacio público y la seguridad vial infantil.

4. Con autonomía

Fomentar el que los niños recuperen la calle y vayan solos o en compañía de sus amigos al colegio. De este modo se favorecerá la autoestima, la socialización y el proceso de aprendizaje por medio de la interacción y la cooperación.

En América Latina, la problemática se complica aún mucho más, puesto que existe mayor desigualdad y falta de oportunidades. En muchas ocasiones la escuela se ubica en zonas inaccesibles donde los estudiantes tienen que caminar largas distancias, en condiciones viales malas y sobre todo inseguras. Y es que en determinadas ciudades o zonas dentro de las ciudades el tema de la inseguridad comienza a pesar más, ya que resulta casi imposible que un niño o niña pueda caminar solo por la calle ya que los peligros a los que se expone son muchos, algunas zonas resultan hostiles por la presencia de pandillaje, alcoholismo, drogadicción o la presencia de peligros mayores como secuestro y trata de menores.

Sin embargo, es bueno saber que también en esta parte del mundo existen buenas prácticas que se han venido desarrollando con éxito en los últimos años. Como en Chile, Argentina, Ecuador y Panamá.



*Figura 22. Niños camino a la escuela
Arequipa-Perú. Autor: Diego Ramos
Lupo. (2018)*

3.2.3. Casos de Estudio

En este apartado se analizarán dos proyectos de intervención, el primero en Latinoamérica y el segundo en Europa. De este análisis se identificarán criterios y estrategias generales de diseño urbano y arquitectónico, cabe señalar que las estrategias de tipo normativo, social o político eventualmente se mencionaran, sin embargo, se encuentran fuera del campo de estudio del presente trabajo.



CAMINO ESCOLAR CABALLITO, ARGENTINA – BUENOS AIRES

- Escala: Barrio en zona urbana
- Autoridad: secretaria de Transporte del Gobierno de la ciudad de Buenos Aires
- Estado actual: Proyecto culminado

Problemática:

- Condiciones viales: mal estado de las veredas que afectaban la inseguridad pública.
- No existía una senda diferenciadora que hiciera la distinción de camino seguro.
- Existía un programa de senderos seguros ya implementado por lo que el nombre camino seguro generaba confusión en la difusión del proyecto.

Objetivo:

promover y facilitar que los estudiantes vayan a la escuela en condiciones de seguridad, a pie o en bicicleta, sin el acompañamiento de los adultos.

Involucrados:

- Secretaria de transporte de gobierno de la ciudad Autónoma de Buenas Aires, Ministerio de educación de GCBA
- Ministerio de Justicia y seguridad

Etapas: el proyecto se desarrolló en 4 etapas que se detallan a continuación:

01 PLANIFICACIÓN

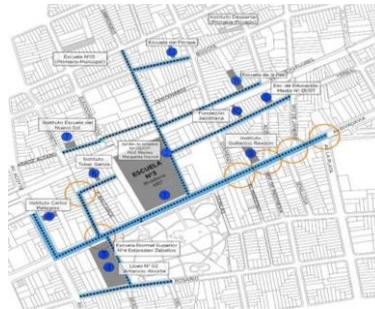
- Estudios de experiencias previas.
- **Diagnostico**
- Selección de escuela en base a criterios: número de alumnados, oportunidades de mejora vial, potencial para conformar una red.



Figura 23. Esquemas del proyecto.
Fuente: Dirección General de Planificación de la Movilidad, Buenos Aires, Argentina. (2018)

02 DISEÑO

- Investigación de referentes.
- Filtros de **factibilidad** técnica y económica.
- **Validación** con áreas de tránsito y transporte.
- Selección en base a criterios de fácil implementación y bajo costo



Estudios en sitio:
identificación de escuelas,
conteos peatonales,
investigación del número
de alumnado, etc.



Definición de la traza derivada del análisis del territorio y las encuestas a alumnos y directivas escolares.
Rediseño y adecuación geométrica en intersecciones viales.

03 DESARROLLO PROYECTO

- Coordinación con el Ministerio de Educación.
- Presentación ante escuelas
Comunicación a niños y docentes.
- Revisión de Datos:
Encuestas, conteos peatonales-vehiculares, velocidades, etc.

ACCIONES:

Todos los caminos escolares seleccionan una escuela como nodo central y abarcan una red de establecimientos, pudiendo extender la traza de entre 2 a 4 km, lo que permite un desplazamiento casa – escuela a través de una vía de circulación preferente en el marco de un modelo de ciudad más sustentable. Esto se logra a través de la incorporación de los siguientes elementos:

Señales viales lúdicas exclusivas para entornos

- Sendas: permite identificar y diferenciar el camino escolar
- Velocidad: la velocidad en zona escolar se reduce a la mitad, es decir avenidas a 30 km/h y calles internas 20 km/h.

Rediseño y entorno

- Señalización vertical: marcando ascenso – descenso, prohibición de estacionamiento y precauciones.

Nuevo equipamiento

Inclusión de nuevos usos, mobiliario para paraderos y mobiliario urbano.

Intervenciones:

- Intervenciones peatonales en intersecciones: rediseño de geometría y radio de giro, implementación de nuevo mobiliario urbano.

1. Señales viales lúdicas exclusivas para entornos escolares

3. Nuevo equipamiento urbano



2. Rediseño y entorno vial

4. Intervenciones peatonales

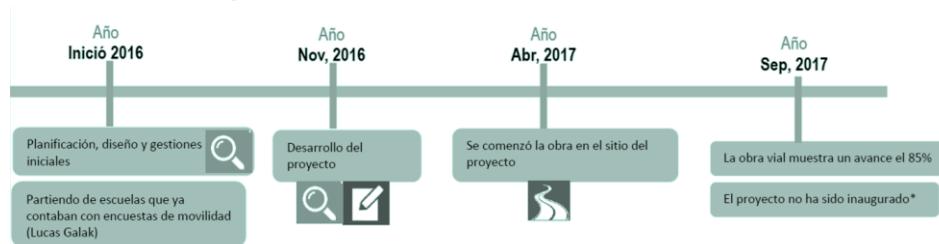
Figura 24. Rivadavia y Ambrosetti,
Caminos Escolares. Fuente: Dirección
General de Planificación de la
Movilidad, Buenos Aires, Argentina.
(2018)

04 SEGUIMIENTO EVALUACIÓN

No se encontraron datos de la evaluación del proyecto.

El proyecto se culminó en setiembre del 2017, se tenía programado realizar la evaluación de los resultados para octubre del mismo año y además los talleres en aulas también continuarían, sin embargo, no se logró encontrar documentación al respecto.

Evolución del Proyecto:



Imágenes del Proyecto:



Figura 25. Sendas peatonales lúdicas, radios de giro y macetas. WRI México (septiembre 2017)



Figura 26. Señalética vertical, tótems. WRI México (septiembre 2017)



CAMINO ESCOLAR PASO A PASO, ESPAÑA

Este proyecto se concibe dentro de la “estrategia de Seguridad Vial 2011-2020”. Se trata de una guía que desarrolla paso a paso como llevar a cabo un proyecto de camino escolar.

- Escala: Barrio en zona urbana
- Autoridad: Dirección General de Tráfico
- Estado actual: Proyecto en desarrollo.

Problemática:

- Incremento de enfermedades respiratorias en niños, asociadas a la contaminación atmosférica.
- El 30% de los menores entre 6 y 14 años dicen sentirse solos en casa.
- El 70% de los escolares españoles no caminan solos.
- La distancia para el juego autónomo de niños ha disminuido un 90%
- Uno de cada tres niños España sufre de sobrepeso u obesidad.

Objetivo:

Que los niños y niñas se puedan desplazar de manera autónoma desde su vivienda hasta la escuela, apostando por una movilidad saludable y segura

Involucrados:

- Los niños
- Las familias
- La administración pública
- Los centros educativos

Etapas:

**01
 ACTUACIONES
 PREVIAS**

- Definición del proyecto
- Objetivos
- Creación de comisión técnica

**02
 DIAGNÓSTICO**

- Análisis de la movilidad: hábitos de desplazamientos y recogida de información.
- Elaboración de mapas con itinerarios
- Identificación de problemas y sus causas

- Recabar información sobre la forma de acceso al colegio, percepción de (in)seguridad y la actitud frente al cambio.
 - Participación ciudadana mediante encuestas.
 - Difusión del programa.
 - Análisis del entorno de los colegios y trayectos principales desde la óptica de la seguridad infantil y el confort peatonal.

ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

- Encuestas
- Mapas
- Conteo a mano alzada



ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO:

- Aceras mobiliario urbano arbolado iluminación pavimento
- Los cruces donde esta, velocidad de vehículos, son largos? cortos?
- Vida y uso de la calle quienes usan el espacio? es desolado o hay actividad?



Una acera estrecha es incómoda para caminar y no permite que dos o más personas puedan ir charlando o se crucen cómodamente

Las calles rectilíneas incitan a los conductores a ir más deprisa, y más si hay barreras para impedir que los peatones puedan cruzar por cualquier lugar

Las señales ¡para coches! se sitúan en las aceras, siendo un estorbo más para caminar



Un paso elevado sirve de "puerta" para indicar que se entra en una calle de tráfico calmado

Sustituir el asfalto por otro pavimento para que quienes conducen sientan que la calle no les pertenece del todo y que tienen que compartirla con las personas que van despacio o quieren jugar

Un trazado curvilíneo hace frenar a los coches. En el espacio ampliado, un árbol y unos bancos convierten el espacio en un "salón" donde sentarse y charlar

03 ELABORACIÓN DEL PLAN Y PROPUESTA DE ACTUACIÓN

- En el ámbito formativo educativo.
- en el Espacio público
- De acuerdo a un calendario y recursos.

-**Participación Ciudadana:** involucrar a los niños, jóvenes y familias.
-Análisis de **propuestas** del **Espacio Público:** conocer el espacio inmediato para crear el sentimiento de pertenencia.
- Análisis de la **movilidad:** vincular los movimientos y comportamientos cotidianos con las repercusiones de la movilidad.

-Intervenir en el **espacio Público.**
-Instalación de **señalética** y pintura.
-**Gestión del tráfico:** medidas de regulación económicas, como regular el estacionamiento y el paso de vehículos o reducir la velocidad.

04 SEGUIMIENTO EVALUACIÓN

- Evaluación de resultados
- Evaluación del proceso.
- Evaluación de impactos.

-**Evaluación de resultados:** se compara el número de niños que antes acudían colegio en transporte motorizado y ahora lo hacen a pie o en bicicleta.
-**Evaluación del proceso:** si se han realizado las actividades previstas y el grado de satisfacción de los involucrados.
-**Evaluación de impactos:** conocer si la puesta en marcha ha transformado ideas y comportamientos.

3.2.4. Comparativo entre las dos propuestas

			CAMINO ESCOLAR CABALLITO, ARGENTINA	CAMINO ESCOLAR PASO A PASO, ESPAÑA
ESCALA			Local	Local
INVOLUCRADOS			Secretaría de Transporte del Gobierno. Ministerio de educación Ministerio de Justicia y seguridad. Niños, familias y vecinos	Administración pública Niños, familias y vecinos.
OBJETIVO	Seguridad Vial		x	x
	Seguridad Pública		x	x
ETAPAS			- Planificación - Diseño - Desarrollo Proyecto - Seguimiento y Evaluación	- Actuaciones Previas - Diagnostico - Elaboración del Plan y propuesta de actuación - Seguimiento y Evaluación
ACCIONES	participación ciudadana		- Encuestas a alumnos y directivas escolares	- Encuestas a alumnos, padres de familia y vecinos. - Elaboración de dibujos por parte de alumnos con el recorrido diario. - Elaboración de mapas con itinerarios y actividades.
	señalética		- Señalética Ludica amigable con niños y jóvenes. - Señalética vertical	- instalación de señalética y pintura.
	inclusión de usos		- Inclusión de módulos de venta en la vía pública.	- Inclusión de actividad en zonas desoladas.
	mobiliario urbano		- Nuevo mobiliario urbano, inclusión de vegetación en macetas	- Inclusión de mobiliario urbano, arbolado, mejora de iluminación.
	mejora vial		- La velocidad en zonas escolares se reduce a 30km/h en avenidas y 20 km/h en calles internas	- Mejora de pavimentos. - Mejora de cruces viales. - Reducción de velocidad. - Ensanche de aceras. Regulación del estacionamiento.

Figura 27. Cuadro comparativo. Elaboración Propia

3.3. Seguridad frente a la mendicidad: Urbanismo hostil

La arquitectura hostil o defensiva, también conocida como “diseño incómodo”, consiste en la implementación de elementos disuasorios, modificaciones en el mobiliario urbano o intervenciones sensoriales como la luz y el sonido, con el fin de delimitar el uso de este (Savičić y Savic, 2012), estas medidas tienen el fin de reconducir el uso del espacio urbano evitando “marginales” a su alrededor.

Estos agentes se materializan en objetos e instalaciones que garantizan el control en el entorno y estrategias de comunicación sin la presencia explícita de autoridades como seguridad o policía.

Para hablar de esta problemática, primero hay que conocer al colectivo que afecta directamente, los “sin hogar”, este término procede de los Estados Unidos de la traducción literal de “*Homelessness*”; en España no se disponía de un término oficial y se empiezan a identificar primero a los “sin techo” que son aquellas personas que viven en un espacio público y que pueden o no pernoctar en un centro asistencial; en segundo lugar a los “sin vivienda” aquellos que no poseen vivienda propia y habitan en refugios, alojamientos temporales o en instituciones como la cárcel, hospitales, etc.; y por último, “vivienda inadecuada” aquellos que viven en una estructura temporal o en asentamientos ilegales o irregulares.

Este fenómeno ha existido siempre, la exclusión social y la marginalización de ciertos colectivos ha estado presente en nuestra sociedad desde tiempos inmemoriales, lo novedoso son las formas de combatirlo, sin ahondar en la raíz del problema, sin considerarlos como personas que necesitan de la ayuda del sistema, sino como una lacra que hay que erradicar y sacar de nuestras calles, que afean el mobiliario urbano y el paisaje.

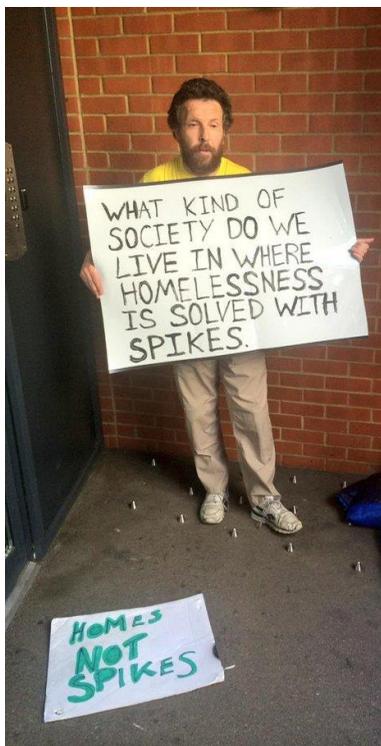


Figura 28. The #HomesNotSpikes protest in Southwark Bridge Road. Tweet London SE1 Community Website. (2014)

Gordan Savičić y Selena Savic citado en (Romero, 2019), afirman que este suceso (la arquitectura hostil) ocurre en toda Europa y sobre todo en Países Bajos, siendo este uno de los países pioneros en este tipo de diseño, mencionan también que no solo es implementado en el sector público sino también en el privado, por ejemplo las cadenas de comida rápida crearon sillas incómodas, donde solo se puede permanecer de una forma ergonómica los primeros 15 minutos, esto para fomentar la fluctuación de los clientes; otro tipo de herramientas que se dan en edificios o incluso urbanizaciones, es el mantener luces encendidas para así evitar comportamientos delictivos.

Como se puede ver, este tipo de intervenciones se desarrollan en el diseño urbano de los espacios y van especialmente dirigidos a las congregaciones de grupos marginales como son los jóvenes, los sin techo, drogadictos y alcohólicos, como modo preventivo a sus asentamientos. Sin embargo, también se puede ver que el público al que va a dirigido no es tan estrecho o no se puede definir concretamente ya que, por ejemplo, el mobiliario urbano no puede discernir quien hace uso de él.

3.3.1. Clasificación:

De este tipo de arquitectura hay muy poca información, más allá de la que aparece en prensa, una de las fuentes con más cantidad de información es Savičić y Savic (2012) citada en (Romero, 2019), en este artículo se menciona que existen dos categorías en las que se divide este diseño: Dispositivos y objetos. Siendo **dispositivos**, los sistemas capaces de transmitir o grabar información que condiciona a las personas en el espacio público, sistemas de vigilancia e instalaciones de luz y sonido. Por otro lado, los **objetos**, son intervenciones y modificaciones en la estructura o en la forma de algunos elementos de manera que constituyan barreras o limiten su uso.

Adicionalmente a esta clasificación, para esta categoría, **objetos**, se toma en consideración una segunda clasificación presentada en un trabajo de Fin de grado (Vilá, 2017) basada entre la relación entre la arquitectura urbana y los individuos sin hogar que la habitan: depredación y parasitismo, de acuerdo a las relaciones existentes entre los seres vivos y el ecosistema.

Depredación desde el punto de vista de la ciudad hostil que cuenta con una arquitectura defensiva muchas veces camuflada bajo un diseño innovador y llamativo, representa una ciudad hostil que trata de apartar a los sin techo de sus calles, arquitectura o mobiliario.

Y el **parasitismo** que considera al mendigo como parásito que se aprovecha de la arquitectura urbana y de los servicios proporcionados por ONG, y degradan el entorno urbano en el que se asientan; apareciendo así la arquitectura oportunista, aquella que aparece por necesidad.

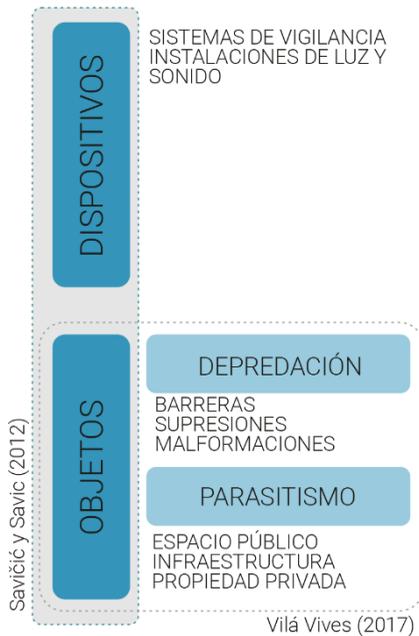


Figura 29. Clasificación arquitectura hostil. Elaboración propia en base a Vilá Vives. (2020)

Figura 30. Arriba: dispositivos de vigilancia e instalaciones de luz. Abajo: DEPREDACIÓN. Public Bench Rotterdam, Camden Bench Londres y pinchos de cemento China. Fuente (Vilá, 2017). PARASITISMO: indigente durmiendo en cajero automático Bolivia. Fuente Lapatria.bo. (s/f)



Depredación: Arquitectura Defensiva

Centrada desde la visión del “sin techo”, donde la ciudad es la que ataca e intenta expulsar a los indigentes de su territorio; La arquitectura defensiva o arquitectura hostil, aparece como una tendencia donde el espacio público se construye o se modifica con la intención de desmotivar su uso.

Asimismo, este tipo de arquitectura se utiliza también para modificar el comportamiento de la población, por ejemplo, al diseñar papeleras con aberturas pequeñas para evitar introducir basura de gran tamaño o la eliminación de bancas en algunos sectores de la ciudad y así favorecer el consumo en terrazas o bares.

Estas intervenciones se pueden clasificar en 3: barreras, malformaciones y supresiones

Supresiones: aquellas modificaciones que transforman el mobiliario urbano en elementos individuales y separados que no permiten el descanso ni el reposo de los sin techo, y que indirectamente niegan la interacción social y el disfrute público.

Malformaciones: diseño del mobiliario urbano o arquitectura urbana, en la que se incluyen algunas características “innovadoras” pero que realmente llevan un trasfondo hostil, por ejemplo, bancos corridos con una inclinación determinada o con formas onduladas que impide ser usado como cama y que permite que el usuario solo se apoye.

Barreras: aquellas que delimitan el espacio y señalan hasta donde está permitido pasar, este tipo de intervenciones también se conciben para impedir el uso de algunos espacios de la ciudad, mayormente aquellos lugares donde los indigentes buscan cobijo frente a la noche, la lluvia o el sol.

Como ya se mencionó anteriormente, este tipo de intervenciones no solo afectan a los sin techo, sino también a otro tipo de población como los adultos mayores que pasan los días sentados en las bancas de algún parque o disfrutan de una conversación con otros ancianos en la plaza. La arquitectura defensiva u hostil consigue excluir no solo a indigentes y sin techo sino también a todo tipo de ciudadanos, indirectamente promueve la desigualdad y niega la permanencia en el espacio público.

SUPRESIONES



Diseño Hostil. Fuente: <https://n9.cl/02k0>

Se crean asientos con inclinaciones exageradas que solo permiten que el usuario pueda apoyarse por un momento perdiendo el confort. En un principio solo se incluían en paraderos de bus pero poco a poco se han convertido en un tipo de mobiliario urbano.



Bancas individuales. Fuente: <https://cutt.ly/dhXJOLG>

Se suprimen partes del mobiliario urbanos creando mobiliarios unipersonales con la finalidad de impedir el reposo y descanso de los indigentes; indirectamente también impiden a la sociedad socializar y estar en comunidad.

MALFORMACIONES



Candem Bench. Fuente: Factory Furniture UK

Se crean asientos con inclinaciones exageradas que solo permiten que el usuario pueda apoyarse por un momento perdiendo el confort. En un principio solo se incluían en paraderos de bus pero poco a poco se han convertido en un tipo de mobiliario urbano.

También surgen diseños bajo la etiqueta de innovadores, en los que se generan determinados relieves, que no solo impiden cualquier tipo de posición recostada cómoda, sino también el uso por parte de skaters y finalmente se convierte en un mobiliario urbano sumamente incómodo.



Banca diseño hostil. Fuente: <https://cutt.ly/ohMNAJr>

BARRERAS

Uno de los ejemplos más recurrentes en esta tipología, son los pinchos o elementos punzantes que son colocados en las superficies de nuestras ciudades, algunas de forma discreta y otras veces de una forma agresiva.



Pinchos de hormigón colocados donde solían dormir y acampar personas, Guangzhou-China. Fuente: dailymail.co.uk

La arquitectura disuasoria busca evitar ciertos comportamientos - como dormir en la calle, hacer botellón o 'skate'- colocando barreras físicas. En la imagen, piedras incrustadas en una jardinera de la madrileña plaza de Tirso de Molina.



Fuente: Carlos Rosillo, El País.

ESPACIO PÚBLICO



Figura 31. Indigente durmiendo sobre rejillas de ventilación en París. Fuente: (Vilá, 2017)



Figura 32. Asentamiento de sin hogar en el callejón que da a la calle Beato Gaspar Bono, Valencia España. Foto: KIKE TABERNER. (2019)

INFRAESTRUCTURA

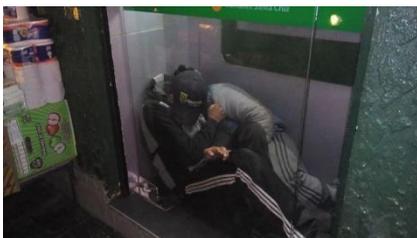


Figura 33. indigentes durmiendo en cajero automático, El Alto Bolivia. Fuente: rcbolivia.com. (s/f)



Parasitismo: Arquitectura Oportunista

Dentro de un ecosistema, un parásito es un organismo que vive sobre un organismo huésped y además suele causarle algún daño o enfermedad. En el caso de arquitectura oportunista, el indigente desarrolla el papel de parásito, aprovechándose de la ciudad (huésped) y de sus servicios perjudicando su imagen y agotando sus recursos.

Los indigentes aprovechan determinados elementos ya existentes y les asignan un nuevo uso que suplente sus necesidades de refugio o cobijo, sin embargo, muchas veces la imagen de la ciudad se ve perjudicada a nivel local o internacional.

Para representar este concepto, se han escogido algunos proyectos que muestran la relación y el proceso en el que el indigente se las ingenia para utilizar y aprovechar algún elemento, la clasificación se hace de acuerdo al lugar donde deciden establecerse.

El **Espacio público**, como el lugar más común (plazas, parques y calles) **Infraestructuras** destinadas a transporte, instalaciones, etc.

Propiedad privada, cuando toman posesión sobre un área, terreno o vivienda en abandono y desuso.

3.4. Seguridad y género: Espacio Igualitario

3.4.1. Concepto:

El urbanismo se ha considerado tradicionalmente una materia neutra, es decir que la manera de diseñar los diferentes espacios no beneficiaba ni afectaba a ninguna persona o colectivo en particular, sin embargo, a partir de los años setenta, feministas del ámbito de la arquitectura, el urbanismo y la geografía han venido demostrando lo contrario y frente a un urbanismo androcéntrico que privilegia lo relacionado con lo masculino; el urbanismo con perspectiva de género ha puesto la vida de las personas en el centro de las decisiones urbanas y analiza cómo los roles de género influyen en el uso y disfrute de nuestras ciudades. (Ortiz & Col·lectiu Punt 6, 2017).

Este subcapítulo está centrado en la (in) seguridad de las mujeres; de acuerdo a la ONU la violencia de género es “todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la vida privada”.

El urbanismo con perspectiva de género busca poner el foco en aquellas tareas asignadas tradicionalmente a las mujeres y que no han sido tenidas en cuenta ni por políticas ni planeamientos urbanos; busca hablar, pensar, observar, analizar, planificar, proyectar y mantener las ciudades desde y para las mujeres, pero no de manera exclusiva ni excluyente. (Muxi, 2018).

3.4.1. Antecedentes

A nivel mundial, uno de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, es “Alcanzar la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas”. Por otra parte, también se enuncia el objetivo de “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, en el que se establece como meta “proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad”.



Figura 34. Perspectiva de género en el urbanismo. Fuente: *paisajetransversal.org*. (2019)



Figura 35. Quinto Objetivo de Desarrollo Sostenible: Igualdad de Género. Fuente: ONU. (2015)

La Nueva Agenda Urbana de la ONU, reorienta la manera en que se planifican, diseñan, financian, desarrollan, administran y gestionan las ciudades y los asentamientos humanos. Entre los objetivos que se persiguen está el “lograr la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a fin de aprovechar plenamente su contribución vital al desarrollo sostenible (...), asegurando la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de derechos en todas las esferas y en los puestos de liderazgo en todos los niveles de adopción de decisiones (...) y eliminando todas las formas de discriminación, violencia y acoso contra las mujeres y las niñas en espacios públicos y privados”. De igual modo se refuerza este objetivo transversal, especificando en muchos de los temas que se abordan, que se harán “teniendo en cuenta la edad y el género”. (Azara & Gil, 2017).

La Agenda Urbana de la UE adopta la dimensión de género para introducirla en el desarrollo urbano, tanto a nivel nacional y regional como en las propias ciudades. En el Pacto de Ámsterdam, aparece como tema prioritario el “Impacto sobre el cambio social, incluido el cambio de comportamiento, promoviendo, entre otras cosas, igual acceso a la información, igualdad de género y empoderamiento de las mujeres”.

La percepción de inseguridad urbana ejerce un efecto de restricción para el acceso, uso y apropiación del espacio público de la ciudad por parte de la ciudadanía. Existe evidencia empírica de que las mujeres auto limitan sus desplazamientos, y por tanto el uso y acceso a los espacios urbanos y transporte público, en función de la percepción de inseguridad. Por lo tanto, este factor constituye un obstáculo para la autonomía de las mujeres, ya que evitan salir a determinadas horas o modifican su recorrido a pie por la ciudad. (Azara & Gil, 2017)

La aplicación de la perspectiva de género no resulta reconocible a simple vista, muchas veces resultan actuaciones que parecen invisibles pero que en el uso cotidiano de la ciudad se vuelven imprescindibles para la calidad de vida y la autonomía de las personas. (Muxi, 2018).

3.4.2. Viena, referente de urbanismo de género

Hay ciudades europeas que han empezado a aplicar la perspectiva de género en sus políticas e intervenciones urbanas y pueden mostrar ya resultados palpables de esta práctica. El caso más conocido es el de la ciudad de Viena, que desde los años 80 ha evaluado los efectos que distintos diseños de políticas urbanas tienen sobre hombres y mujeres, y en consecuencia ha dispuesto desde catálogos de buenas prácticas hasta proyectos pilotos e intervenciones sistemáticas en el ámbito urbano, convirtiéndose en referencia internacional en planeamiento urbano con perspectiva de género.

Eva Kail es ingeniera urbanista y una de las máximas especialistas en urbanismo y género de Europa, fue la primera directora del Departamento de la Mujer del Gobierno de la ciudad de Viena, oficina que en su origen tenía incumbencias en cuestiones de planificación. (...) ha coordinado más de 60 proyectos en los campos de la vivienda, tránsito, espacio público, desarrollos urbanos e infraestructura social. El principal interés de la "Oficina para la coordinación de la planificación y la construcción orientada a las necesidades de la vida cotidiana y las necesidades especiales de las mujeres" es el proyecto urbano pensado desde las experiencias y necesidades de mujeres y niñas. (Muxi, Un día Una arquitecta, 2015).

El gobierno de Viena ha hecho de la ciudad un lugar más seguro y conveniente para las mujeres después de incorporar el género en el diseño urbano. La ciudad mejoró el alumbrado público, hizo que los parques fueran más accesibles para las niñas, ensancho los pavimentos y diseñó viviendas sociales y nuevos vecindarios para las necesidades de las mujeres. Los planificadores han completado más de 60 proyectos urbanos diseñados específicamente para las mujeres.



Figura 36. Eva Kail es ingeniera urbanista y una de las máximas especialistas en urbanismo y género de Europa. Primera directora del Departamento de la Mujer del Gobierno de la ciudad de Viena. Fuente: <https://undiaunaarquitecta.wordpress.com/2015/10/31/eva-kail-1959/>. (2015)



Figura 37. Ubicación del distrito de Mariahilf en pleno centro de Viena.



Figura 38. Criterios de aplicación de perspectiva de género en Mariahilf. Elaboración propia. (2021)



Figura 39. Áreas de actuación del Departamento de género. Elaboración propia. (2021)

Los funcionarios comenzaron a centrarse en la accesibilidad, la seguridad y la facilidad de movimiento, primero en **Mariahilf**, un distrito piloto designado para la incorporación de la perspectiva de género. Ahora han mejorado el alumbrado público para que caminar sea más seguro durante la noche, ampliado más de un kilómetro de pavimento y trajo semáforos amigables para los peatones. Una intersección fue equipada con un paso elevado en rampa para hacer el cruce más seguro para cochecitos y usuarios de sillas de ruedas. (Chalaby, 2021)

En los 60 proyectos pilotos se abordó el acceso desigual a los parques de la ciudad. De acuerdo a lo señalado por Kail, hubo un estudio realizado por dos sociólogos feministas que demostró que las niñas mayores de 9 años dejan de asistir a los parques. En un distrito piloto, se agregaron senderos para accesibilidad, y se incorporaron canchas de voleibol y bádmin-ton para complementar las numerosas canchas de fútbol. Casi al instante, se notó un cambio en los patrones de uso, con mayor presencia femenina. Llevar una lente de género a los parques es ahora una práctica común para los planificadores urbanos de Viena. (Chalaby, 2021)

Y es solo ahora que otras ciudades realmente están tomando en cuenta algunas de las lecciones de Viena. Barcelona ha llevado a cabo una serie de proyectos innovadores, impulsados por el trabajo del colectivo Punt 6. La nueva alcaldesa de París, Anne Hidalgo, también encabeza el trabajo sobre cómo el cambio climático desproporcionadamente impacta a las mujeres en las ciudades. (Chalaby, 2021)



Figura 40. Siete Áreas Temáticas SET para introducir la perspectiva de Género en el proceso urbano. Elaboración propia en base a Azara & Gil 2017

3.4.3. Otros referentes: Comunitat Valenciana

En el 2017 la Generalitat Valenciana elabora el SET para introducir la perspectiva de Género en el Proceso Urbano, un documento con la finalidad de ofrecer un marco de apoyo para mejorar la capacitación técnica, formación y concienciación en la perspectiva de género aplicada al urbanismo y la arquitectura. (Azara & Gil, 2017)

Cabe señalar que esta guía es una síntesis de algunos análisis y propuestas de una amplia bibliografía derivada de ponencias, escritos, seminarios, etc.

El documento se ha estructurado en siete áreas temáticas y da a conocer una problemática existente, muchas veces ignorada, establece una serie de objetivos de partida y ejemplos de actuación que se pueden adoptar en la materia, estos objetivos están plasmados en los siguientes esquemas:





Señalización igualitaria.



Mesas de trabajo femeninas.



Identificación de espacios inseguros



4 MOVILIDAD

- * Introducción de nuevas categorías en los estudios de movilidad en función de los roles de género (rutas, horarios, frecuencia, etc).
- * Mejora de la calidad, seguridad y características espaciales de las infraestructuras y vehículos de transporte público para personas en sillas de ruedas, cochecitos o carros compra.
- * Priorización de los viandantes frente a los vehículos, adecuando su velocidad y el espacio ocupado por ellos.
- * Impulso de la implicación de las mujeres en los procesos participativos y debates sobre los estudios de movilidad y sus cambios.

5 VIVIENDA

- * Distribución flexible y convertible de las viviendas para adaptarlas a los cambios vitales de sus ocupantes.
- * Diseño de viviendas pensadas para personas mayores y personas con movilidad reducida que faciliten su autonomía y la de las personas que las cuidan, que mayoritariamente son mujeres.
- * Priorización de las ayudas a la vivienda a grupos que tienen especial dificultad de acceso a la vivienda por razones de género, como por ejemplo mujeres cabeza de familias, mujeres mayores que viven solas o con capacidades funcionales reducidas y las mujeres víctimas de violencia de género.

6 SEÑALIZACIÓN URBANA

- * Actividades de formación y sensibilización sobre género.
- * Recuperación de espacios urbanos, como plazas y parques, para el desarrollo de sensibilización.
- * Nomenclatura de calles, plazas, parques y edificios representativos con nombres de mujeres relevantes.
- * Difusión de la señalización urbana igualitaria, para eliminar cualquier imagen estereotipada o sexista.
- * Control de los elementos publicitarios, carteles y anuncios expuestos en espacios públicos para limitar o condicionar aquéllos cuyo lenguaje visual o escrito sea discriminatorio.

7 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

- * Propuesta de espacios y tiempos de los procesos participativos y foros de debate, en que las mujeres puedan participar y estar presentes.
- * Impulso para dar a las mujeres voz y capacidad de impacto en los procesos participativos, para que puedan hacer visibles sus necesidades en el ámbito urbano.
- * Análisis de los datos siempre desagregados por sexos y realización de encuestas específicas para conocer aspectos cualitativos.
- * Fomento de la participación de los hombres en temas de igualdad y perspectiva de género.

3.5. Seguridad y coronavirus: Espacio Saludable

3.5.1. Concepto

El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) caracterizó a la enfermedad COVID-19, causada por el virus SARS-CoV-2 (coronavirus de tipo 2, responsable del síndrome respiratorio agudo severo), como una pandemia. En prácticamente todo el mundo se han reportado miles de casos confirmados y un número creciente de fallecidos, y se espera que el número de casos, muertes y países afectados siga aumentando. La enfermedad COVID-19 puede propagarse de persona a persona por secreciones respiratorias de manera directa o indirecta, cuando estas secreciones caen en alguna superficie y otra persona las toca y luego se lleva la mano a los ojos, nariz o boca (OMS, 2021). Además, los primeros estudios apuntan a que, dependiendo de la superficie en que quede alojado, el virus puede vivir varios días. Por ello, las medidas de higiene, distanciamiento social y aislamiento son aspectos esenciales de la respuesta de salud pública para detener la propagación de la epidemia. (OMS, 2021).

Tras el paso de la COVID-19, se puede hablar de (in)seguridad abordando dos puntos de vista; el primero la seguridad vista desde la comisión de actos delictivos en el espacio urbano el cual se abordará ampliamente en el capítulo 4; y el segundo, la Salud referida a la concepción de crear ciudades saludables frente a los cambios que trae consigo la enfermedad.



Figura 41. El SARS-Cov2 circula de forma amplia en varias zonas del mundo. En otras palabras, es una epidemia de dimensiones mundiales. Fuente: The Conversation Web Site, <https://cutt.ly/ulc2Qdr>. (2020)



Figura 42. Distanciamiento social como medida para detener la propagación del SARS-COV2. Fuente: OSPAT Obra Social del Personal de la Actividad del Turf. (2020)

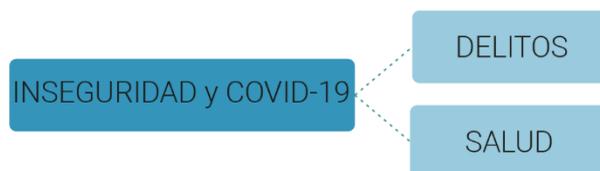


Figura 43. Diagrama relación COVID y seguridad. Elaboración Propia. (2021)

3.5.2. COVID y delincuencia

La pandemia ocasionada por la COVID-19 ha generado una crisis de naturaleza multidimensional que también afectó aspectos de gobernanza y estado de derecho (Grynspar Mayufis & López-Calva, 2020), entre ellos, la seguridad ciudadana. Esta última dimensión se está viendo impactada como resultado de los siguientes factores:

- El acelerado y acentuado deterioro de las condiciones económicas y sociales de la población con repercusión en variables como la violencia, la delincuencia y el orden público;
- La reconfiguración de los escenarios de inseguridad dada las alteraciones en el uso de espacios públicos y privados;
- Modalidades de crimen organizado que surgieron y se agudizaron.
- Las variaciones en las funciones y rutinas de los servicios de seguridad y policía;
- La complejidad del manejo de los espacios carcelarios (PNUD, 2020).

El confinamiento y distanciamiento social sobre los espacios públicos y privados han producido cambios en cuanto a la seguridad. En la primera etapa de la pandemia, las cifras de delito disminuyeron como resultado al vaciamiento de los espacios públicos e intensificación de controles policiales, sin embargo, los riesgos de violencia contra las mujeres y maltrato infantil, crecieron de manera exponencial.

Más allá de lo que indican los escenarios más inmediatos a las medidas de distanciamiento social y confinamiento, se espera un crecimiento de los indicadores de delincuencia y violencia a futuro, como efecto del deterioro que los países experimentarán en materia económica y social. Por lo pronto, y ante los cambios que se están produciendo en los escenarios de seguridad, resulta imperioso un monitoreo más intenso y minucioso de los indicadores más relevantes con el objetivo de ajustar estrategias de intervención, estrategias que se desarrollaran más a fondo en el capítulo 4.

3.5.3. COVID: Seguridad y salud

Han pasado muchísimos años ya desde que la Organización Mundial de la Salud (Nueva York, 1946) definiese que “La salud es un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades” y así surgió el concepto de los determinantes de salud, que se definen como “el conjunto de factores personales, sociales, económicos y ambientales que determinan el estado de salud individual y colectiva”. Es decir, que bajo este término se engloba un conjunto de factores que influyen y encuadran el estado de bienestar y calidad de vida de individuos y poblaciones:

- Factores individuales: aquellos que no pueden ser modificados como la edad, el sexo y los factores genéticos.
- Factores que sí pueden modificarse como son: Los hábitos o estilos de vida (alimentación, actividad física, etc.); Las condiciones ambientales del entorno; Y las políticas sectoriales de distintos ámbitos (transporte, vivienda, planificación urbana, etc.).

Así pues, mientras que los primeros factores, tienen efectos directos en la salud, los segundos inciden e impactan sobre ella. Por eso, al hablar de las ciudades surge la necesidad de propiciar un urbanismo que favorezca la salud de la ciudadanía. (García de los Reyes, 2021).

¿Porque seguridad y salud? De acuerdo a la psicología, Álvarez define al miedo, como “el estado subjetivo, hablando en el plano individual y colectivo, que nos permite percibir con certeza manejarnos en un espacio exento de peligro o amenazas, reales o potenciales; implicando la prevención y determinación de las causas que produzcan lo contrario: inseguridad” (Álvarez G. , 2013)

¿Dónde percibe que hay más riesgo de contagio?

Encuesta 16-20 de julio de la OCU sobre 1.000 encuestados de entre 18 y 74 años. En %



Figura 44. ¿Dónde percibe que hay más riesgo de contagio? Fuente: OCU El País. (2020).



Figura 45. Un cartel con una falta de ortografía corregida avisa del cierre de un parque comunitario hasta nuevo aviso por el COVID-19, en Zelienville, Pensilvania. Fuente: AP Foto/Keith Srakocic. (2020)

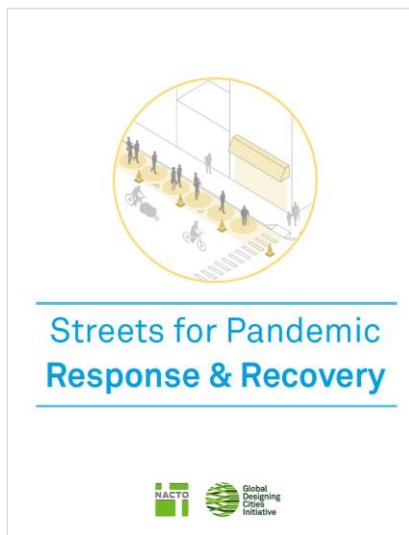
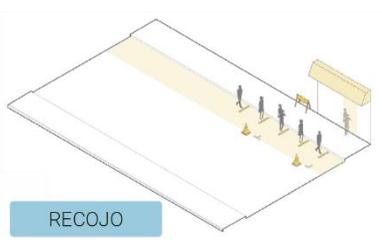
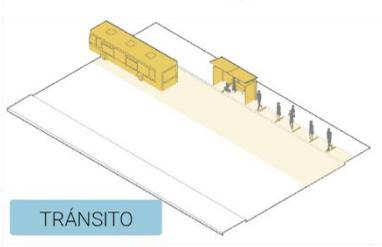
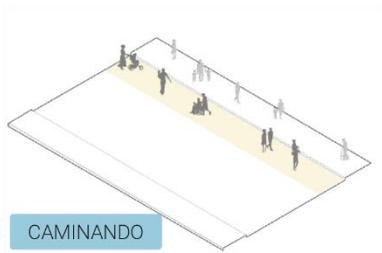


Figura 46. Portada del manual “Streets for Pandemic Response and Recovery” por NACTO (National Association of City Transportation Officials). (2020)

Actualmente, al pasar constantemente del confinamiento a la liberación del aislamiento los estudios de los efectos post COVID no son concluyentes, pero por ejemplo un estudio sobre el estado de salud mental de personas aisladas debido al Síndrome Respiratorio del Medio Oriente (MERS), encontró cambios psicológicos a los 4 o 6 meses después de la liberación del aislamiento, y estuvo relacionado con antecedentes de enfermedades psiquiátricas. Así mismo, después de este período, muchas personas continuaban mostrando conductas de evitación: cómo evitar a las personas que tosen o estornudan, rehuir de los lugares cerrados e incluso los espacios públicos en las semanas posteriores a la cuarentena, etc.; en el caso de los trabajadores de salud, minimizando el contacto directo con pacientes e incluso faltando al trabajo (Jeong H, Song YJ, Min JA, & Jeong, 2016) citado en (Marquina & Jaramillo-Valverde, 2020).

Ahora, que en muchos países se está reactivando la vida social en las calles, resulta necesario adaptar los espacios abiertos a nuevos requerimientos, donde exista un equilibrio entre el nuevo concepto de distanciamiento social y que logre que los individuos se sientan seguros en los espacios públicos; es en este momento donde se empiezan a desarrollar nuevas guías urbanísticas como el manual “*Streets for Pandemic Response and Recovery*” por NACTO (*National Association of City Transportation Officials*) que contiene estrategias urbanísticas para adaptar y rediseñar los viales frente al distanciamiento social que protegerá al peatón.

Ahora, que el parámetro de la salud se incorpora casi por sorpresa a la planificación urbana, surge la oportunidad perfecta para que los planes de sostenibilidad urbana aceleren en su ejecución y adaptabilidad al escenario futuro. “Hemos de poder adaptar la ciudad al máximo posible para que los requerimientos de seguridad y distancia se cumplan”, decía Janet Sanz, concejala de Urbanismo de Barcelona.



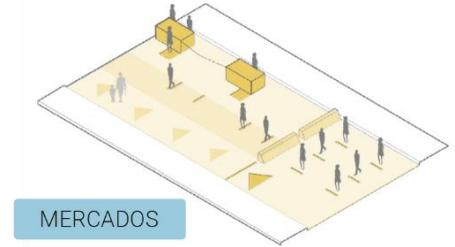
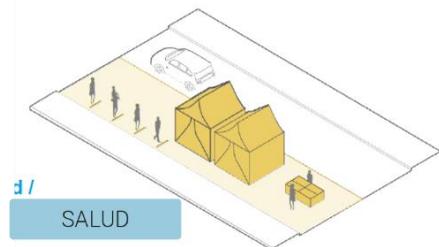
La calle como espacio público

Este manual desarrolla el análisis y las actuaciones urbanísticas de las calles, en relación a dos etapas de la pandemia: la respuesta y la recuperación.

Las calles deben configurarse para que la gente pueda moverse con seguridad alrededor de la ciudad. En la etapa de respuesta, las necesidades de movilidad de los trabajadores esenciales son primordiales (aquellos que brindan atención médica, alimentos, etc.) a medida que se pasa a la etapa de recuperación, las calles deben ofrecer mejores opciones.

El COVID ha dejado claro que las calles no sirven solo para el movimiento, las calles se convierten en el espacio para que las personas puedan acceder a alimentos y servicios esenciales, ofrecen lugares para hacer cola fuera de las tiendas, mercados y negocios, también proporcionan espacio para restaurantes y son clave para la salud mental, física e inmunológica de todos los individuos, las calles son herramientas fundamentales en un enfoque de salud pública de reducción de riesgos que crea un espacio para que las personas se ejerciten y jueguen cerca de sus hogares y proporciona los recursos que necesitan para cumplir de manera realista con las pautas de distanciamiento físico. (NACTO, 2020)

Figura 47. Transformaciones de las calles durante el COVID 19. Fuente: manual "Streets for Pandemic Response and Recovery" - NACTO. (2020)



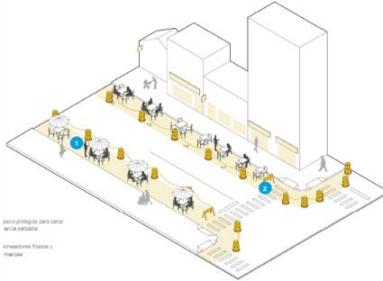
Tipos de políticas a considerar:

SALUD PÚBLICA	CALLES DE BARRIO (local/residencial)	CALLES PRINCIPALES DE BARRIO (Comercio pequeño, oficinas, residencial, colegios, instituciones)	AVENIDAS PRINCIPALES (Tránsito, comercio, oficinas, instituciones, colegios)	CALLES PERIMETRALES Y BULEVARES (Junto a parques, fuentes de agua, etc)
<p>Quedarse en casa</p>	<p>"Calles abiertas" (parques espontáneos).</p> <ul style="list-style-type: none"> • calles lentas o solo acceso a residentes • manejo de velocidad (barreras móviles, tratamientos de entrada, señales) • Puntos de acceso WiFi 	<ul style="list-style-type: none"> • Expansiones de aceras para hacer cola, mercados exteriores. • Carriles bici • Zonas de entrega de pedidos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Expansiones de aceras para hacer cola, mercados exteriores. • Carriles bici • acortar la distancia entre señales • Señalización peatonal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cierres de calles al tráfico vehicular, para su apertura solo para servicios médicos, recreación, mercados, etc.
<p>Prevacuna reapertura</p>	<ul style="list-style-type: none"> • solo acceso a residentes 	<ul style="list-style-type: none"> • carril extra para estacionamiento y para dejar pasajeros. • Expansiones de aceras para cola. • carriles bici • zonas de entrega y recojo • Estacionamiento de bicicletas. 	<ul style="list-style-type: none"> • carril exclusivo para autobuses y con paradas exclusivas y amplias. • eliminación del carril de parking para su transformación para terrazas restaurantes. • expansiones de aceras • carriles bici protegidos • manejo de velocidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Cierres de calles al tráfico vehicular, para su apertura solo para recreación, mercados, escuelas, etc. • carril bici amplio y estacionamiento p/ bici. • control de velocidad.
<p>Vacuna / post-COVID</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Control de velocidad (límite de velocidad) • calles para juego, calles de poca velocidad, acceso solo para residentes o emergencias. 	<ul style="list-style-type: none"> • Control de velocidad • Ensanchamientos de aceras. • Ampliación de carril bici e implementación de zonas de aparcamiento para movilidad ligera 	<ul style="list-style-type: none"> • carril exclusivo para bus. • mayor frecuencia de paradas de bus. • Ampliación de carril bici y aparcamiento para movilidad ligera. • Ensanchamiento de aceras. • Control de velocidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Expansión de espacios abiertos • Ampliación carril bici bicicleta y estacionamiento de movilidad ligera • manejo de velocidad

Actuaciones en las calles:

RESTAURANTES AL AIRE LIBRE

- * Espacio protegido en la calzada que pueda ser usado para terrazas de restaurantes.
- * Adecuada señalización y delimitación.

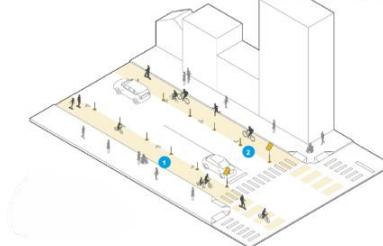


Fuente: Asociación del Centro de Tampa, Florida, EE.UU.



CARRIL PARA BICICLETA

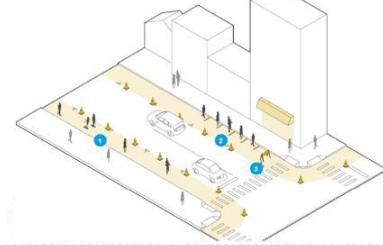
- * Espacio seguro para el ciclista.
- * Señalización y delimitación clara.



Fuente: @ParisBeauAvele

AMPLIACIÓN DE ACERA

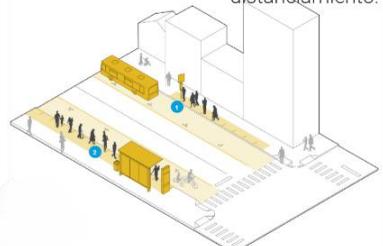
- * Mayor dimensión para caminar guardando el distanciamiento.
- * Zonas de espera seguras y despejadas.
- * Señalización peatonal clara.



Fuente: AMAT Oficina Urbana / Corriere di Milano

CARRIL EXCLUSIVO BUS

- * Carril exclusivo para bus.
- * Paradas amplias, mobiliario que no bloquee y se mantenga el distanciamiento.



Fuente: @LockdownInUK

ZONA DE CARGA/DESCARGA

- * Zona exclusiva para carga/ descarga y aparcamiento de bicicletas.
- * Señalización adecuada.

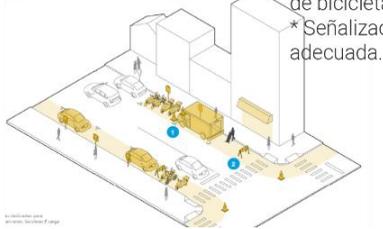


Figura 48. Actuaciones urbanas.
 Diagramación propia basada en la guía
 Streets for Pandemic, Response &
 Recovery. (2021)

- *Otras actuaciones:*

De acuerdo a lo analizado, uno de los efectos que tendrá la pandemia del COVID sobre las ciudades y el modo de vida de las personas será el precipitar procesos, las actuaciones que plantean los colectivos y ayuntamientos no son nuevas, pero ahora se implementan rápidamente bajo el concepto de actuaciones temporales, con la posibilidad que sean permanentes.

El urbanista Carlos Moreno en París auspicia “La ciudad de los 15 minutos”: barrios densos y diversos, edificios con distintos usos, y movilidad reducida porque todos los servicios básicos están como máximo a 15’ desde casa, ya que “los tiempos del transporte deterioran considerablemente la calidad de vida y se están convirtiendo en una amenaza para la salud urbana”. Afirmo que no podemos seguir viviendo como si no hubiese cambio climático: “No es una crisis nueva. El cambio climático la puso sobre la mesa y ahora la pandemia la ha amplificado”. (citado en García de los Reyes, 2021)

- **Acabar con las desigualdades:** Las zonas suburbanas poco densas, sin acceso a servicios y dependientes del coche, no han demostrado estar exentas de riesgos. Porque no es en la densidad donde está el riesgo, el riesgo está en el hacinamiento.

La desigualdad de nuestras ciudades se percibe también en el diseño urbano y cobra protagonismo con el des confinamiento. La calidad del espacio público es más importante que nunca.

-**Repensar la vivienda:** Toca replantear la vivienda, por un lado, como derecho fundamental y por otro, reformular sus parámetros de diseño. Dejar de producir espacios domésticos cada vez más limitados y reafirmar la necesidad de vínculos directos entre la vivienda y el espacio público y comunitario o de facilitar la diversidad de familias y de usos.



Figura 49. Balcones y ventanas en las viviendas. Repensar la vivienda tras la pandemia). Fuente: Getty Images. (2020)



Figura 50. Rediseño zona urbana, incremento dotacional y de equipamientos. Fuente: Paisaje Transversal. (2020)



Figura 51. Incremento del comercio de proximidad. Fuente: Paisaje Transversal. (2020)



Figura 52. Espacio público saludable, igualitario, equitativo. Fuente: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es>. (2020)

- **Fortalecimiento de los servicios públicos:** se debe fomentar y fortalecer los servicios públicos, sus recursos y mejorar su gestión. Pero no sólo de cara a prever nuevas situaciones de similar naturaleza sanitaria, sino como un mecanismo imprescindible para acompañar las medidas del después. Porque solo a través de una fuerte red de dotaciones públicas, distribuida en el territorio, podremos garantizar la cobertura de necesidades y el acceso a los servicios de toda una población afectada por las consecuencias de una crisis cuyas repercusiones tendrán naturaleza múltiple: social, económica, educativa, cultural, etc.

- **Nuevos modelos productivos y de consumo:** Con la crisis sanitaria y la crisis económica, llega el momento de coger impulso reforzando más que nunca a un modelo de producción y consumo responsable, sostenible y saludable en nuestras ciudades

A escala local, apoyar el pequeño comercio de proximidad, la diversidad urbana, las redes de proximidad y aquellas que conectan las urbes con los territorios productivos rurales, será imprescindible.

- **Equilibrio territorial y descentralización:** El teletrabajo, ligado a un impulso de las áreas rurales, pueblos y de las pequeñas y medianas ciudades puede disminuir la presión residencial que sufren las grandes urbes y combatir la despoblación en el resto del territorio.

- **Espacios públicos saludables:** reformular el espacio destinado al vehículo privado y mejorar la calidad del aire mediante restricciones al tráfico rodado, la naturalización de los barrios y los ejes de conexión peatonal en los bordes urbanos, acondicionar espacios de proximidad poco cualificados como espacios públicos de calidad, o promover la práctica del urbanismo táctico como herramienta municipal. (Paisaje Transversal, 2021).



CAP IV. SEGURIDAD FRENTE A LA DELINCUENCIA: DISEÑO URBANO SEGURO

En este capítulo, la investigación se centrará en el estudio y análisis de las principales líneas de pensamiento que existen respecto al tema de la seguridad y la prevención situacional del delito en relación a la delincuencia en el espacio urbano, considerando a diversos autores y metodologías.

Se examinarán las estrategias iniciales donde se incorpora la seguridad al diseño urbano, en los años 60-70 por autores como Jane Jacobs y Oscar Newman (Ojos en la calle y *Defensible Space* respectivamente).

También se revisará el esquema de teorías y herramientas de diseño urbano y prevención del delito propuesto en la tesis doctoral Seguridad y diseño urbano en los nuevos crecimientos de Madrid, de Elena Escudero. Posteriormente se analizarán las teorías del delito de oportunidad y las teorías sobre la prevención situacional del delito que permiten establecer principios y oportunidades.

Además, estudiaremos tres herramientas o estrategias relevantes para aplicar dichos principios al diseño urbano: el método CPTED y sus derivados, los mapas de criminalidad y las encuestas de victimización.

Por último, se revisará el Placemaking, una nueva metodología de planificación, diseño y gestión del espacio público que se lleva a cabo de manera colaborativa (Project for public spaces, 2007) y que la ONU-HABITAT incluye como base fundamental para las actuaciones que tienen como objetivo lograr ciudades más seguras. (Naciones Unidas, 2012).

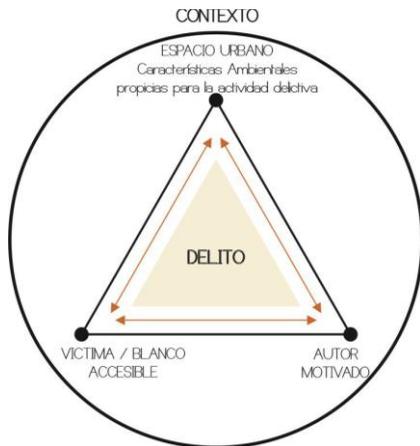


Figura 53. Elementos presentes en un Delito. Basado en Corporación CPTED Región. (s/f)

4.1. El hecho delictivo: teorías y metodologías

El hecho delictivo necesita de la convergencia de tres elementos, víctimas, delincuentes y oportunidad en el espacio y en el tiempo. Para explicar el hecho delictivo existen algunas teorías que podemos clasificar en dos: aquellas aproximaciones que hablan de la relación entre el urbanismo, entorno, la ciudad y los hechos delictivos; y aquellas que nos aproximan al hecho delictivo desde un punto de vista criminológico.

4.1.1. Aproximaciones desde la criminología ambiental

■ Teoría de las actividades rutinarias – Routine Activity Theory (1979)

Esta teoría fue publicada en 1979 y desarrollada por los criminólogos Lawrence Cohen y Marcus Felson dos profesores de la universidad de Illinois, estudia el crimen como un evento, relaciona estrechamente el crimen con su entorno y enfatiza su proceso ecológico.

Explica el hecho delictivo a partir de la confluencia de un delincuente, un objetivo adecuado y la ausencia de un vigilante capaz de evitar el delito. (Felson & Clarke, 1998)

Se centra más que en las motivaciones del autor, en los elementos vinculados a su contexto, el vigilante está representado por alguien cuya presencia o vecindad es capaz de disuadir la comisión de un crimen. La vigilancia, en este sentido, puede ser formal o informal, pero tienen en todo caso un fuerte impacto sobre la reducción de la criminalidad.

Según la perspectiva de las actividades de rutina, los crímenes son hechos cotidianos, que dependen de la oferta de las oportunidades. Si un objetivo no está suficientemente protegido y tienen valor, puede ser objeto de alguna acción criminal. Eso significa que los cambios en el estilo de vida de una comunidad pueden llevar a mayores ocasiones de crimen, sin que haya realmente un aumento en las razones que causan la criminalidad. (Politecnico Di Milano et al., 2007).



Figura 54. Alquimia de la criminalidad. Elaboración propia. (2021)

▪ *Teoría de las decisiones racionales (1985)*

Este modelo fue desarrollado por Derek Cornish y Ronald Clarke, se centra en la necesidad del proceso racional del delincuente para que se cometa el delito.

Este analiza el hecho delictivo a partir de los riesgos a asumir y los beneficios a obtener. En función de este balance el infractor decide o no cometer el hecho delictivo. (Escudero, 2015).

El modelo de la teoría de decisión racional es particularmente cuestionado respecto a crímenes de naturaleza expresiva o compulsiva. Medidas de carácter situacional han estado en su mayoría orientadas a delitos contra la propiedad y que son vistos como de menor importancia que crímenes violentos. La imagen del tomador de decisiones, el que cuidadosamente calcula las ventajas y desventajas de ciertas actividades, no encaja con el perfil impulsivo, particularmente con aquellos asociados a jóvenes. (Rau, 2016).

La teoría de la elección racional presta mucha atención a las modalidades de realización de los crímenes. Constituye por lo tanto un análisis evidentemente útil para las estrategias de prevención situacional orientadas a la reducción de las oportunidades de cometer crímenes.

▪ *Teoría del efecto desplazamiento*

Constituye la crítica más fuerte a las propuestas de prevención del delito que influyen en la modificación de las oportunidades de ocurrencia de un hecho delictivo en un entorno determinado. Expone el hecho de que los delitos no se corrigen y erradican, sino que se desplazan, existe 5 formas de desplazamiento: 1) de una localización a otra (desplazamiento geográfico), 2) de un tiempo a otro (desplazamiento temporal), 3) de un objetivo a otro (desplazamiento de objetivo), 4) El método para cometer el delito puede ser cambiado por otro (desplazamiento táctico) y 5) El delito puede ser sustituido por otro (desplazamiento de tipo de delito).



Figura 55. Efecto del desplazamiento o efecto cucaracha. Fuente: criminologia.blogspot.com. (s/f)

■ *Teoría de las ventanas rotas o “Broken Windows” (1982)*

Esta teoría fue denunciada por Wilson J. y Kelling G. a raíz de un experimento de psicología social realizado por el Prof. Philip Zimpardo. Dejó dos autos abandonados en la calle, dos autos idénticos, la misma marca, modelo y hasta color. Uno lo dejó en el Bronx, por entonces una zona pobre y conflictiva de Nueva York y el otro en Palo Alto, una zona rica y tranquila de California. Dos autos idénticos abandonados, dos barrios con poblaciones muy diferentes y un equipo de especialistas en psicología social estudiando las conductas de la gente en cada sitio. Resultó que el auto abandonado en el Bronx comenzó a ser vandalizado en pocas horas. Perdió las llantas, el motor, los espejos, la radio, etc. Todo lo aprovechable se lo llevaron, y lo que no lo destruyeron. En cambio, el auto abandonado en Palo Alto se mantuvo intacto. Es común atribuir a la pobreza las causas del delito, tema en el que coinciden las posiciones ideológicas más conservadoras, (de derecha y de izquierda). Sin embargo, el experimento en cuestión no finalizó ahí. Cuando el auto abandonado en el Bronx ya estaba deshecho y el de Palo Alto llevaba una semana impecable, los investigadores rompieron un vidrio del automóvil de Palo Alto. El resultado fue que se desató el mismo proceso que en el Bronx, y el robo, la violencia y el vandalismo redujeron el vehículo al mismo estado que el del barrio pobre.

Wilson y Kelling afirman que la percepción del orden en el entorno puede influir en el comportamiento humano, de manera que una ventana rota ofrece una imagen de deterioro a los ciudadanos que genera otros comportamientos incívicos dentro de una espiral de desorden y de creciente vandalismo que afecta a la seguridad y percepción de seguridad de la zona afectada. (Wilson & Kelling , 1982)

Se expone la importancia de que las malas costumbres se contagian rápido; pero las buenas, con ejemplo y frecuencia pueden desplazarlas.



Figura 56. Contagio de conductas incívicas. Auto abandonado Barrio el Bronx, NewYork. Fuente: Blog 24Carabobo. (s/f)



Figura 57. Las malas conductas se contagian, es necesario corregirlas pronto. Fuente: Seguridad en América Web Site. (s/f)

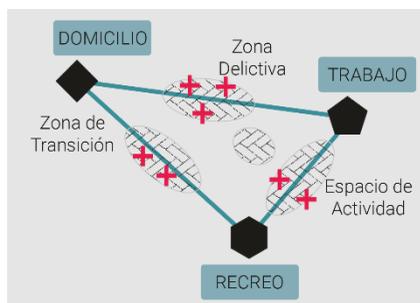


Figura 58. Teoría del patrón delictivo.
Fuente: (Felson & Clarke, 1998)

■ Teoría del patrón delictivo. “Crime Pattern Theory”

Es una teoría central de la criminología ambiental, acuñada por Brantingham 1991. El objetivo del análisis concierne la colocación de las personas y las cosas, en el tiempo y en el espacio. Los recorridos locales de las conductas criminales enseñan como las personas interactúan con el entorno físico donde se encuentran, influyendo sobre las oportunidades de que se realicen crímenes en determinados contextos y momentos específicos.

Esta teoría analiza los trazados criminales a diversas escalas, a partir de la ciudad en su conjunto hasta el nivel de los edificios individualizados. Además, es una teoría que valora más los estudios estadísticos sobre la criminalidad o la distribución geográfica de los crímenes o el ritmo de las actividades cotidianas, dejando de lado la perspectiva del autor.

Los patrones de hechos delictivos se dan en relación a tres elementos importantes, que pueden ser referenciados y de esta manera acortar el área de actuación para mejorar la seguridad; estos tres elementos son: nodos, sendas y bordes.

Asimismo, los teóricos que utilizan este modelo, y la criminología ambiental en general, han demostrado cómo el planeamiento y la gestión de las ciudades, de los espacios públicos y de las áreas comerciales pueden influir sobre la tasa de criminalidad. Según esta teoría, por ejemplo, es posible reducir la criminalidad controlando el tráfico urbano o dirigiendo las ventanas de manera que las personas puedan vigilar fácilmente las mismas calles. (Politecnico Di Milano et al., 2007).

■ Teorías de oportunidad

Las teorías concuerdan en el concepto de oportunidad. Si no existe la oportunidad, no se cometerá un delito. La teoría de la oportunidad, según (Felson & Clarke, 1998), se puede describir como una *“perspectiva que explica la conducta delictiva como una función de las características propias de ciertas situaciones en que, quienes son propensos a*

aprovecharlas, encuentran oportunidades de obtener beneficios mediante la comisión de un acto ilegal". Las teorías de la oportunidad presentan 10 principios:

- Las oportunidades desempeñan un papel en la causa de todo delito.
- Las oportunidades delictivas son sumamente específicas.
- Las oportunidades delictivas están concentradas en el tiempo y el espacio.
- Las oportunidades delictivas dependen de los movimientos cotidianos.
- Un delito crea oportunidades para otro.
- Algunos productos ofrecen oportunidades delictivas más tentadoras.
- Los cambios sociales y tecnológicos producen nuevas oportunidades delictivas.
- Las oportunidades delictivas pueden reducirse.
- La reducción de oportunidades focalizada puede producir un descenso de delitos más amplio.

Dentro de los tres elementos esenciales del delito, Felson y Clarke (Felson & Clarke, 1998) se plantearon qué características debe tener un objetivo (ya sea persona u objeto) para ser víctima de un delito y se refieren a ellas con el acrónimo VIVA. Este recoge los cuatro elementos que determinan el nivel de riesgo de victimización y atractivo para el delincuente de un objetivo: **Valor** (el que le otorgue el delincuente), **inercia** (facilidad de transporte), **visibilidad** (nivel de exposición) y **acceso** (diseño físico que permite llegar a él).

A partir de esta propuesta se vio también que hay productos que son más proclives a ser robados, lo que Clarke (1999; citado en Vozmediano y San Juan, 2010) llama *"hot products"*. De la misma manera, debido al ambiente vivo y dinámico de nuestra realidad actual podemos ver que el delito no se distribuye uniformemente en el espacio (Summers, 2009; Vozmediano y San Juan, 2010), sino que también existen lugares donde se concentra un gran número de ellos, lo que se conoce como *"hot spot"* (Sherman et al., 1989, citado en Redondo y Garrido, 2013).

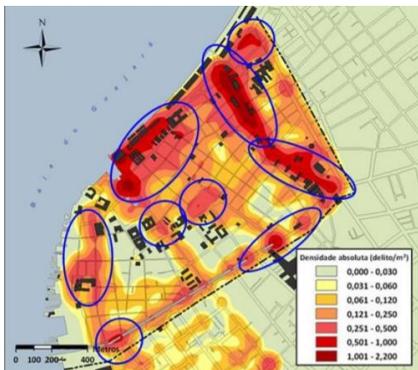


Figura 59. Localización de hot-spots y ocurrencia de robos. Belém Brasil. Fuente: SEGUP-PA. (s/f)

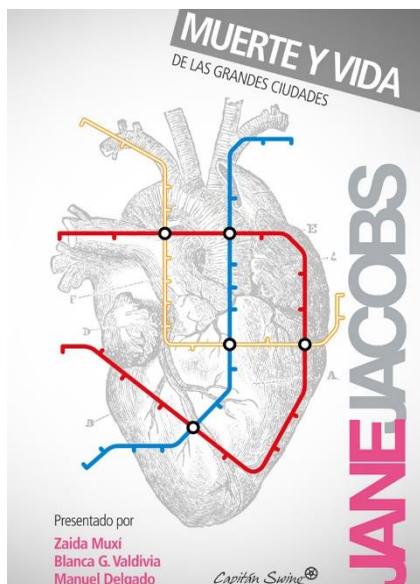


Figura 60. Portada libro Muerte y Vida de las Grandes Ciudades. Traducido de "Death and Life of Great American Cities". Presentación de Zaida Muxi, Blanca G. Valdivia, Manuel Delgado, Traducción de Ángel Abad / Ana Useros. (2011)



Figura 61. Contacto entre edificios y calles.
Fuente: © Daniel Lobo, vía Flickr. (2015)

4.1.2. Aproximaciones desde el diseño urbano seguro

▪ Ojos en la calle de Jane Jacobs (1961)

Un gran aporte en el estudio del control natural del espacio público lo hizo Jane Jacobs con su libro, "Death and Life of Great American Cities". Esta publicación ha constituido una fuerte influencia, especialmente, en la teoría y práctica del diseño urbano en todo el mundo, hasta nuestros días. En este libro, Jacobs critica el diseño urbano realizado en la década de los 60' en Estados Unidos, especialmente aquellos diseños de zonas residenciales. La autora hizo notar que algunas áreas de Greenwich Village, acogían diversas actividades y eran seguras, mientras que otras áreas, solo unos bloques de vivienda más lejos, estaban aisladas y producían temor junto con oportunidad delictiva. De acuerdo a su análisis, mientras más activas las vecindades, relacionado esto con la mixtura de usos de suelo, más se ofrecía la oportunidad a los residentes para mirar lo que pasaba en el entorno.

Jacobs desarrolló el concepto de "ojos en la calle" para la casual, pero constante, vigilancia que los caminantes de paso y residentes ejercen desde las ventanas de los edificios a las diversas actividades realizadas en el espacio público. Jacobs postula que las calles son los principales órganos de una ciudad y que una vereda urbana en sí misma no es nada, que es una abstracción, la que adquiere significado en conjunción con los edificios y usos que se ubican en el borde.

Desde el punto de vista de la sensación de seguridad en el espacio público, plantea tres nociones básicas que deben aplicarse de manera equilibrada para que una vereda sea segura:

- Debe existir una clara demarcación entre los espacios públicos y privados.
- Deben existir ojos en la calle que miren lo que ocurre y que pertenezcan a los propietarios naturales del espacio público.
- Debe ser usada continuamente. (Rau, 2016)



Figura 62. "cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés" [Fotografía] Fuente: Elaboración propia (2020)



Figura 63. Calle huérfana de ojos propios. [Fotografía] Fuente: Elaboración propia (2020)

Para Jacobs el contacto social es la base de una convivencia civilizada en comunidad. Según la autora:

"Una buena comunidad en las calles maneja un maravilloso balance entre la determinación de las personas de tener privacidad esencial y sus deseos simultáneos de diferentes grados de contacto. Este balance se da por pequeños detalles físicos manejados sensiblemente, practicados y aceptados tan normalmente que se dan por garantizados."(Jacobs, 1961)

Desde el primer capítulo de su libro, Jacobs muestra su oposición a la ciudad dispersa, que no convierte el espacio de la calle en un mero cauce del tráfico rodado: "Si la calle termina privilegiando al automóvil por sobre el peatón, la calle se muere y allí comienza el fin de la ciudad." (Jacobs, 1961)

Para que existan los "Ojos en la calle", Jacobs considera que lo ideal es que los planificadores urbanos fomenten la actividad en las calles mediante la creación de espacios de uso mixto en los que convivan las áreas comerciales con las residenciales, incentivando la actividad de las personas en los espacios públicos, tanto de día como de noche.

Sostiene que allí está la cura de la inseguridad y la violencia; conocer al vecino, conformar redes, mezclarnos con los diferentes, saludarnos y volver a reír en el espacio público (Plataforma Urbana, 2016).



Figura 64. Espacios públicos atractivos. [Fotografía] Fuente: Urbano Humano Blog. (2015)

▪ *Espacio defendible Oscar Newman (1973)*

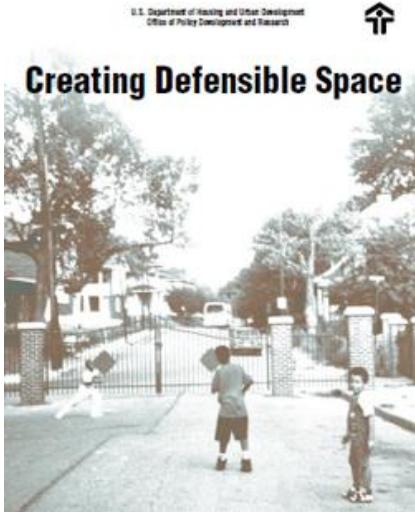


Figura 65. Portada del libro "Creating Defensible Space" por Oscar Newman. (1996)

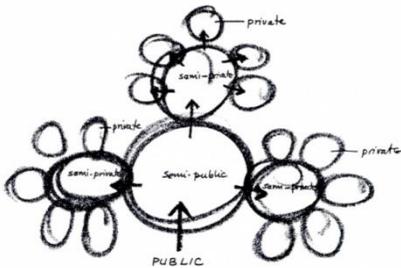


Figura 66. Diagrama de espacios defendibles discretos claramente asignados a varios residentes y pequeños grupos de residentes. Fuente: Oscar Newman, *Defensible Space*. (1972)

Basado en estudios empíricos de las viviendas públicas en altura, San Luis (EE. UU), el arquitecto norteamericano Oscar Newman desarrolla en 1973 la Teoría de los espacios defendibles, poniendo de manifiesto la importancia de la interacción de factores físicos y sociales en las tasas de criminalidad.

Oscar Newman recoge el problema de la vigilancia natural desde una nueva perspectiva y desarrolla el concepto del espacio defendible; explica que la territorialidad y la distinción entre el espacio público y privado son cruciales para mantener el orden en un área residencial.

A partir de un análisis de conjuntos residenciales en altura, Newman postula que son 3 factores los que hacen un espacio defendible:

Territorialidad: Según Newman, la territorialidad permite que los propios habitantes se conviertan en agentes clave para garantizar su seguridad ya que generaran un sentido de propiedad sobre el espacio semipúblico, si el entorno urbano pudiera dividirse en territorios, cada vecino sabría qué "territorio" debe defender.

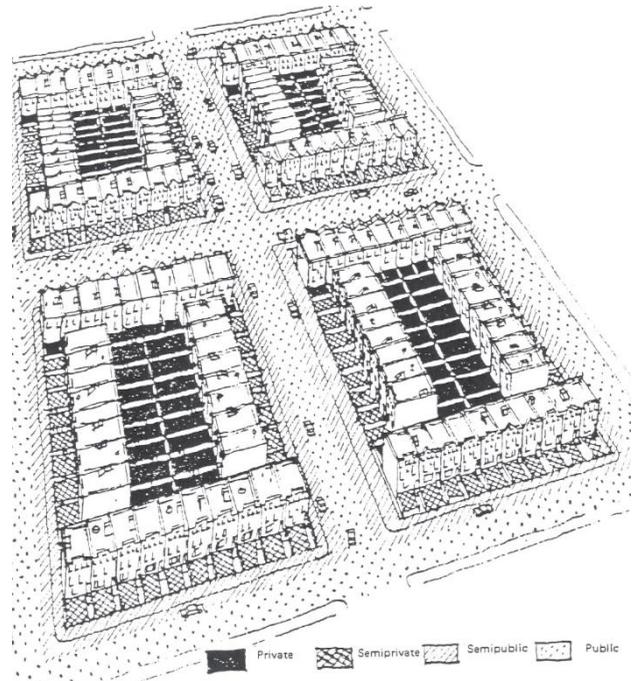




Figura 67. Entornos específicos. Fuente: <https://www.northernarchitecture.us/>. (s/f)

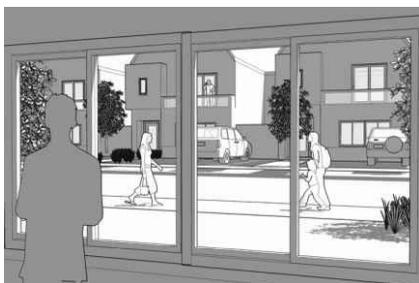


Figura 68. La vigilancia natural. Fuente: <https://www.northernarchitecture.us/>. (s/f)

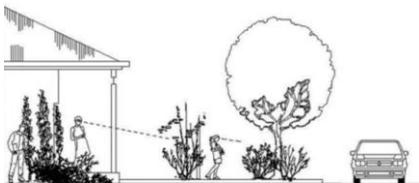


Figura 69. Principio N°1 para el diseño de espacios defendibles. Fuente: Código Hábitat. Recuperado de: <https://cutt.ly/ILMnZeJ>. (s/f)

La vigilancia Natural: tomando el análisis de Jane Jacobs, Newman consideró la vigilancia como un complemento de la territorialidad, no como una solución en sí misma. Se centró en lo que llamó “interiores semipúblicos con privación visual”, como los pasillos cerca de los ascensores, determinando que las ventanas deberían apuntar a los patios exteriores para que los residentes que ingresaran pudieran ver quién estaba allí esperando.

Imagen: Al rechazar la estética asociada con la pobreza y evitar una apariencia endurecida y sin mantenimiento, planteó que el entorno también funcionaría para disuadir el delito.

Además, establece 5 principios básicos para el diseño de espacios defendibles:

1. Asignar a los diferentes grupos de residentes, entornos específicos que son capaces de utilizar y controlar. (Figura 67)
2. La definición territorial del espacio en desarrollos residenciales para reflejar la zona de influencia de habitantes específicos.
3. La posición de viviendas interiores con espacios exteriores y la colocación de las ventanas para permitir que los residentes observen.
4. La posición del ingreso de las viviendas junto a las calles de la ciudad
5. La adopción de formas de construcción y diseños.



Figura 70. Principio N° 4. Fuente: Código Hábitat. (s/f)

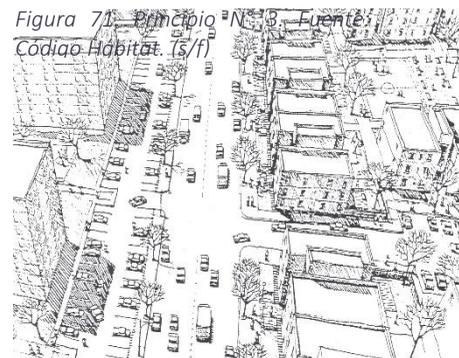


Figura 71. Principio N° 5. Fuente: Código Hábitat. (s/f)

4.1.3. Herramientas para la prevención del delito

▪ CPTED

A la par que Oscar Newman crea el concepto de espacio defendible; el criminólogo C. Ray Jeffery desarrolla la Teoría Situacional del crimen que años más tarde sentaría las bases de la estrategia CPTED *Crime Prevention Through Environmental Design* [Prevención de la Delincuencia Mediante el Diseño Ambiental].

CPTED es un conjunto de estrategias de aplicación práctica de prevención del delito que busca reducir las oportunidades de cometer delitos de oportunidad, así como reducir el temor de la comunidad aumentando la cohesión comunitaria. Estas estrategias se aplican mediante el manejo de variables medio ambientales que facilitan la comisión de delitos de oportunidad. Por lo tanto, busca aumentar el riesgo y el esfuerzo para cometer un delito. (Rau, 2016).

Jeffery señaló que el ambiente urbano puede influir en el comportamiento criminal, de manera física y social. (Citado en Rau y Castillo, 2008). Citando a Jeffrey:

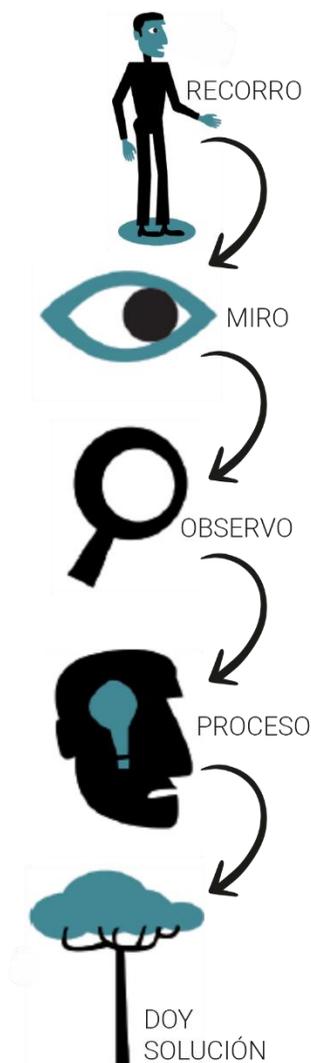
“El medio ambiente urbano puede influir en el comportamiento criminal en particular y en el comportamiento en general de dos maneras; físicamente, proporcionando el entorno físico al que los individuos responden; y socialmente, proveyendo las relaciones sociales a la que responden los individuos”. (Jeffrey, 1972).

Con esta metodología, puede estudiarse cualquier zona de la ciudad a través de fichas, encuestas, observación directa o mediante el análisis de planos y fotos. Ha sido capaz de adaptarse a diferentes países, además los estudios han demostrado la importancia de que la herramienta sea diseñada y ejecutada a nivel local, de modo que las estrategias que la conforman sufran las adaptaciones que sean necesarias. (Fariña, 2010)

La ICA promueve el uso de CPTED a nivel mundial y apoya a organizaciones, profesionales y comunidades locales que utilizan los principios de CPTED para crear comunidades y entornos más seguros. En 1996 se funda La Asociación Internacional CPTED – ICA, una asociación internacional sin fines de lucro



Figura 72. Logo ICA CPTED. Fuente: CPTED.net. (s/f)



EL PROCESO DE VER

Utilizar los conceptos de prevención de la delincuencia mediante el diseño ambiental ayuda a las personas para aprender a mirar, a procesar la información del ambiente, y a posteriormente buscar las soluciones más adecuadas en cada caso

El CPTED se basa en 5 principios universales que deben ser aplicados de acuerdo a las características del contexto donde será utilizada:

- Vigilancia natural
- Reforzamiento territorial
- Control natural de accesos
- Mantenimiento del espacio público
- Participación comunitaria.

Los tres primeros puntos son básicamente instrumentales y comunes a otras teorías; el cuarto punto se vincula con la teoría de la territorialidad, que es parte de la ciencia ecológica; mientras que el quinto punto tiene que ver con conceptos que definen como crítico el involucramiento de los todos los actores en la prevención.

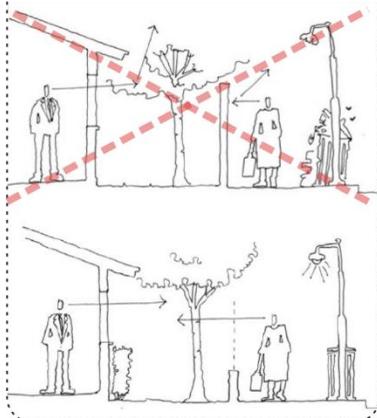


Figura 73. Principios CPTED. Elaboración propia en base a (Rau, 2016)

1 VIGILANCIA NATURAL

La vigilancia natural es una estrategia de diseño que busca incrementar la visibilidad sobre un espacio, a través de una apropiada ubicación, la cual incluye:

- Apropiada ubicación y diseño de ventanas.
- Iluminación.
- Diseño de paisaje.



2 REFORZAMIENTO TERRITORIAL

El concepto de reforzamiento territorial alude al sentido de afecto que establece el habitante con su entorno inmediato y que, por lo tanto, cuida.

Propiciar deliberadamente actividades seguras en áreas potencialmente inseguras que puede favorecer a este efecto.



La comunidad local colabora en el reforzamiento territorial de su espacio a través de talleres de dibujo.

3 CONTROL NATURAL DE ACCESOS

Promueve el diseño de elementos arquitectónicos a modo de umbrales, para crear en los potenciales asaltantes la percepción de que hay un riesgo en elegir esa área, porque tiene un usuario específico.

- Conectar accesos directos con áreas observables.
- Diseñar espacios que orienten a los usuarios acerca de las entradas y salidas.
- Proveer un número limitado de rutas de acceso.



Centro Federico García Lorca. Arqa.com

4 MANTENIMIENTO DEL EP

El concepto de mantenimiento de espacios urbanos se refiere a la necesidad de tener planes para el manejo de limpieza y jardinería en los espacios públicos. Se asocia a la teoría de las ventanas rotas, que supone que un espacio deteriorado registra mayor cantidad de delitos de oportunidad, que uno en buen estado de mantenimiento

5 PARTICIPACIÓN COMUNITARIA

Consideran al habitante del espacio urbano como "Nativo Experto" de su sensación de seguridad ambiental y, por lo tanto, debe ser un actor clave en todos los componentes de una estrategia, incluyendo el diagnóstico, diseño, ejecución y evaluación.



Participación comunitaria. Fuente: laabs.com

Figura 74. Cinco principios metodología CPTED. Elaboración propia en base a (PCC, 2015)

▪ *Mapas de criminalidad*

Los mapas de criminalidad o localización del delito parten desde la premisa que el delito tiene una cualidad geográfica inherente y que su localización puede brindar indicios de vital importancia y contribuir a mejorar la respuesta ante los problemas que conllevan los delitos.

André-Michel Guerry fue el primero en realizar este tipo de mapas. En su principal obra "*Essai sur la statistique morale de la France*" (1835) propone dos leyes basadas en sus análisis cartográficos: las zonas geográficas determinan las clases de delitos y la causa del delito es la pobreza. Desde entonces la cartografía ha avanzado bastante. (Fariña, El blog de Jose Fariña - Urbanismo, Territorio y Paisaje, 2010). La localización geográfica del delito por medio de mapas es una herramienta para gestionar y relacionar el delito y los datos geográficos y representarlos geográficamente. El resultado de esta herramienta es una imagen de dos o tres dimensiones, que proporciona al lector diversas informaciones útiles sobre la relación entre delito y espacio. Las características de este mapa son la representatividad de un área real, la presencia de información útil y de una clave o leyenda para la lectura. (Segato, 2007).

De esta manera, los mapas de criminalidad representan geográficamente los delitos y los lugares donde estos ocurren. Sirven para obtener datos objetivos de hechos delictivos y son útiles para poder comparar datos objetivos con datos subjetivos, datos reales de comisión de delitos y zonas con elevados niveles de percepción de inseguridad tomados de encuestas o de la representación gráfica de las percepciones de inseguridad a través de mapas de zonas percibidas como conflictivas, etc. (Escudero, 2015).

Pero el avance más importante ha sido el de los Sistemas de Información Geográfica (SIG en español; GIS, *Geographic Information System*, en inglés), sofisticados instrumentos informáticos que permiten manipular y extraer información de datos georreferenciados. Ya puede comprenderse el interés que tiene para el estudio de la criminalidad relacionada con la planificación y el diseño de la ciudad. Pero es que, además, los datos expresados en forma de mapas permiten una mejor difusión de la información lo que, en muchos casos, favorece por sí misma la prevención del delito. Esto es lo que entienden ciudades como Chicago que, mediante un SIG abierto y Google Maps pone a disposición del público la posibilidad de entender la criminalidad de esta ciudad. Cualquiera puede entrar en la página llamada *Chicagocrime.org* y conocer al día este tipo de datos. (Fariña, El blog de Jose Fariña - Urbanismo, Territorio y Paisaje, 2010).



Figura 75. Portada Atlas de la Seguridad de Madrid. (2007)

Un ejercicio que sirve como ejemplo de esta metodología es el llamado “Atlas de la Seguridad de Madrid” presentado en el 2007 promovido por el observatorio de la Seguridad del Ayuntamiento, un libro coordinado por Felipe Javier Hernando, Manuel Correa y Jose Fariña, donde se dibujan imágenes del riesgo social tanto objetivo como subjetivo de la ciudad de Madrid. Por un lado, se simboliza la seguridad objetiva, obteniendo los datos policiales reales, georreferenciados en las coordenadas donde los actos ilícitos se llevaron a cabo. Por otra parte, se aborda la seguridad subjetiva con los resultados que arrojó la primera encuesta de victimización realizada en Madrid durante el año 2006 y estadísticas oficiales de seguridad de la Delegación del Gobierno.

Finalmente, y como parte del ejercicio metodológico, aborda el estudio práctico de dos espacios micro ambientales urbanos (un parque y una plaza) que destacan por su alto número de incidencias con intervenciones policiales, con el fin de evaluar las posibilidades que permite la metodología CPTED.

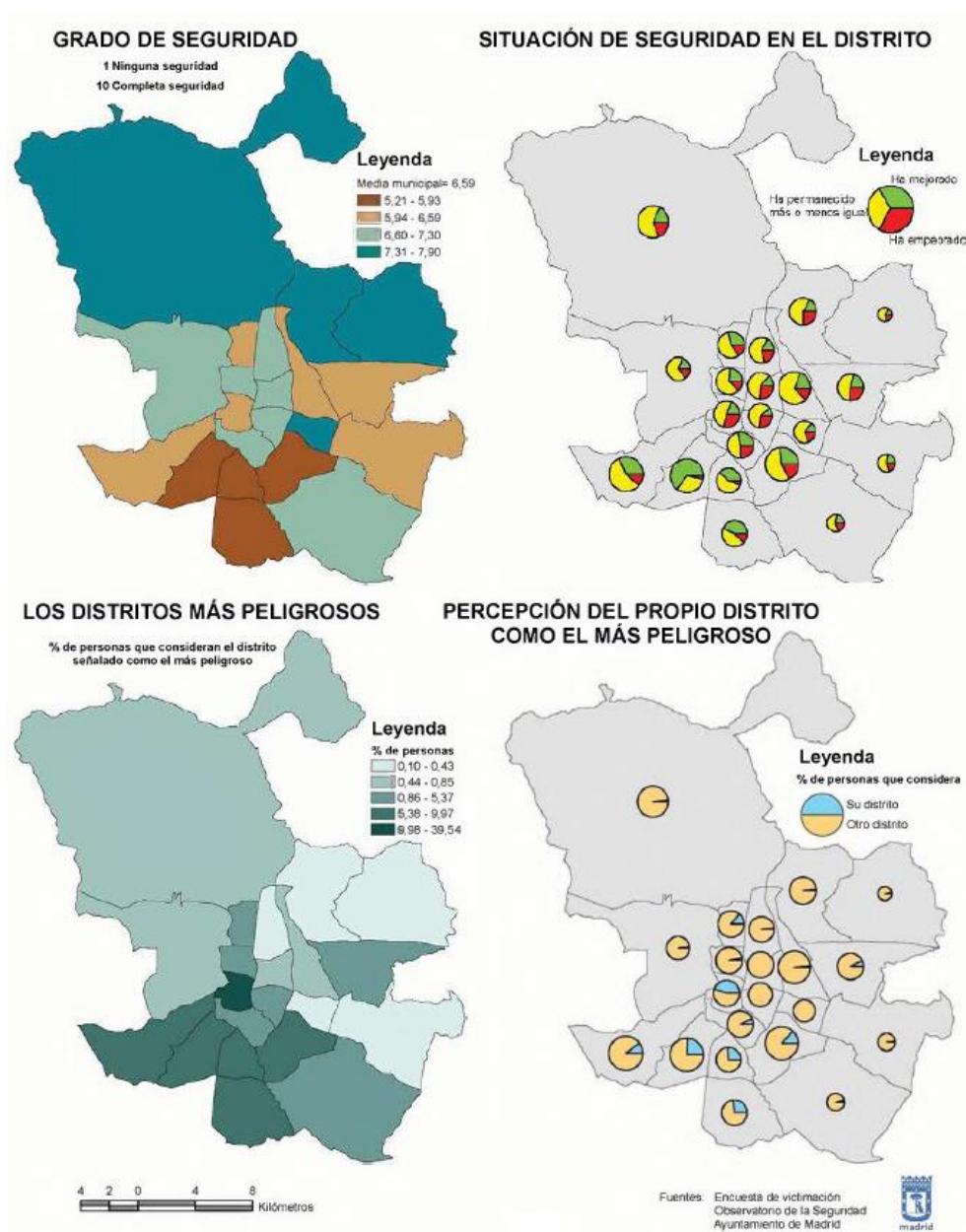
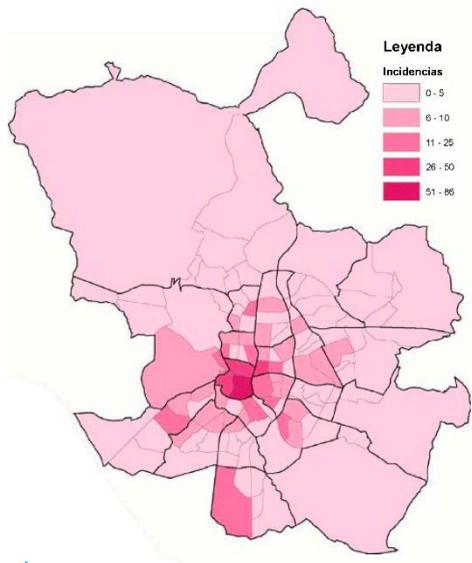
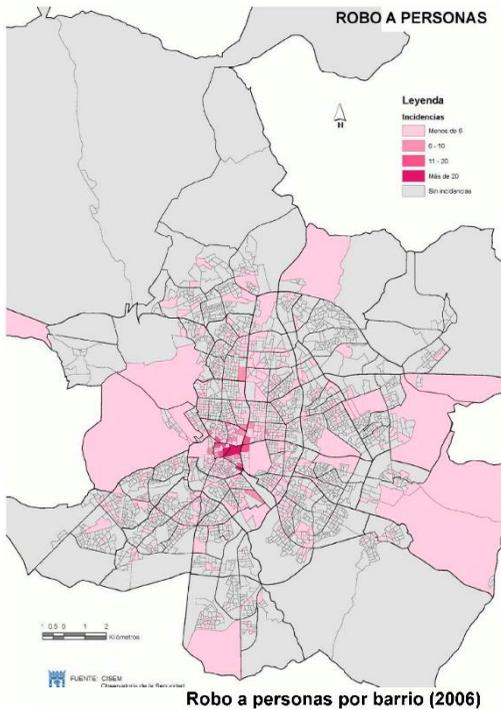


Figura 76. Seguridad subjetiva global. Fuente: Atlas de la Seguridad de Madrid. (2007)



El profesor Jose Fariña en su Blog, menciona que este Atlas es solo la concreción en un momento temporal específico del mapa de la criminalidad madrileña, un ejemplo de lo que se puede hacer con los modernos sistemas de información geográfica, y que en un futuro óptimo, estos datos deberían verse en tiempo real y así permitirían realizar consultas que sirvan para una adecuada planificación policial. (Fariña, Correa, & Hernando, 2007). Sin embargo, en el 2019 en la Conferencia "La prevención del delito mediante el diseño urbano: enfoque CPTED" "Urbanismo de la vida cotidiana. Ciudad y seguridad" el Dr. Arq. Fariña explica que el atlas demostró la cantidad de delitos que ocurrían en algunos sectores y además exponía zonas inseguras pero esta situación no le convenía al mercado inmobiliario ya que significaba una reducción en las ventas de viviendas y solares, por lo que pidieron que esta información no fuese difundida.

Además, esta exposición tampoco era del agrado de la policía municipal ya que demostraba que la zona centro contenía el mayor porcentaje de delitos, en conclusión, el atlas de la seguridad sacaba a

la luz problemas institucionales, por lo que su distribución fue anulada y el atlas olvidado; sin embargo, con esta experiencia el profesor Fariña indica que este instrumento es el camino y vale la pena invertir e insistir en su elaboración y puesta en práctica.

Figura 77. Robo a personas. Fuente: Atlas de la Seguridad de Madrid. (2007)

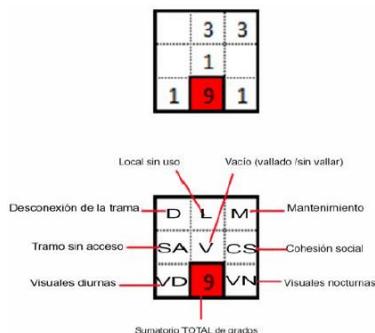


Figura 78. Introducción de datos en Excel.
 Fuente: Tesis Doctoral Elena Escudero. (2015)

LOCALIZACIÓN: VALDEBERNARDO

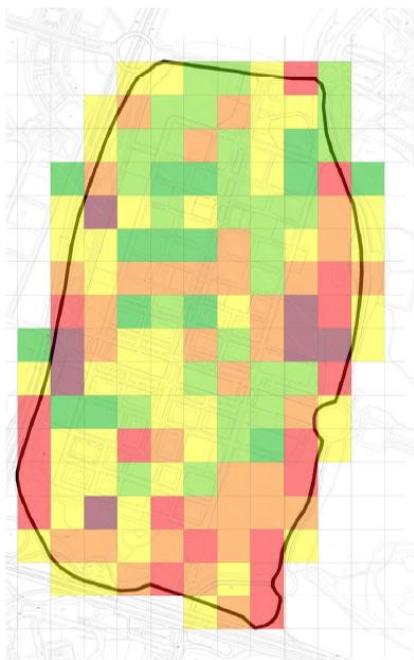


Figura 79. Grid de niveles de seguridad subjetiva total. Fuente: Tesis doctoral Elena Escudero. (2015).

Método cuantitativo CPTED por Elena Escudero

Las teorías y metodologías sobre el tema, emplean herramientas que organizan los resultados en fichas o a través de cartografía; también existen otros estudios enfocados en analizar la realidad social a través de fuentes oficiales o creando la información a través de encuestas y sondeos.

Elena Escudero centra su Tesis Doctoral en la prevención ambiental del delito, de la mano de la metodología *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED), se sabe que esta metodología utiliza herramientas de observación e identificación de elementos de diseño urbano además de estudiar las reacciones que se producen entre las personas que utilizan el espacio, todo de modo cualitativo.

Es ahí que surge su innovación ya que en su investigación incorpora una metodología en el método CPTED que permite el análisis comparativo válido y fiable de la seguridad ciudadana en áreas urbanas; diseña un sistema cuantitativo espacial de evaluación de la seguridad subjetiva en áreas urbanas, asignando indicadores cuantitativos a cada una de las deficiencias de la seguridad en cuanto a aparición e intensidad de ocurrencia, relacionadas con los elementos del diseño urbano. Los resultados son mostrados en una malla superficial de 100 x100 metros que divide el ámbito en cuadrículas.

Escudero también indica que el sistema cuantitativo de evaluación de la seguridad subjetiva expuesto en su investigación ofrece resultados relativos ya que no está calibrado y todavía no expone resultados absolutos en relación a los distintos niveles de la seguridad hasta que no se desarrolle la calibración del sistema. (Escudero, 2015)

■ Encuestas de victimización

Los primeros trabajos criminológicos, p. ej. los de la década de 1930, se enfocaban en estudiar a los delincuentes y no a las víctimas, para comprender mejor sus motivaciones y las causas de su agresión.

Dentro del gobierno, y en gran parte del debate público, la discusión del delito solía hacer uso de la evidencia de las estadísticas oficiales, principalmente aquellas recogidas por la policía.

Durante la década de 1960, los criminólogos comenzaron a comprender las debilidades de las fuentes administrativas y buscaron métodos alternativos que pudieran ofrecer una descripción más precisa e informativa de los problemas delictivos. Las primeras encuestas de victimización se realizaron en las décadas de 1960 y 1970, y estaban diseñadas para examinar lo que se acabó llamando la 'cifra oscura' del delito, es decir, delitos que no se denunciaban o que no eran registrados por la policía. (Naciones Unidas ONUDD-CEE, 2009).

De esta manera, en los registros oficiales no aparecen esta porción de delitos o crímenes, cuyas víctimas, por el motivo que fuese, no los han puesto a conocimiento de las autoridades. Si bien existieron fácticamente no fueron cuantificados en las estadísticas oficiales.

Es que las fuentes administrativas, como las estadísticas policiales y judiciales, no pueden ofrecer por sí mismas un análisis suficientemente confiable y exhaustivo del delito, por eso las encuestas a las víctimas son ya una herramienta reconocida que ayuda a los gobiernos y a su público a comprender sus problemas delictivos y la mejor manera de abordarlos (Naciones Unidas ONUDD-CEE, 2009).

Por ello, los criminólogos, con el afán de dibujar un mapa cada vez más real de la delincuencia, vienen desarrollando distintos instrumentos de medición del delito. Uno de los más importantes en los últimos años, es la encuesta de victimización que en lugar de contabilizar los delitos denunciados a la Policía o al Ministerio Público, pregunta directamente a la población sobre su experiencia con el delito.

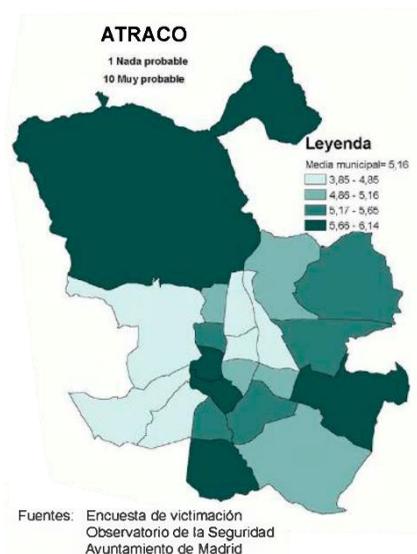
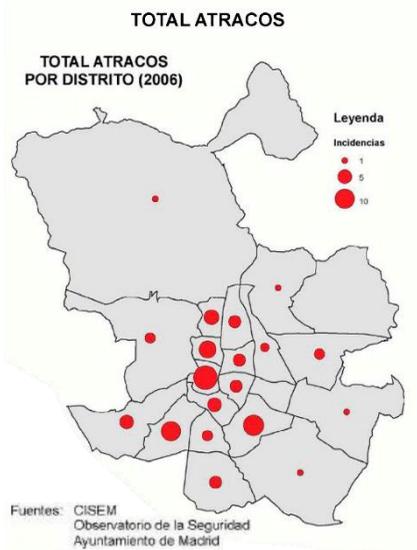


Figura 80. Arriba: Datos objetivos (incidencias registradas). Abajo: Datos subjetivos (encuestas de victimización). Fuente: se indican en la imagen. (2007)

La utilidad de esta herramienta como mecanismo de acceso a los datos sobre criminalidad lo ha consolidado y ha hecho que varios países de distintos contextos lo hayan adoptado. De esta manera nació la Encuesta Internacional de Victimización (*International Crime Victims Survey*, por sus siglas en inglés). Esta encuesta se realizó por primera vez en 1989 con el objetivo principal de promover la investigación criminológica comparada más allá de las limitaciones de la delincuencia registrada de forma oficial (Pérez-Cepeda & Benito-Sánchez, 2013).

Las encuestas de victimización se caracterizan por la utilización de cuestionarios estructurados en los que las alternativas de respuesta son restringidas o están dadas y el entrevistado escoge entre éstas. La aplicación de estas herramientas es más compleja que las anteriores, y, dependiendo de su envergadura, suele requerir de la participación de especialistas. Este tipo de técnica permite poner los problemas en números. Por ejemplo, es posible establecer cuántas personas de las entrevistadas han sido víctimas de un delito en un período determinado, o tienen niveles bajos, medios o altos de temor. También se pueden incluir preguntas que exploren otras inquietudes y problemas de la comunidad y propuestas de solución. Si esta información se recoge antes y después de la intervención, permite evaluar el impacto de la estrategia empleada para enfrentar un problema particular en términos de cambios registrados en el nivel de temor de las personas, el nivel de uso de un espacio o la frecuencia de hechos delictivos. (Fundación Paz Ciudadana, et al, 2003).

1) Durante el último año, ¿le han robado o intentado robar algo?

No Pase a pregunta siguiente

Sí Pasar a pregunta 1 a).

a) ¿Se consumó el delito? SI___ NO___

 No sabe/ no responde

b) ¿A qué hora ocurrió?

c) ¿En qué lugar ocurrió?

d) ¿Qué le robaron o intentaron robar?

e) ¿Resultó herido? SI___ NO___

 No sabe/ no responde

Debido a la delincuencia ¿con qué frecuencia usted...? (Ficha 3)

Acciones	Siempre o casi siempre	A veces	Nunca o casi nunca	NS/NR
1. Evita caminar o acucurr por las calles de su barrio	1	2	3	4
2. Evita andar con objetos de valor (aros, reloj, ropa de cuero, etc.)	1	2	3	4
3. Evita portar más dinero que el necesario	1	2	3	4
4. Evita portar documentos que no va usar (tarjetas de crédito, etc.)	1	2	3	4
5. Evita dejar su casa sola	1	2	3	4
6. Evita salir solo(a) de su casa	1	2	3	4
7. Evita ir a la plaza del barrio de día	1	2	3	4
8. Evita ir a la plaza del barrio de noche	1	2	3	4

Figura 81. Encuestas de victimización del Manual de Espacios Urbanos Seguros. Fuente: (Fundación Paz Ciudadana, et al, 2003)

■ *Marchas exploratorias de seguridad*

Las marchas exploratorias se originan a principio de los años noventa en la ciudad de Toronto. Consisten en la evaluación realizada en terreno que hace un grupo representativo de la comunidad de un espacio sentido como problemático o inseguro.

El objetivo de este instrumento es evaluar la sensación de seguridad de las personas en determinados espacios. Se realiza mediante un recorrido en terreno de los lugares a ser evaluados con miembros de la comunidad y la utilización de un cuestionario que los participantes deben responder.

Permite obtener impresiones de primera fuente y analizar las variables que inciden en la inseguridad sentida por las personas, tales como estructuras físicas y actitudes personales, entre otras.

Las marchas exploratorias pueden ser utilizadas para diagnosticar la situación de variados espacios públicos o semipúblicos como paraderos de buses, calles, lugares de trabajo, escuelas y sus alrededores, universidades, estacionamientos de superficie y subterráneos, baños públicos, tiendas comerciales, sistemas de transporte, caminos peatonales y centros de recreación, entre otros. Básicamente, es posible evaluar cualquier lugar en el cual las personas se sientan inseguras. (Fundación Paz Ciudadana, et al, 2003). La marcha exploratoria de seguridad se desarrolla en 4 etapas:

1. La convocatoria: se realiza en equipos conformados por 5 a 10 personas (propietarios, miembros de organizaciones vecinales, autoridades). De preferencia deben realizarse de noche, momento en el que se acentúan las problemáticas del lugar.
2. Definición del área de la marcha
3. Durante la marcha exploratoria: el facilitador orientara, pero sin sesgar la opinión de los participantes.
4. Organización de los resultados: agrupando la información obtenida, es posible que surjan nuevas dudas, los resultados pueden ser comentados después.



Marchas exploratorias de seguridad
Lista de Chequeo

Esta lista contiene preguntas sugeridas. Se pueden agregar o quitar preguntas en la medida que se estime conveniente.

Area General: _____

Lugar específico: _____

Fecha: _____

Día de la semana: Lu Ma Mi Ju Vi Sá Do

Hora: _____

Equipo: _____

Motivos de la MES _____

I) Impresiones generales

a) Describir reacción espontánea al lugar

b) Cinco palabras que describen de mejor forma el lugar

II) Iluminación

Una buena iluminación permite ver el lugar y ver qué es lo que ocurre en él.

a) ¿Cómo es la iluminación?
 Muy pobre Pobre Satisfactoria
 Buena Muy Buena

b) ¿Es la iluminación pareja a lo largo del lugar?
 Si No

c) ¿Hay luminarias apagadas?
 Si No

¿Cuántas? _____

d) ¿Qué porcentaje de luminarias se encuentran apagadas?

e) ¿Sabe a quién recurrir en caso de que las luminarias se encuentren rotas?
 Si No

f) ¿Es capaz de identificar un rostro a 15 metros de distancia?
 Si No

g) ¿La iluminación se encuentra obstruida por árboles o arbustos crecidos?
 Si No

Figura 82. Propuesta cuestionario para Marchas exploratorias. Fuente: Fundación Paz Ciudadana. (2003)

■ *Placemaking*

El término “*Placemaking*” se entiende como una herramienta para la planificación, diseño y gestión de espacios públicos con un enfoque comunitario. Puede verse como una manera de transformar los no-lugares “*non-lieux*” (Augé, 1995 citado en Schroeder & Coello, 2019). Según Augé, un no-lugar es un lugar que uno ignora o evita, como aparcamientos, terminales de transporte, terrenos baldíos. No son lugares porque carecen carácter y no son atractivos para nadie.

La metodología del Placemaking, además de ser respaldada e implementada en proyectos de instituciones privadas, es también parte de programas de organizaciones como ONU-HABITAT, que como parte de sus “Directrices sobre ciudades más seguras y asentamientos humanos de las Naciones Unidas”, incluye el Placemaking como base fundamental para las actuaciones que tienen como objetivo obtener ciudades más seguras. (Naciones Unidas, 2012).

Una de las primeras ideas de Placemaking fue LQC: *Lighter, Quicker, Cheaper* (más ligero, más rápido, más barato). Así como algunas ciudades mantienen su transformación a base de infraestructura duradera, existen ciudades con menos recursos que apuestan estrategias distintas. Como herramienta, el *placemaking* ha evolucionado a lo largo del tiempo, lo que comenzó como un proceso de activismo y protestas contra el desarrollo indomable en ciudades estadounidenses, ahora se ha convertido en un instrumento para unir comunidades y vecindarios que pone énfasis especial en el proceso, y no solo en el resultado final (Silberberg, 2018). Se trata de “Construir lugares” escuchando a la ciudadanía y colocando sus necesidades, aspiraciones e iniciativas en el foco de la transformación del espacio y construyendo visiones y relatos colectivos.

LOS 11 PRINCIPIOS DE PLACEMAKING

1	La comunidad es el experto: identificar los talentos y recursos de la comunidad
2	No solo crear un diseño, crear un lugar
3	Buscar aliados
4	Observar los espacios y aprender de los éxitos y los fracasos
5	Desarrollar una visión del espacio y de sus usos
6	“Empezar con lo más sencillo”: ligero, rápido, barato
7	Fomentar las conexiones dentro del espacio
8	Ir más allá de los obstáculos
9	La forma apoya a la función
10	El dinero no es el tema
11	El trabajo siempre continúa.

Figura 83. Principios del Placemaking.
 Fuente: Project for Public. (2007)



Figura 84. Panel de equidad e inclusión en el Placemaking. Fuente: Tamara Egger (BID). (2018)



Figura 85. Tipos de Placemaking. Fuente: Enríquez, 2020



Figura 86. Placemaking Táctico. Fuente: Rethinking The Future.

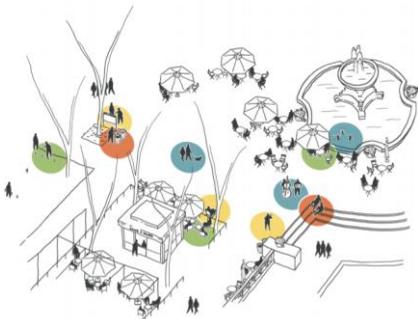


Figura 87. Construir un lugar. Fuente: Project for Public Spaces

Tipos de *Placemaking*. de la práctica de esta herramienta se pueden identificar 3 modalidades:

- Estratégico: usualmente se da en colaboración entre el sector público y privado, suelen estar relacionados con el desarrollo de lugares en los que se piensa desarrollar a largo plazo acciones con efecto dominó.
- Creativo: Configura estratégicamente el carácter físico y social de una zona en torno a actividades artísticas y culturales, rejuveneciendo estructuras y paisajes urbanos, ayudando a mejorar la viabilidad del comercio local y la seguridad pública gracias a que reúne diversas personas para celebrar dichas actividades culturales.
- Táctico: es el que podría resultar más familiar puesto que fusiona los principios de "Más ligero, más rápido y más barato" y los del llamado "Urbanismo Táctico, promoviendo intervenciones en el espacio público a pequeña escala a modo de prueba piloto para futuros proyectos. Estas actuaciones "tácticas" o provisionales no modifican de modo irreversible el espacio urbano, y dependiendo de los resultados, pueden transformarse en actuaciones permanentes en un momento posterior, mediante una mayor inversión pública. (Steuteville, 2014)

Desde la perspectiva del *Placemaking*, la forma de revitalizar espacios es invitar al público a compartir sus ideas, formar proyectos con el distintivo del rol activo de la comunidad en su realización, desde esta perspectiva la participación ciudadana debería estar presente en todos los procesos de transformación de un espacio, ya sea en busca de su revitalización, reforma o como en el caso de esta investigación, su transformación en un espacio seguro.

Además, después de haber analizado los distintos métodos y herramientas que colaboran con la creación de espacios más seguros, pienso que el *Placemaking* podría ser empleado como una herramienta para dar el primer paso al cambio, pero debe ser acompañada de otras metodologías para poder perdurar en el tiempo y que la solución no sea solo temporal.



V: SINTESIS DE CRITERIOS DE DISEÑO URBANO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD EN ZONAS PERIFERICAS DE AREQUIPA – PERÚ

En la primera parte de este capítulo se hará un análisis general de la ciudad de Arequipa en cuanto a la seguridad; poco a poco se irá reduciendo la escala hasta llegar al ámbito distrital, aquí se hará un desglose más detallado para conocer los distritos con mayor índice de delitos y también el tipo de delitos que se cometen.

De este análisis, se elegirá un distrito el cual tenga básicamente dos características: alto índice de delitos y que cuente con sectores de periferia urbana, en este distrito se escogerá un sector que sirva de modelo para conocer la situación actual y la problemática urbana en cuanto a seguridad.

A continuación, se establecerán los criterios que puedan contribuir en la prevención del delito de oportunidad y en el incremento de la seguridad urbana de la periferia de la ciudad de Arequipa, al mismo tiempo que se detallan las características actuales del sector escogido.



Figura 88. Ubicación del Perú en el mundo.
Fuente: Google (s.f.)

Antes de adentrarnos al análisis detallado de la inseguridad en la ciudad de Arequipa, resulta necesario señalar, que en la mayoría de los casos la información acerca de la cantidad e incidencia de delitos se encontró únicamente en datos alfanuméricos, y en el caso de que se encontrara la información de manera gráfica, esta era plasmada de acuerdo a los indicadores y estándares de cada municipalidad, es por eso que la cartografía que se verá a continuación forma parte de un trabajo laborioso realizado en ArcGIS por parte de la autora.

5.1. Análisis de la situación actual de la ciudad de Arequipa

5.1.1. Localización e información general de Arequipa y Perú

Perú se encuentra ubicado en la parte central y occidental de América del Sur. Limita por el norte con el Ecuador y Colombia, por el este con Brasil, por el sureste con Bolivia, por el sur con Chile y por el Oeste con el Océano Pacífico.

Administrativamente, se divide en veinticuatro departamentos y la provincia constitucional del Callao. La capital del país es la ciudad de Lima, siendo la más poblada del país, seguido por Piura, La Libertad y Arequipa según el censo del 2017 (Instituto Nacional de Estadísticas e Informática). Perú actualmente tiene una población aproximada de 32.625.948 habitantes, entre hombres y mujeres. (INEI, 2020).

Socioeconómicamente el Perú tiene un PIB (Producto Interno Bruto) per cápita en el 2017 de 6.340€ euros, ocupando el puesto 90 de la tabla, según este parámetro sus ciudadanos poseen, un nivel de vida bajo en relación al resto de los 196 países del ranking de PIB per cápita. En cuanto al Índice de Desarrollo Humano o IDH, que elabora la Organización de las Naciones Unidas para medir la evolución de un país, nos muestra el nivel de vida de sus habitantes está en el puesto 79. (PNUD, 2020)

Su territorio se compone de diversos paisajes y regiones determinado por la presencia de la Cordillera de los Andes, se despliegan al oeste hacia la costa desértica y al este hacia la Amazonia. Tiene tres regiones marcadas, la sierra, la costa y la selva.



Ciudad metropolitana de Arequipa

La región de Arequipa se encuentra al sur del Perú, cuenta con 528 kilómetros de litoral, limita al noreste con Ica y Ayacucho; por el norte, con Apurímac y Cusco; por el este, con Moquegua y Puno; por el suroeste, con el océano pacífico. Tiene una altitud variable, siendo la máxima el pico del Coropuna con 6 425 msnm.

Políticamente la Región Arequipa está conformada por 8 provincias y un total de 109 distritos. La provincia con mayor población es Arequipa, siendo la capital del departamento. Arequipa Metropolitana es la capital y mayor ciudad de la provincia de Arequipa, constituye la segunda ciudad más poblada del Perú, alcanzando el año 2017 un total de 1 382 730 habitantes según el censo del 2017. Es la sede del Tribunal Constitucional y la «Capital Jurídica del Perú».

DISTRITOS METROPOLITANOS

1. Alto Selva Alegre
2. Arequipa
3. Cayma
4. Cerro Colorado
5. Characato
6. Jacobo Hunter
7. José Luis Bustamante y Rivero.
8. Mariano Melgar
9. Miraflores
10. Mollebaya
11. Paucarpata
12. Sabandía
13. Sachaca
14. Socabaya
15. Tiabaya
16. Uchumayo
17. Yanahuara
18. Yura
19. Quequeña
20. Yarabamba
21. Chiguata



Figura 89. Línea azul es área urbana.
Fuente: IMPLA. (2015)

Datos Generales de Arequipa

La ciudad de Arequipa constituye un importante centro administrativo, industrial y comercial del Perú y gracias a su notable actividad industrial es catalogada como la segunda ciudad más industrializada del país.

Además, tiene el más alto índice de población con residencia urbana. El censo del 2017, registró que el 90.64% correspondía a población urbana y apenas 9.36% de población residía en el medio rural.

Actualmente la ciudad de Arequipa se encuentra conformada por 29 distritos, 21 de ellos clasificados como distritos metropolitanos y se encuentran dentro del ámbito del Plan de Desarrollo Metropolitano 2016-2025 de Arequipa.

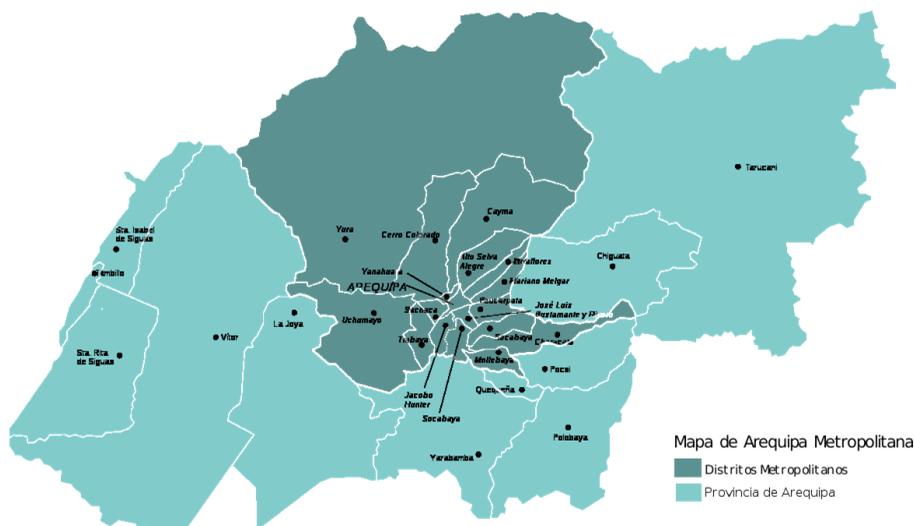


Figura 90. Distritos metropolitanos de Arequipa. Elaboración propia en base a PDM 2016-2025

A partir del año 1960 ha sufrido un proceso de expansión urbana producto de los procesos de invasión y consolidación de los Asentamientos Humanos en las zonas periféricas de la ciudad, el cual se ha acelerado significativamente en los últimos años.

La población migrante ha venido asentándose de manera desordenada y descontrolada ocupando terrenos sin las condiciones urbanas y sociales necesarias. Generando así, segregación urbana que conlleva a una serie de efectos negativos, entre ellos el aislamiento físico y funcional de los habitantes de menores recursos que ante la distancia considerable de la que se encuentran con respecto al centro de la ciudad, se ven obligados a vivir en cierto retraso, sin oportunidades de desarrollo y ante la indiferencia de las autoridades, que toman medidas desarticuladas entre las intervenciones físicas y sociales. Podríamos decir que Arequipa al tener un incontrolado crecimiento tiene problemas en su desarrollo, pues este crecimiento genera espacios públicos residuales y que son parte de la inseguridad de la misma ciudad, como acota Koolhaas "Al mismo tiempo es el refugio para lo ilegal, lo incontrolable, y sujeto a una manipulación sin fin.... Otras carencias de la Ciudad Genérica." (Koolhaas, 2017).



Figura 91. Periferia norte de Arequipa. [Fotografía]. Fuente: Frase Corta Revista Digital. (2018)

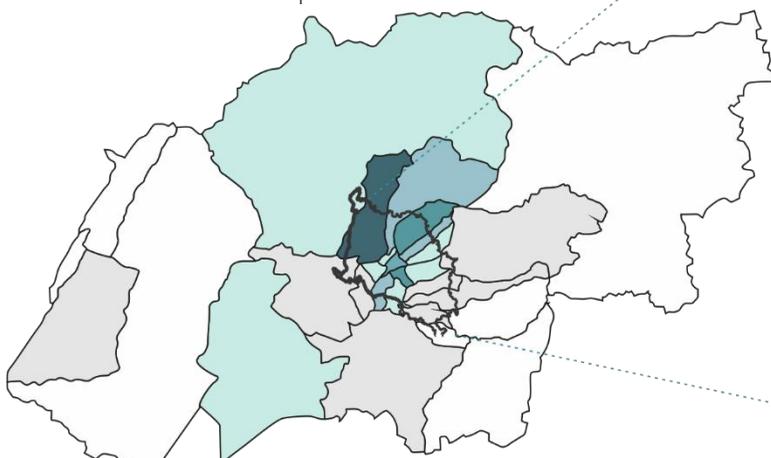
5.1.2. Análisis de la inseguridad en la ciudad de Arequipa

En cuanto a la seguridad ciudadana, el Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2019-2023 considera tanto a la región y a la provincia de Arequipa como territorios de intervención prioritaria, categorizándola como alta prioridad en intervención en delitos patrimoniales en espacios públicos y violencia contra mujeres, además es la cuarta región con mayor número de incidencias delictivas (CORESEC, 2016).

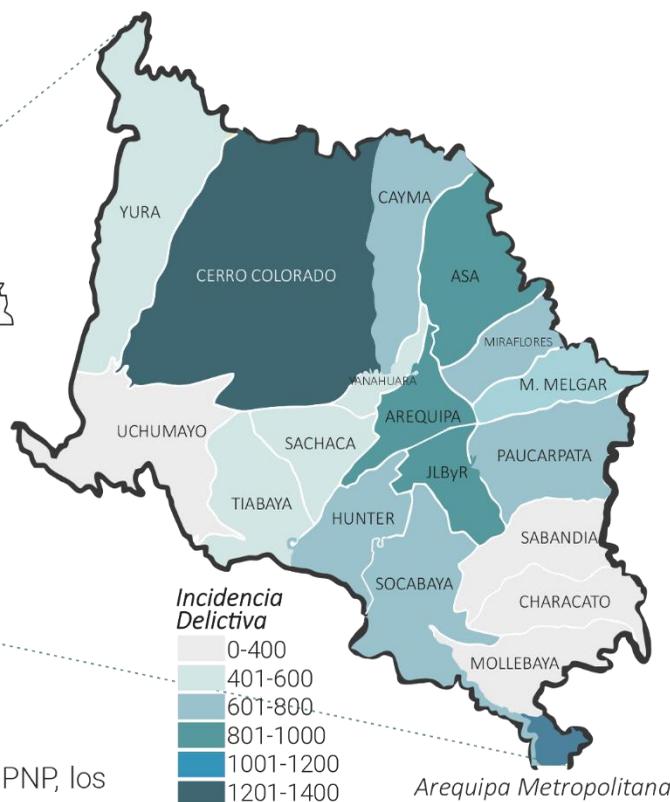
En la provincia de Arequipa los delitos tenían una tendencia al incremento en el periodo 2015-2019, con una tasa de crecimiento promedio anual de 11.53%. Sin embargo y en contexto a la pandemia que enfrentamos, la tendencia ha cambiado, registrando una reducción de hasta -55.47%, en comparación al año anterior, asimismo la tasa de crecimiento por cada 100 000 habitantes en el año 2020 fue de 798.4 y por cada 1 000 habitantes de 7.98, cifras inusuales, pero que encuentran sustento ante el Estado de Emergencia en el que se encuentra el Perú. (Municipalidad Provincial de Arequipa, 2021).

INCIDENCIA DE DELITOS

Asimismo, de los 21 distritos de Arequipa Metropolitana se puede apreciar que la mayor ocurrencia de delitos se suscita en los distritos de Cerro Colorado con 14.5%, Alto Selva Alegre con 9.8%, Jose Luis Bustamante y Rivero con el 9.4% y finalmente el distrito capital con 9.3%.



Provincia de Arequipa



Arequipa Metropolitana

De acuerdo a los registros de la Policía Nacional del Perú PNP, los delitos se encuentran agrupados en:

- **Delitos contra el patrimonio:** es el acto de apoderamiento, se divide en hurto simple y hurto agravado, robo simple y robo agravado, abigeato, apropiación ilícita, estafas y otras defraudaciones, fraude en la administración, delitos informáticos, daños simples y agravados, entre otros
- **Delitos contra la seguridad pública:** En los delitos contra la seguridad pública comprende: peligro común, tráfico ilícito de drogas, micro comercialización de drogas, tenencia ilegal de armas y otros
- **Delitos contra la vida, el cuerpo y la salud:** homicidios, abortos, otros.
- Delitos contra la libertad sexual
- Violencia Familiar
- Faltas contra la persona

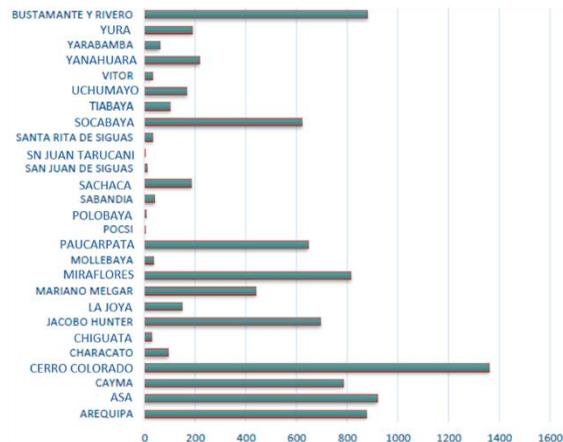


Figura 92. Mapa de incidencia delictiva. Elaboración propia en base al Plan de Acción Provincial de Seguridad Ciudadana Arequipa 2019. (2021)

DELITOS CONTRA EL PATRIMONIO

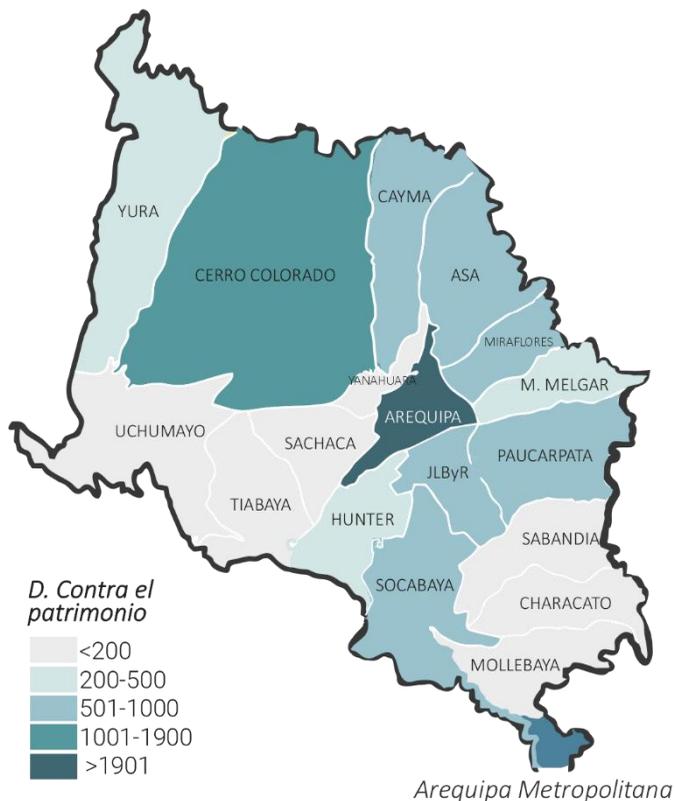


Figura 93. Mapeo de delitos contra el patrimonio. Elaboración propia en base al Plan de Acción Provincial de Seguridad Ciudadana Arequipa 2019. (2021)

Los cinco distritos con mayor incidencia delictiva en delitos contra el patrimonio son:

1. Arequipa
2. Cerro Colorado
3. Alto Selva Alegre - ASA
4. Cayma
5. Socabaya

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD PÚBLICA

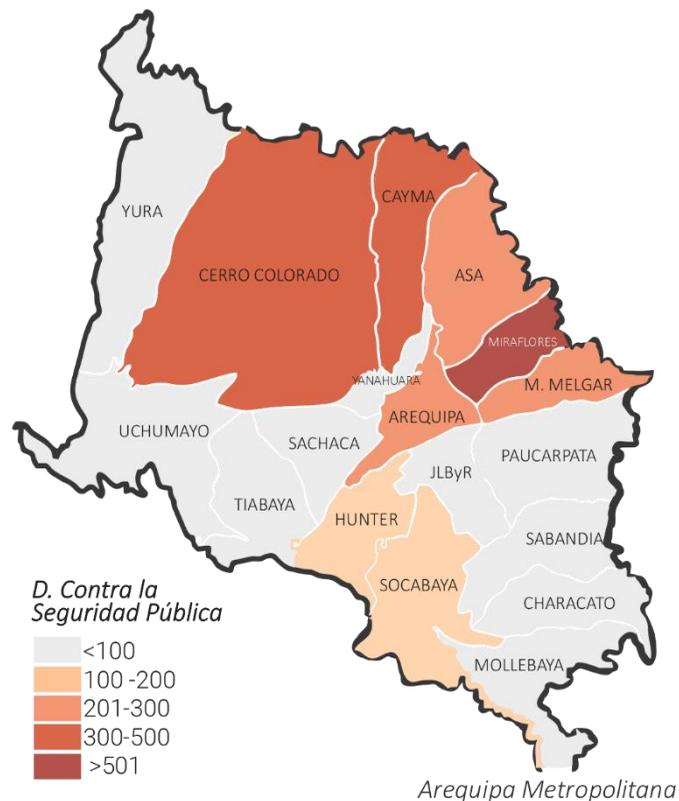


Figura 94. Mapeo de delitos contra la seguridad pública. Elaboración propia en base al Plan de Acción Provincial de Seguridad Ciudadana Arequipa 2019. (2021)

Los cinco distritos con mayor incidencia de delitos contra la Seguridad Pública son:

1. Miraflores
2. Cerro Colorado
3. Cayma
4. Alto Selva Alegre
4. Mariano Melgar.
5. Arequipa

DELITOS CONTRA LA VIDA EL CUERPO Y LA SALUD



Figura 95. Mapeo de delitos contra la vida el cuerpo y la salud. Elaboración propia en base al Plan de Acción Provincial de Seguridad Ciudadana Arequipa 2019. (2021)

Los cinco distritos con mayor incidencia delictiva en delitos contra el patrimonio son:

1. Arequipa
2. Cerro Colorado
3. Cayma
4. Miraflores
5. Alto Selva Alegre - ASA

DELITOS CONTRA LA LIBERTAD SEXUAL

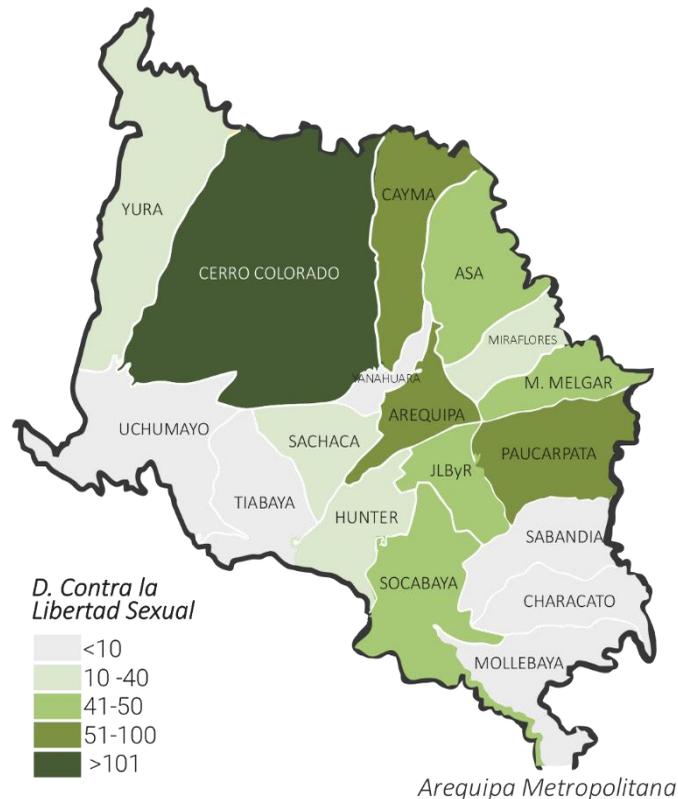


Figura 96. Mapeo de delitos contra la libertad sexual. Elaboración propia en base al Plan de Acción Provincial de Seguridad Ciudadana Arequipa 2019. (2021)

Los cinco distritos con mayor incidencia de delitos contra la Seguridad Pública son:

1. Cerro Colorado
2. Paucarpata
3. Cayma
4. Arequipa
5. Alto Selva Alegre - ASA

VIOLENCIA FAMILIAR

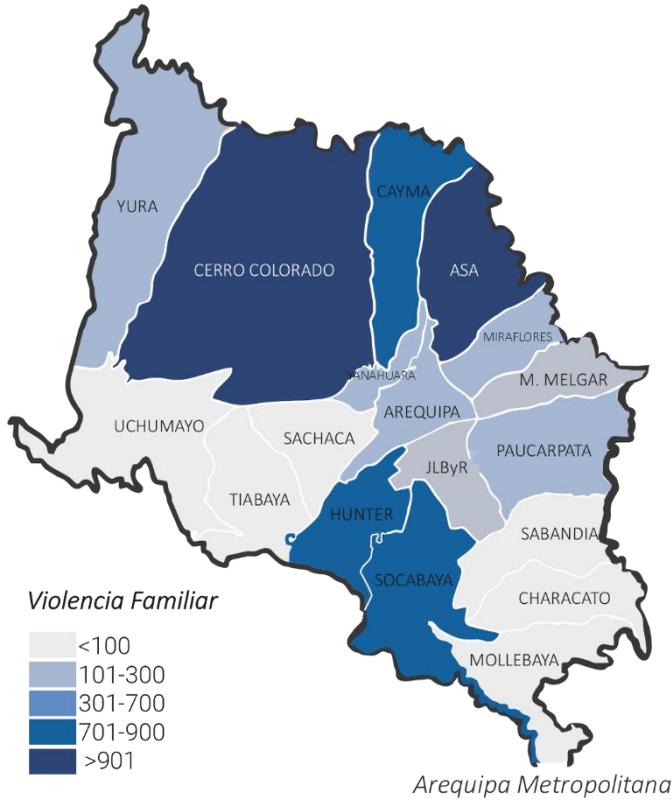


Figura 97. Mapeo Violencia familiar. Elaboración propia en base al Plan de Acción Provincial de Seguridad Ciudadana Arequipa 2019. (2021)

Los cinco distritos con mayor incidencia delictiva en delitos contra el patrimonio son:

1. Alto Selva Alegre - ASA
2. Cerro Colorado
3. Cayma
4. Hunter
5. Socabaya

FALTAS CONTRA LA PERSONA



Figura 98. Mapeo Faltas contra la persona. Elaboración propia en base al Plan de Acción Provincial de Seguridad Ciudadana Arequipa 2019. (2021)

Los cinco distritos con mayor incidencia de delitos contra la Seguridad Pública son:

1. Paucarpata
2. Arequipa
3. Cayma
4. Cerro Colorado
5. Mariano Melgar



Figura 99. Distritos con mayor acumulación de delito, Cerro Colorado en color más oscuro. Elaboración propia. (2021)

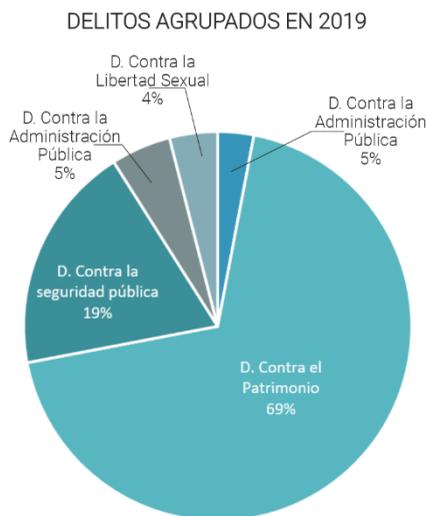


Figura 100. Delitos agrupados en 2019, distrito de Cerro Colorado. Edición propia en base a información estadística PDSG, 2020. (2021)

De esta manera, se determina que son cinco los distritos con mayor acumulación de delitos: Cerro Colorado, Alto Selva Alegre, Cayma, Miraflores y Paucarpata; además existe cierto patrón entre ellos:

1. El crecimiento urbano de la ciudad se ha dado hacia las faldas del volcán Misti, es decir hacia el norte y noreste.
2. Las condiciones urbanas en estos sectores son más precarias que en el resto del territorio.
3. Los distritos con mayor población son Cerro Colorado, Cayma, Alto Selva Alegre y Paucarpata, los mismos que tienen las más altas cifras de delitos
4. La población de este sector es en gran porcentaje, migrante.
5. La condición socioeconómica de la población en estos sectores es media – baja.

De acuerdo a la teoría revisada en los capítulos anteriores, se sabe que el diseño urbano puede incidir en la disminución de los delitos de oportunidad, pero no podrá hacer nada frente al delito estructural ya que en este caso deberían integrarse otro tipo de especialistas, criterios y estrategias además de las urbanas. Es por esto que, la investigación centra su visión únicamente en los delitos contra el patrimonio y los delitos contra la seguridad pública.

De esta manera, se observa que el distrito de Cerro Colorado cuenta con la mayor incidencia y acumulación de delitos, siendo los más predominantes los delitos contra el patrimonio con el 69%, seguido de los delitos contra la seguridad pública con 19%; Cerro Colorado es considerado como uno de los cuatro principales distritos donde el delito nace, ocurre y se reproduce (GRA, 2016; Vilca, 2017).

Dentro del Marco Legal Peruano, la seguridad ciudadana se ha convertido en la principal demanda de la población, es por ello que se publica la Ley N° 27933 Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana (SINASEC),

MAPA DE CALOR
CERRO COLORADO 2019

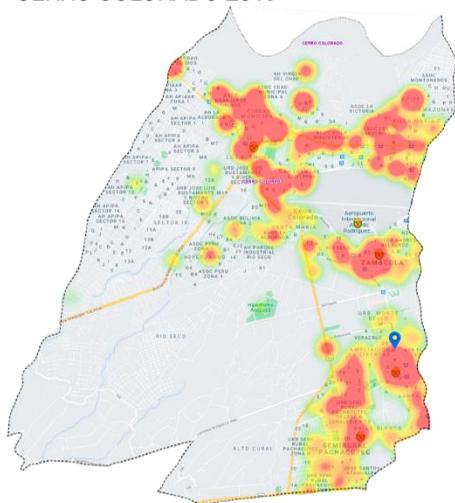


Figura 101. Mapa de Calor. Fuente:
DATACRIM INEI. (2019)

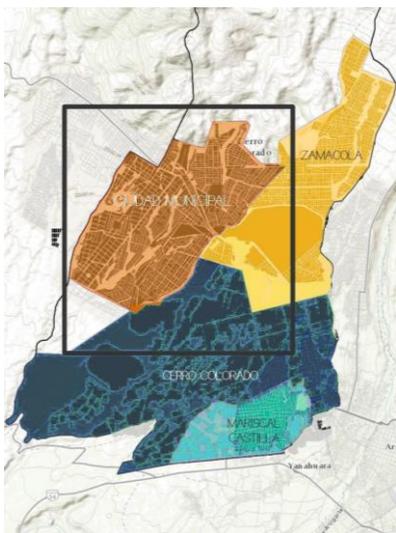


Figura 102. Delimitación de las
jurisdicciones policiales MDCC. Aguilar y
Concha. (2018)

que se caracteriza por tener una dinámica intersectorial e intergubernamental cuya presencia recae en los distintos niveles de gobierno, para el nivel regional se crea el CORESEC -consejo regional de la seguridad ciudadana, en el nivel provincial el COPROSEC y en el nivel distrital CODISEC.

Asimismo, el Instituto Nacional de Estadística ha consolidado la estadística sobre los hechos delincuenciales ocurridos en el distrito de Cerro Colorado, generando un Mapa de Calor donde se puede apreciar gráficamente los lugares que se encuentran más afectados por situaciones que atentan a la seguridad ciudadana, pudiéndose apreciar como los lugares con mayor índice de inseguridad la zona de la Av. Aviación y Alto Libertad en la parte baja del distrito; y en mayor dimensión, todo el sector denominado Cono Norte en la parte alta del distrito. (Figura 95)

Entre las funciones y actividades del Comité Distrital de Seguridad ciudadana CODISEC de Cerro Colorado, está la formulación y articulación del Mapa del Delito y el Mapa de Riesgo confeccionado en base a información de los cuadernos de registro de denuncia y SIDPOL, así como de las actas que levanta el serenazgo en cada emergencia. (DGSC, 2019). Debido a la extensión del territorio, el distrito es dividido en cuatro jurisdicciones policiales: Cerro Colorado, Ciudad Municipal, Mariscal Castilla y Zamacola, Las cuales a su vez se dividen en sectores y subsectores.

Según el consolidado de Estadísticas Policial 2018 en Ciudad Municipal se produjo el 33% del total de delitos del distrito, en este sector se comenten con frecuencia: faltas contra el patrimonio (hurto, robo, estafas, etc.), micro comercialización de drogas, tenencia ilegal de armas, prostitución clandestina, pandillaje pernicioso, accidentes de tránsito y atentados contra la vida, el cuerpo y la salud (homicidios, lesiones y abortos).



Figura 103. Niños camino a la escuela.
Autor: Diego Ramos Lupo. (2018)



Figura 104. Pandillaje Juvenil. Fuente:
Andina Editora Perú. (2012)

Todos estos delitos se incrementan ante la existencia de áreas públicas o privadas abandonadas, lugares con escasa iluminación, inadecuada señalización vial, concentración de alcohólicos y drogadictos en donde se generan riñas frecuentemente.

De acuerdo al Plan de Seguridad Ciudadana, el sector de Ciudad Municipal presenta un considerable porcentaje de población con bajo nivel socio económico y cultural, lo que ha motivado que en esta zona se concentre índices de pandillaje, robo y sobre todo altos índices de violencia familiar, otra de las preocupaciones es la presencia de pandillas integradas por jóvenes adolescentes, los cuales terminan involucrados en robos y faltas.

5.1.3. Mapa del delito y riesgo de la jurisdicción Ciudad Municipal - Cerro Colorado, de acuerdo a la Policía Nacional del Perú

Como se determinó en el punto anterior, el distrito con mayor incidencia de delitos en la ciudad de Arequipa, es Cerro Colorado y dentro del distrito la jurisdicción con más altos índices de delitos de oportunidad es Ciudad Municipal, es por ello que la investigación centra su atención en esta parte del territorio, además se ha considerado la división en sectores y subsectores hecha por la Policía nacional del Perú con la finalidad de conocer la zona con mayor incidencia de delitos de oportunidad y con características óptimas para la comisión de delitos.

Los mapas mostrados a continuación han sido elaborados en base a la información estadística encontrada en el sistema DATACRIM del INEI y el Plan de Acción distrital de Seguridad Ciudadana, de esta manera se ha logrado obtener la localización y la incidencia de los delitos.



MAPA DEL DELITO JURISDICCIÓN DE CIUDAD MUNICIPAL DISTRITO DE CERRO COLORADO

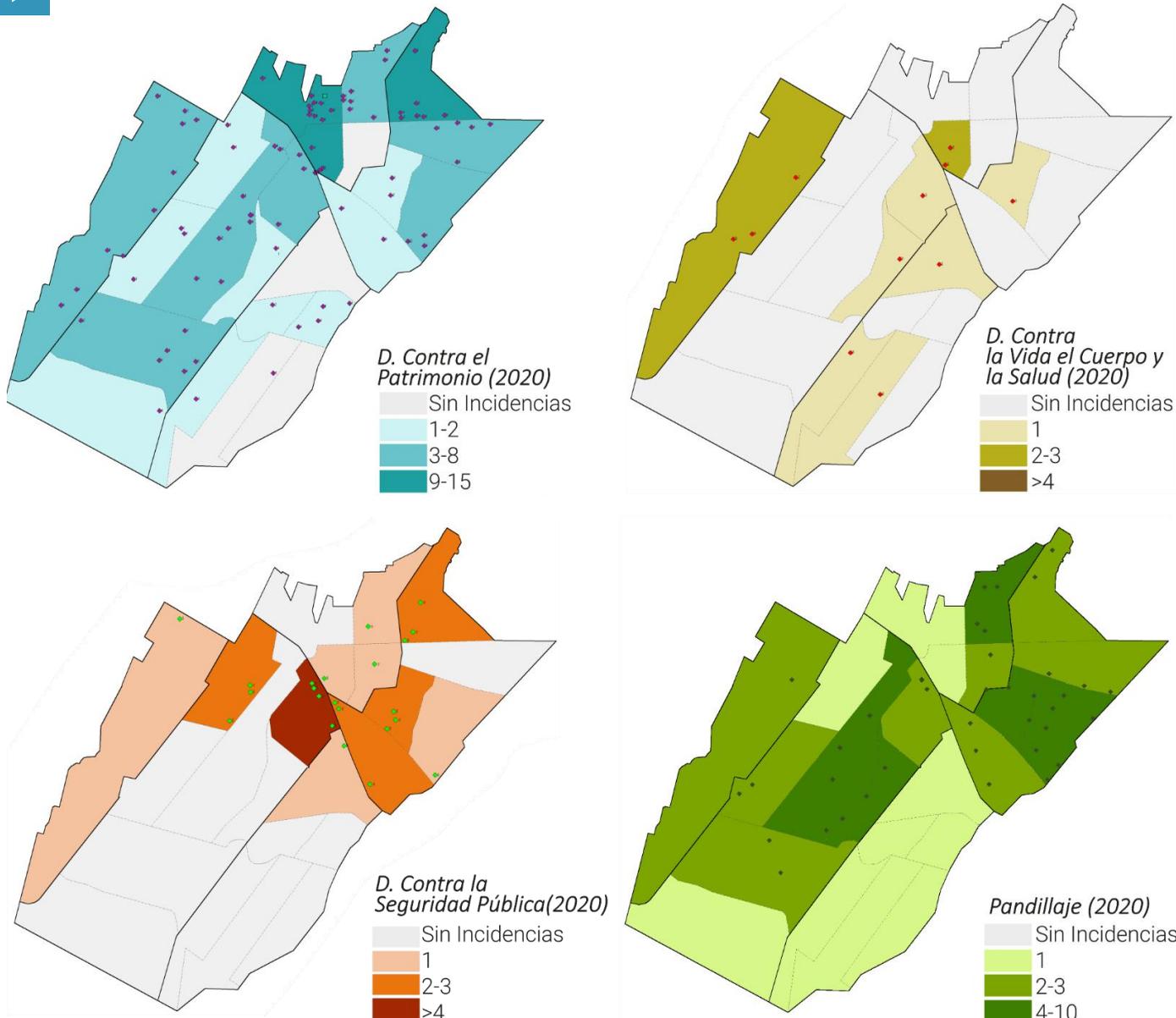


Figura 105. Mapa del Delito de acuerdo al tipo de delito. Elaboración propia en base a datos de DATACRIM y PADSC. (2021)



Figura 106. Sector denominado "entrada a Ciudad Municipal". Elaboración Propia. (2021)



Figura 107. Arriba: Concentración de alcohólicos, Fuente: MDCC. (s/f) Abajo: Espacios públicos abandonados. Fuente: Aguilar y Concha. (2018)

A continuación, se detalla los delitos que han sido considerados en cada uno de los mapas.

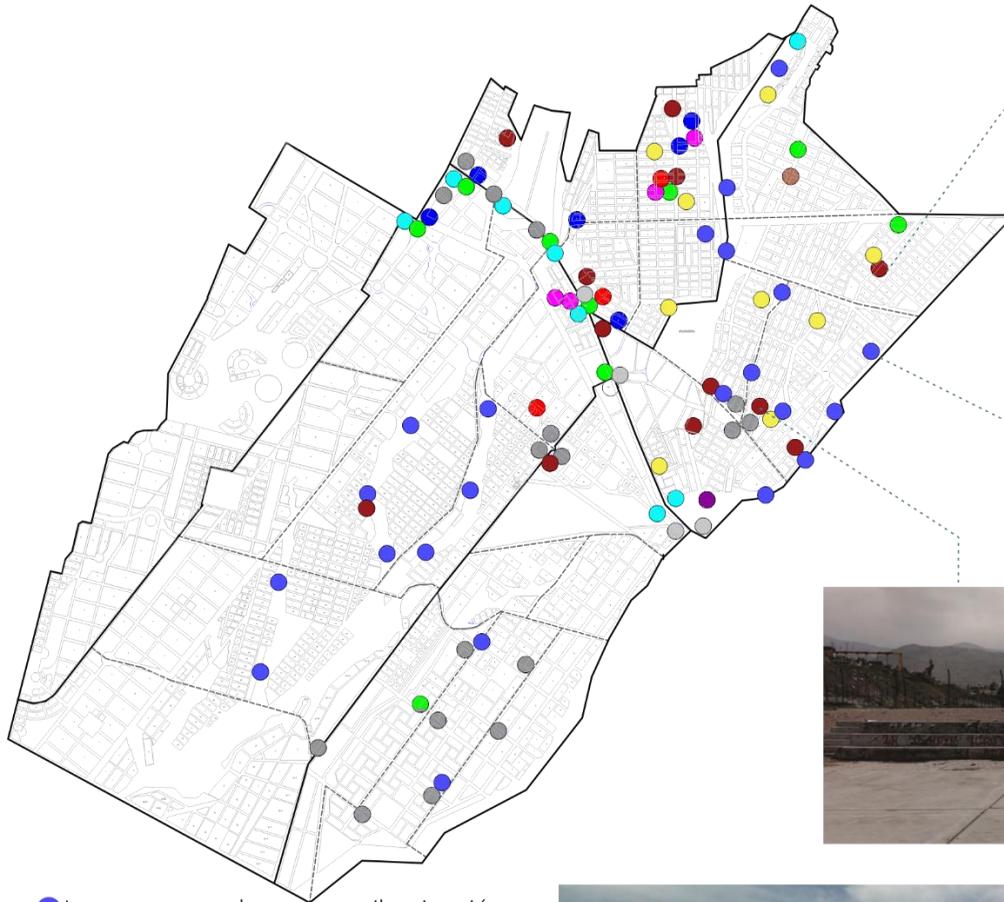
- Delitos contra el Patrimonio: se consideran las incidencias relacionadas a robo, hurto, apropiación ilícita y estafas.
- Delitos contra la vida el cuerpo y la salud: se han considerado el homicidio, aborto y lesiones.
- Delitos contra la seguridad pública: han sido consideradas la micro comercialización de droga, prostitución y la tenencia ilegal de armas.
- Pandillaje: considerando el pandillaje pernicioso y el pandillaje escolar.

De la elaboración y análisis de estos mapas se aprecia que la zona colindante a la Carretera Yura, específicamente el sector denominado "entrada a Ciudad Municipal" es la que concentra un mayor porcentaje de incidencia de delitos.

▶ MAPA DE RIESGO DE LA JURISDICCIÓN CIUDAD MUNICIPAL - CERRO COLORADO, DE ACUERDO A LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

Este mapa refleja las zonas de riesgo para la seguridad ciudadana, como la existencia de áreas abandonadas, lugares con nula o escasa iluminación, lugares sin señalización en seguridad vial, paraderos informales, lugares de comercio ambulatorio, lugares donde se expende indebidamente licor a menores de edad o en horario restringido, lugares de concentración de alcohólicos o drogadictos, lugares de riñas frecuentes.

A continuación, se muestra el mapa de riesgos elaborado en base a los datos del Plan de Acción distrital de Seguridad Ciudadana del distrito de Cerro Colorado e información de la secretaria técnica del Comité de Seguridad Ciudadana Distrital - CODISEC.



Lugares de reunión de alcoholicos



Escasa o nula iluminación



Espacios públicos en abandono

- Lugares con nula o escasa iluminación
- Lugares reunión alcoholicos - drogadictos
- Locales comerciales sin autorización
- Áreas públicas abandonadas
- Paraderos informales
- Intersecciones sin señalización vial
- Lugares de riñas frecuentes
- Lugares de comercio ambulatorio
- Lugares expendio licor - prostitución



Intersecciones sin señalización vial, paraderos informales, comercio ambulatorio

Figura 108. Mapa de riesgos en Base al Plan de Acción distrital de Seguridad Ciudadana Cerro Colorado. (2019)

5.2. SINTESIS DE CRITERIOS DE DISEÑO URBANO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD EN ZONAS PERIFÉRICAS

El Perú carece de normativa acerca de la intervención en espacios públicos y ordenamiento de los asentamientos humanos, aun sabiendo que el 70% de la población vive en ciudades informales, según datos del INEI (instituto Nacional de Estadística e Informática).

Tampoco existe normativa o manuales en los que se relacione el diseño del espacio público y el incremento de la seguridad; Por lo tanto, la presente investigación tiene la iniciativa de establecer algunos criterios, que orienten a conceptos importantes a la hora de diseñar e intervenir en las transformaciones del espacio público en zonas periféricas dentro del contexto peruano y latinoamericano, favoreciendo el incremento de la seguridad en estos sectores; obedeciendo a patrones de calidad, sostenibilidad, funcionalidad y economía. Teniendo en consideración el bajo nivel económico con el que cuentan estas poblaciones, la carencia de servicios, limitada accesibilidad a equipamientos, exclusión social, etc.

Como se ha visto, la investigación ha desarrollado el tema de la prevención de la inseguridad no solo desde el punto de vista de la comisión de delitos, sino también desde cuatro problemáticas cuya incidencia origina una mayor o menor sensación de inseguridad en el espacio público: la mendicidad, la desigualdad de género, el coronavirus y caminos escolares sin tratamiento. Es por ello, que los criterios de diseño urbano que se establecen a continuación, buscan contribuir con el incremento de la seguridad en el espacio público y se plantean bajo las cinco temáticas estudiadas previamente.

Estos criterios de ninguna forma deben ser aplicados como una receta, sino que deberían adaptarse al contexto y circunstancias concretas que se deseen transformar.



Figura 109. Problemáticas de la seguridad analizadas en la investigación. Elaboración propia. (2021)

De acuerdo a las experiencias estudiadas previamente, se establece que el proceso de transformación de un espacio como mínimo debe constar de tres etapas: Diagnóstico, proceso de diseño – ejecución y la evaluación. De acuerdo a la investigación, los criterios no solo deben aplicarse en la etapa de diseño y ejecución, sino también en la etapa de diagnóstico:

1. Diagnóstico: en esta etapa el criterio indispensable a aplicar será el de la participación ciudadana, teniendo en cuenta la opinión de tres colectivos que muchas veces son ignorados: Mujeres, ancianos, niños y jóvenes.

2. Proceso de Diseño – Ejecución: en esta etapa los criterios son clasificados, en base a elementos urbanos como: Vialidad, espacios libres y equipamiento; considerando también los siguientes atributos espacio público transformado como accesibilidad, vitalidad, visibilidad, territorialidad y mantenimiento.

3. Evaluación

CRITERIOS DE DISEÑO Y TRANSFORMACIÓN



Figura 110. Esquema de criterios de diseño urbano. Elaboración propia. (2021)

5.2.1. Diagnóstico

1

DIAGNÓSTICO



PARTICIPACIÓN
CIUDADANA

Para la implementación de un diseño seguro, en la etapa de diagnóstico resulta indispensable implementar el componente participativo.

Conociendo el diagnóstico, como la foto socioambiental del problema de inseguridad de acuerdo a las 5 problemáticas estudiadas; apoyándonos en la guía CPTED vemos que para construir esta foto se requiere acopiar información de fuentes primarias y secundarias:

- Las **fuentes primarias**: son aquellas a las que usualmente se recurren para conocer la información cuantitativa y cualitativa de forma global en el sector; por ejemplo: INEI, gobiernos regionales, municipales, observatorios de la seguridad, universidades, etc.

- Y las **fuentes secundarias**: son sobre las que esta investigación propone profundizar más, para originar un cambio e implementar un diseño seguro, ya que esta información se obtiene del trabajo directo con la comunidad que habita y usa el territorio a intervenir.

Marchas exploratorias
de seguridad



Taller de Dibujo



La observación directa
del nativo experto



Mapas con
itinerarios

Figura 111. Esquema de criterios de diseño urbano, que contribuyan en el incremento de la seguridad urbana, Etapa Diagnóstico. Fuente: Elaboración propia. (2021)

La observación directa del nativo experto

Denominada así por la metodología CPTED, pero poniendo énfasis e involucrando en la misma proporción a mujeres, niños, ancianos y demás población.

De esta manera se identificarán problemas desde todos los puntos de vista, además de conocer cuales son las buenas y malas prácticas que se observan en el entorno, este trabajo debe estar respaldado con fotografías y descripciones estrictas y liderado por personas entrenadas en este tipo de análisis.

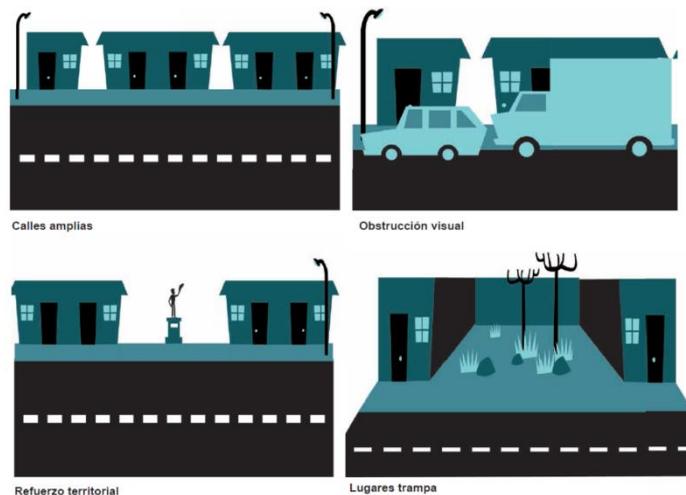


Figura 112. Observación del nativo experto. Fuente: Guía CPTED -15 Programa para la convivencia Ciudadana. (2015)

Marcha exploratoria de seguridad

Marcha exploratoria de seguridad, recorridos que permiten a la comunidad determinar los lugares en los que se sienten inseguros, estas marchas constan de cuatro etapas:

- Convocatoria
- Definición del área de la caminata exploratoria
- Realización de la caminata exploratoria
- Organización de los resultados.

De estas marchas se deben obtener las impresiones generales, conocer las reacciones espontáneas al lugar, el estado (efectividad, distribución, mantenimiento) de la iluminación y señalización, la existencia de transparencia y obstrucción de los campos visuales y de lugares trampa, además del estado del mantenimiento y áreas con acumulación de basura.



Figura 113. Marchas exploratorias nocturnas en Zacatecas. Fuente: tropicozacatecas.com. (2019)

Taller de Dibujo

Esta es una herramienta que se aplica con mejores resultados en niños y jóvenes.

El taller de dibujo se realiza bajo la premisa de “sueña tu ciudad” “Sueña tu parque”, aquí los niños a través del dibujo dan a conocer sus gustos, preferencias y miedos sobre el espacio público, así como también proponen soluciones a problemas urbanos. El análisis en estos dibujos debe ser multi disciplinario, se dice que el dibujo es una herramienta por la cual se da a conocer deseos y anhelos de manera inconsciente.

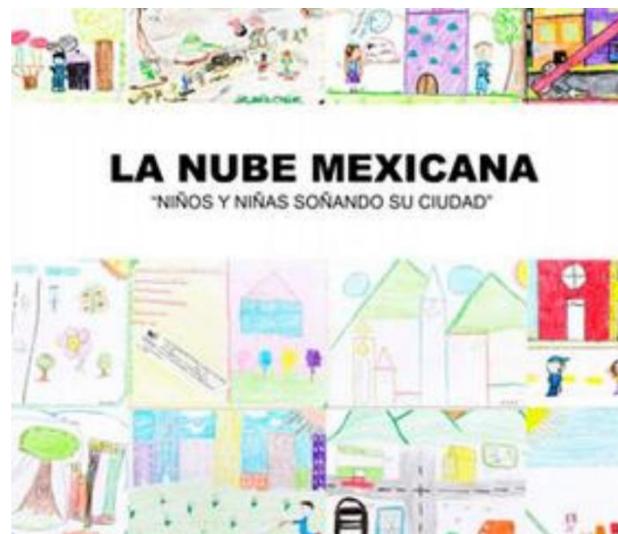


Figura 114. Portada proyecto "La Nube Mexicana". Fuente: Red Magisterial. (2019)

Mapas con Itinerarios

Herramienta que permite conocer a profundidad las actividades del espacio a transformar y como se da el movimiento de los usuarios, para aplicar el criterio de participación ciudadana, se desglosaran los itinerarios, prestando atención a los colectivos mas sensibles estudiados en la presente investigación:

- Mujeres.
- Ancianos.
- Niños y niñas.

Resulta indispensable prestar atención a estos usuarios, para posteriormente en la etapa de diseño poder establecer mejoras e incluso crear “caminos escolares” o “caminos al mercado”

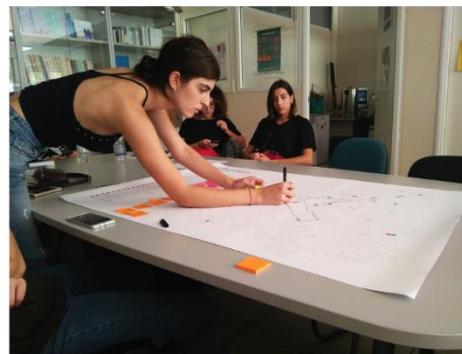


Figura 115. Proyecto “Recorriendo los barrios con ojos de mujer”. Fuente: equalsaree.org. (2019)



5.2.2. Proceso de Diseño y Ejecución

2

PROCESO DE DISEÑO
EJECUCIÓN

En esta segunda etapa no solo se recogen los distintos criterios estudiados a lo largo del análisis de las cuatro problemáticas cuya incidencia origina una mayor o menor sensación de inseguridad en el espacio público, sino también se adaptan al contexto de la periferia urbana de la ciudad de Arequipa, de esta manera se enfrentan las condiciones actuales versus los criterios de diseño y transformación.

Los criterios son clasificados, en base a elementos urbanos como:

- Vialidad:
 - Vías motorizadas
 - Vías no motorizadas y
 - Aparcamientos.
- Espacios libres:
 - Parques, plazas y jardines;
 - Conectores y
 - Quebradas.
- Equipamiento Urbano:
 - Mobiliario,
 - Alumbrado público e
 - Instalaciones especiales.

y como atributo importante la **sostenibilidad y mantenimiento** considerando también los siguientes atributos espacio público transformado como accesibilidad, vitalidad, visibilidad y territorialidad.

Figura 116. Esquema de criterios de diseño urbano, que contribuyen en el incremento de la seguridad urbana, Etapa Proceso de diseño - ejecución.
Fuente: Elaboración propia. (2021)

VIALIDAD

Un entorno seguro esta compuesto de lugares seguros y de enlaces seguros entre ellos. Es por ello que en este punto se consideran criterios que harán de las calles, recorridos peatonales y lugares de intercambio, espacios donde se genere sentimientos de seguridad, que faciliten el control espontaneo y la vigilancia natural.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES:

El las zonas periféricas de la ciudad, el sistema viario, en su mayoría, se encuentra desproporcionado en cuanto a dimensiones y capacidad, con grandes áreas destinadas a vías sin jerarquización.

Asimismo, muchas de estas vías aun no se encuentran consolidadas, lo que actualmente significaría una oportunidad, ya que es posible intervenirlas como obra nueva.



Figura 117. Vista aérea del cono norte de Arequipa. Fuente: Frasecorta.com. (2019)

Estas vías carecen de una distribución equitativa entre el área destinada para vehículos y el área para peatones, no cuentan con áreas para aparcamientos, lo que propicia desorden en el sector ya que se aparca, se camina y se cruza por donde se pueda.

Toda la estructura vial es compartida entre peatones y vehículos sin limites claros, existiendo superposición de actividades y generando inseguridad en el peatón.



Figura 118. Niño cruzando la avenida principal. Fuente: Diego Ramos. (2019)

CRITERIOS DE DISEÑO Y TRANSFORMACIÓN

1 Ajustar la sección vial de acuerdo a las necesidades reales y al Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016 - 2025 donde se establece una clasificación y jerarquización vial; en cuanto a las vías de escala urbana podemos encontrar:

- * **Vías arteriales** (primarias): Son aquellas que interrelacionan los grandes sectores de la ciudad entre sí.
- * **Vías colectoras** (secundarias): Son las vías que sirven para llevar el tránsito de las vías locales a las arteriales. Dan servicio tanto al tránsito de paso como hacia las propiedades adyacentes
- * **Vías locales**: Son aquellas vías cuya función principal es proveer acceso a los predios o lotes.

2 Principio de Distinción entre el tráfico vehicular y peatonal, a continuación se plantean posibles soluciones aplicando este principio.

Creación de vías mixtas, esta primera opción puede ir de la mano con las siguientes dos opciones, el empleo de vías de 30 km/h, en las que se combinen los movimientos de vehículos motorizados, no motorizados y peatones, creando un espacio vital y con control espontáneo.

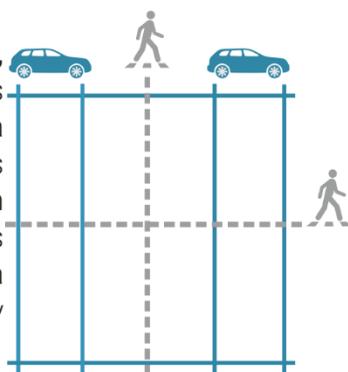
En la periferia urbana de Arequipa, resulta muy complicado incorporar vías únicamente peatonales, por lo que esta solución de vías mixtas resultaría muy conveniente en este contexto urbano.

Los elementos como **vegetación, edificaciones y mobiliario urbano** pueden servir para acortar visualmente las dimensiones de una vía.

El ancho de calle en estos sectores, donde la altura residencial es de 1 y 2 niveles en su mayoría, debe ser:

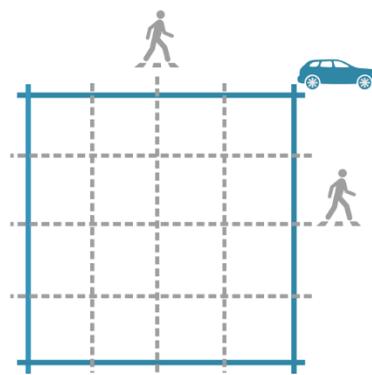
- * Satisfactorio: Entre 8 – 17 m.
- * Confortable: Entre 20 – 37 m.
- * Proporción ancho – alto: 1:1 o 2:1, de esta forma se percibe la totalidad de la fachada opuesta.

Retículas alternadas, una red de vías vehiculares intercalada con una red de vías mixtas, reduciendo en gran medida las interferencias entre la circulación peatonal y vehicular.



— Vía Vehicular
- - - Vía Mixta o peatonal

Retícula Perimetral, bajo el concepto de las macromanzanas donde perimetralmente se ubica una vía vehicular que deja al interior una trama de calles peatonales o mixtas de prioridad para el peatón, reduce la infraestructura de movilidad en vehículo privado a las mínimas imprescindibles, así como también el aparcamiento en el espacio público.



— Vía Vehicular
- - - Vía Mixta o peatonal

CARACTERÍSTICAS ACTUALES: TIPOS DE CALLES

Este apartado se clasificara de la siguiente manera,

- Vías no motorizadas: vías peatonales.
- Vías motorizadas
- Aparcamientos.

VÍAS NO MOTORIZADAS

Vías Peatonales - Aceras

El estado actual de las aceras es muy preocupante, aun sabiendo que gran parte de la población se moviliza a pie, y llegan a recorrer largas distancias hasta por 15 minutos en condiciones inadecuadas, se puede identificar dos condiciones:

-La primera, en el caso donde aun no existe la **infraestructura**, las vías aun no se encuentran consolidadas, por lo que el tráfico rodado se mezcla y superpone con el tráfico peatonal, esta situación genera una sentimiento de inseguridad en el peatón no solo por el hecho de estar propenso a algún atropello o accidente de tránsito, sino también de ser víctimas de delitos como asaltos o hurto; por otro lado la falta de infraestructura genera mas desigualdad, en un territorio tan agreste, las condiciones de movilidad se complican aún más para los ancianos, niños y niñas, mujeres embarazadas y mujeres con niños.



Figura 119. Niños camino a la escuela, sobre vía del tren.
Fuente: Diego Ramos. (2018)

-La segunda, cuando la vía ya esta consolidada pero se ha seguido un único patrón que consiste en una acera de 1.20m de ancho, que no se adecua satisfactoriamente a la topografía ya que solo cuenta con escaleras o rampas con excesiva inclinación.



Figura 120. Sección de vía tipo. Fuente: Elaboración propia. (2021)

En los sectores aun con topografía mas accidentada, se accede mediante pendientes altas o **escaleras publicas**, que no resultan inclusivas para las personas con movilidad reducida o adultos mayores.



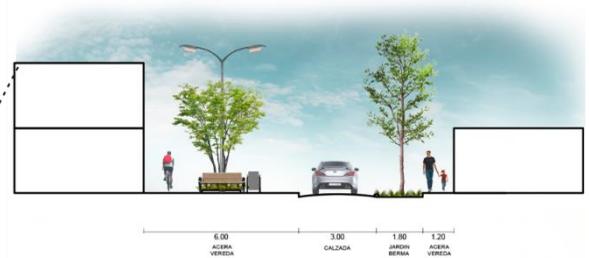
AA.HH San Juan de Lurigancho, en Lima (Perú). Fuente: EFE/Paolo Aguilera

CRITERIOS DE DISEÑO Y TRANSFORMACIÓN

3 Dimensiones suficientes para el peatón, una acera estrecha es incómoda para caminar y no permite que dos o más personas puedan ir charlando o se crucen cómodamente. Además debe tener las dimensiones suficientes para el paso de coches de bebés, sillas de ruedas y carros de compras.



4 Aceras climatizadas con macetas y vegetación adecuada, permeable, seleccionando árboles y plantas que permitan la visibilidad hacia la calle, y que no sirvan de refugio a delincuentes.



Vías únicamente para el vehículo, en las que la berma y vereda son incapaces de satisfacer su función, debido a sus mínimas dimensiones

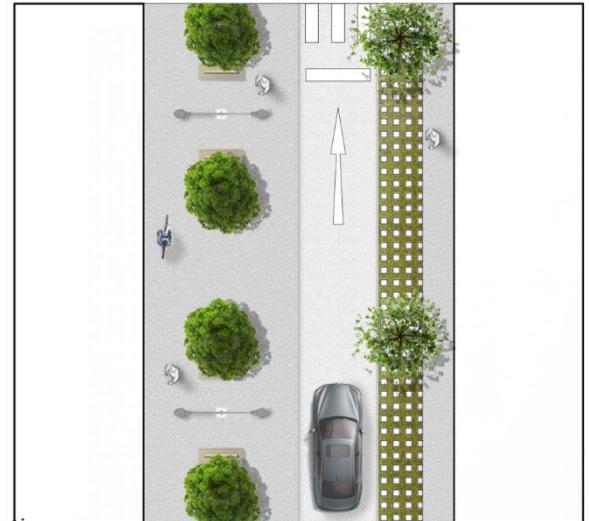


Figura 121. Planta, sección y 3D de vía modelo con dimensiones confortables para el peatón. Fuente: Aguilar y Concha. (2018)

Reducción de una vía de dos carriles, transformándola en una vía de un solo carril con la ampliación del carril para el peatón, incluyendo estares cada cierto tramo, y acompañando con vegetación durante todo el recorrido.

5 Generar pequeños lugares de estancia que sirvan de descansos cada cierto tramo.

CRITERIOS DE DISEÑO Y TRANSFORMACIÓN

6 Instalación de **mobiliario urbano para el comercio ambulatorio**, quioscos, puntos de venta de diarios y comida rápida, en las vías principales, cercanos a cruces y paradas de transporte público, caminos escolares y en puntos donde la presencia natural de personas es escasa en determinadas horas del día, de manera que dinamice las vías, resulte menos monótono el recorrido, genere vigilancia natural y sentido de pertenencia.



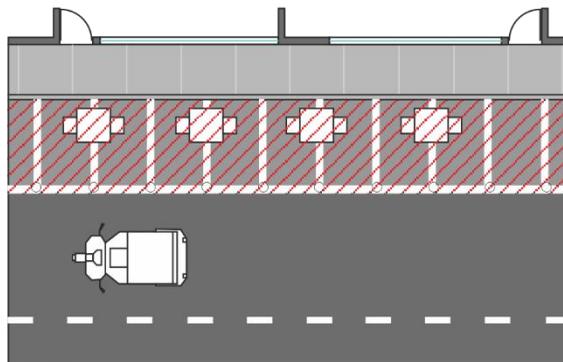
Figura 122. Comercio ambulatorio sobre aceras. Fuente: Elaboración propia. (2019)



Figura 123. Puestos de venta. Fuente: Concurso público de ideas de mobiliario urbano. Prefeitura Sao Paulo. (2016)

7 **Apertura de Terrazas** para el consumo de alimentos, eliminando el carril de parking y transformándolo en terrazas de restaurantes, temporalmente como medida de protección ante el COVID y permanentemente como un criterio que dinamice las calles.

Además deben contar con adecuada señalización horizontal y vertical.



//// Área de parking transformada en terraza.

Figura 124. Apertura de terrazas en base a Guía EPA. (2021)



Figura 125. Berma adaptada para terrazas gastronómicas. Fuente: Elaboración propia. (2021)

8 Zonas de espera seguras las vías deben ampliarse aun mas en los sectores donde se ubiquen equipamientos de alta demanda como mercados, centros comerciales, bancos, etc; esta ampliación sera destinada para "hacer cola" de manera que no se formen aglomeraciones fuera del equipamiento.

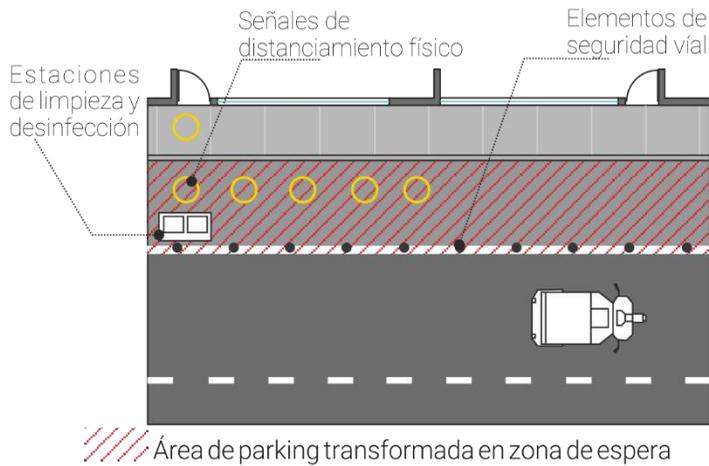
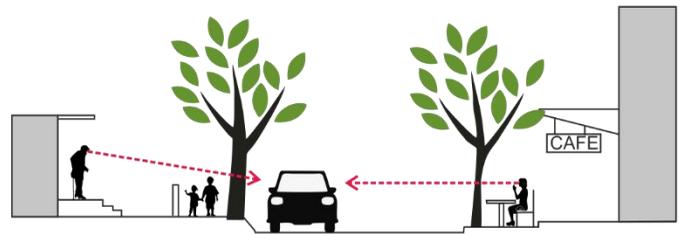


Figura 126. Zonas de espera seguras, planta y 3D en base a Guía EPA. (2021)

9 Agrupamientos de vegetación cercanos a los descansos peatonales y espacios públicos, serán de tallo alto para incrementar la visibilidad. En cuanto a la vegetación permeable, seleccionar arboles y plantas que permitan la visibilidad hacia la calle, y que no sirvan de refugio a delincuentes.



Facilita las líneas de visión con vegetación adecuada



Figura 127. Agrupamientos de vegetación tallo alto. Fuente: Elaboración propia. (2021)

CARACTERÍSTICAS ACTUALES: VÍAS MOTORIZADAS

Calzadas

La situación con las calzadas también es delicada debido a la condición precaria de todo el sector; además de los conocidos buses de transporte público, taxis y vehículos privados, aparece un medio de transporte alternativo, conocido como “Mototaxi”, el cual es muy utilizado debido a que es muy práctico para distancias cortas, es de bajo costo y por el COVID su demanda se ha incrementado ya que su capacidad es solo para 2 o 3 personas sin riesgo a exponerse a aglomeraciones.

Sin embargo, la ciudad no cuenta con la infraestructura suficiente para albergar este tipo de vehículos y a menudo se producen accidentes de tránsito o al no existir paraderos formales para estos vehículos, el desembarque se hace en cualquier lugar.

en cuanto a las condiciones actuales, se pueden identificar tres problemáticas:

- La primera, que va de la mano con la problemática de las aceras, en el caso donde aun no existe la infraestructura, las vías aun no se encuentran consolidadas, el tráfico rodado se mezcla y superpone con el tráfico peatonal.

- La segunda, aquellas vías que se encuentran trazadas pero carecen de los requerimientos técnicos esenciales y elementos urbanos básicos como señalización horizontal y vertical, líneas de cebras, bolardos, martillos, etc.



Vías asfaltadas donde los vecinos han mejorado las condiciones mediante la autoconstrucción, por iniciativa propia.

Figura 129. Vías asfaltadas sin aceras. Fuente: Google Maps. (2021)



Figura 128. Tráfico vehicular, mototaxis, buses y vehículos privados. Fuente: Elaboración propia. (2018)

- y la tercera, aquellas vías que se encuentran consolidadas, cuentan con los elementos básicos pero no son funcionales ya que han sido diseñadas bajo el concepto del doble carril, bermas y veredas en ambos sentidos, todo de manera homogénea sin considerar las pendientes, el volumen de tránsito, o sus dimensiones; de manera que existen vías de 20 m y otras de 8 m, ambas bajo la misma composición logradas con la reducción del ancho de aceras y bermas hasta el punto de casi desaparecer.



10 Las Calzadas son un elemento básicamente funcional por lo que debe cumplir con los requerimientos indispensables para satisfacer la demanda de los usuarios:

- Deben poder soportar las cargas a las que serán sometidas.
- Ajustar su ancho de acuerdo a la intensidad de tráfico que soportan.
- Adecuarse a la topografía en donde se implanten.
- Ubicar adecuadamente los pasos de cebra.
- Ajustar la accesibilidad a los garajes de las viviendas.

En cuanto a dimensiones, es necesario ajustar el ancho de los carriles a las necesidades reales de la calle, evitar el sobredimensionamiento en calles con escaso tráfico, o el dimensionado escaso en calles con alto volumen de tráfico.

En vías locales con poco volumen de tráfico es conveniente destinar el 50% de la superficie a circulación vehicular y 50% a circulación peatonal. Este criterio también se podrá aplicar en otro tipo de vías.

11 Control de velocidad en algunas calles, por ejemplo, en las vías mixtas la velocidad propuesta será de 30 km/h.

- Además las calzadas estarán a nivel de acera.
- y existirá una separación, mediante bolardos, de sectores vehicular y peatonal.

12 Paso peatonal sobreelevado en el cruce entre una vía mixta y una vía peatonal, camino escolar con vía vehicular, camino al mercado con vía vehicular; es decir en aquellas intersecciones donde se requiera que el vehículo disminuya la velocidad para permitir el paso fluido de peatones.

13 Paradas de bus y mototaxis el diseño de paradas de autobús también debe contemplar los requerimientos de otros medios de transporte alternativos (mototaxis)



Figura 130. Parada de bus. Fuente: Aguilar y Concha. (2018)

14 Aparcamiento mototaxis La normativa que regula este medio de transporte es muy escasa y la cantidad de unidades se incrementan año tras año; La carencia de una infraestructura adecuada, ocasiona tráfico y caos en las principales avenidas, al no existir zonas de aparcamiento de este vehículo, estos pueden aparcar en cualquier lugar y el usuario puede tomarlo donde lo encuentre.

Se tomarán las siguientes dimensiones como criterio mínimo para su diseño:

- Plaza para vehículo.....2.50 x 5.00 m.
- Plaza para minusválidos.....3.80 x 5.00 m.
- Plaza para mototaxi 1.50 x 3.50 m

Paso de cebra sobreelevado.
Fuente: tamaraceite blogspot

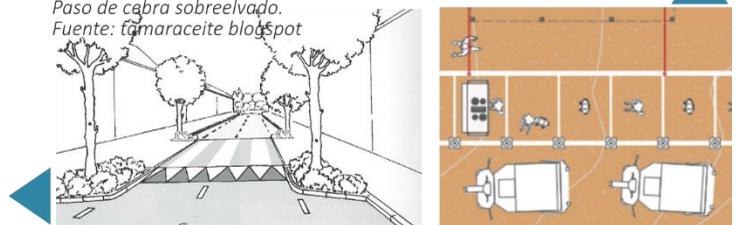


Figura 131. Paso de cebra sobre elevado. Fuente: Camaraceite Blogspot. (s/f)

ESPACIOS LIBRES

Los espacios verdes de la ciudad representan lugares de descompresión espacial y de preservación de la calidad ambiental; son oasis dentro de la urbe en donde el habitante puede realizar acciones relacionadas con la recreación, el descanso y el intercambio social. Estas áreas no están solo representadas por las plazas y los parques sino también por las avenidas y calles arboladas, los frentes de la ribera y todos los espacios peatonales y/o abiertos que pueden eventualmente reconvertirse para el uso público. (MDU, 2015)

CARACTERÍSTICAS ACTUALES

Este apartado se clasificara de la siguiente manera,

- Parques, plazas y jardines.
- Quebradas: elementos característicos de la periferia de Arequipa, que la población usa como sendas "atajo".
- Conectores: la calle y senderos que permiten el paso y la movilidad, vistos como espacio público.

PARQUES, PLAZAS Y JARDINES

Uno de los grandes problemas de las zonas periféricas es la carencia de espacio público que facilite la vida en comunidad. Algunos de los territorios destinados para estas actividades son el área sobrante, la menos aprovechable, lo que resulta que tenga características poco acogedoras y generen desconfianza y temor. (Caquimbo, Ceballos y López, 2017).

Esto se evidencia en la periferia de Arequipa, y fue mostrado en un análisis realizado por Aguilar y Concha (2018), que mostraba una gran cantidad de espacios públicos abiertos (plazas y parques), que paulatinamente eran abandonados, al igual que áreas baldías destinadas para actividades recreativas y espacios destinados a ser jardines que corren el riesgo de ser subutilizados para otras actividades, debido a que se encuentran abandonados, generando puntos infecciosos de basura e inseguridad.

Accesibilidad: espacios públicos "privatizados", el 65% de los espacios públicos se encuentran vallados y cerrados durante todos los días o con horarios de apertura muy cortos (Aguilar y Concha, 2018); los vecinos con la intención de protegerlo de conductas antisociales, los cierran pero a la vez impiden el goce y disfrute de estos espacios.



Figura 132. Parque con acceso cerrado. Fuente: Aguilar y Concha. (2018)



Figura 133. Parque con acceso abierto. Fuente: Aguilar y Concha. (2018)

Estado de Conservación: En el estudio citado anteriormente se encontró que:

- El 52% de EP presentaban signos de vandalismo y deterioro por falta de mantenimiento, lo que agudizaba la percepción de inseguridad, y
- El 48% gozan de un correcto estado de conservación pero se encontraban vallados y sin acceso durante todo el día. Lo que impide la presencia de personas, generan lugares sin vida, sin actividad y sin vigilancia natural.

ESTADO DE CONSERVACIÓN	
Bueno	5.6%
Regular	5.6%
Malo	88.8%

EP. ABIERTO

ESTADO DE CONSERVACIÓN	
Bueno	70.6%
Regular	29.4%
Malo	0%

EP. CERRADO

Diseño monótono: Diseño tradicional y monótono del espacio público, que conlleva a que presenten cualidades espaciales, funcionales y formales muy similares.

Todos los parques se conciben bajo 3 zonas:

- A1: Zona de estar
- A2: Zona de Juegos Infantiles
- A3: Losa deportiva

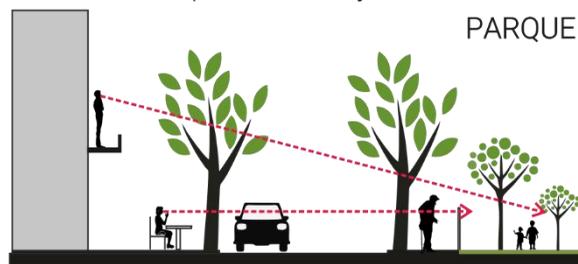
Sin considerar las preferencias y necesidades de los usuarios.



Figura 134. Esquema de las zonas en parques públicos de la zona. Elaboración propia. (2021)

CRITERIOS DE DISEÑO Y TRANSFORMACIÓN

- 1 Retiro progresivo del vallado** en parques y plazas existentes; en el diseño de nuevos espacios el vallado solo se ejecutará si se requiere indispensablemente y este debe ser permeable y/o de baja altura, de manera que permita la visibilidad desde el edificio al Espacio Público y viceversa.



- 2 Colocación de servicios públicos** (oficinas municipales, escuelas) en plazas o ejes urbanos para el control espontáneo.
- 3 Vacíos Urbanos**, realizar un inventario de los terrenos vacíos destinados para el uso público y asignarles un uso y función específica, reforzar su vocación pública y aprovechar en generar una red de espacios públicos.
- 4 Terrenos baldíos**, se recomienda darles un uso transitorio que atraiga a los vigilantes naturales, como, por ejemplo, destinarlos a canchas de juegos. Además se sugiere iluminar adecuadamente su perímetro y utilizar límites con materiales que permitan la visión exterior-interior.

QUEBRADAS



Figura 135. Vista aérea del Cono Norte. Fuente: Frasecorta.com. (2018)

La ciudad se encuentra surcada por una extensa red de quebradas conocidas localmente como torrenteras, estos elementos actúan como bordes naturales limitando los barrios y distritos. Son transitadas transversalmente con la finalidad de unir sectores, a través de sendas trazadas espontáneamente por los pobladores. La ciudad da la espalda a las quebradas, no son concebidas como espacio público y muchas son usadas de botaderos de basura y escombros.

Debido a la presencia de lluvias durante el año, se crean dos escenarios opuestos, en época húmeda las quebradas se visten de verde y aflora una vegetación espontánea y en época seca se mantiene el escenario árido típico de la zona.

Figura 137. Izquierda: Escenario en época de lluvias y humedad alta (febrero 2017). Derecha: escenario en época seca (agosto). Concha y Aguilar. (2018)



CONECTORES

Tipología de calle con importante presencia de vegetación. Forma parte de una red que permite conectar el conjunto de espacios verdes de la ciudad. (MDU Buenos Aires, 2015)

Actualmente, las vías importantes del sector no se encuentran consolidadas; sin embargo de acuerdo al Plan de Desarrollo Metropolitano, el diseño establecido para estas grandes vías es monótono y no presenta diversidad, únicamente esta conformado por un jardín central con arboles y sin circulación peatonal, las vías son consideradas como elementos de vialidad mas no como espacio público.

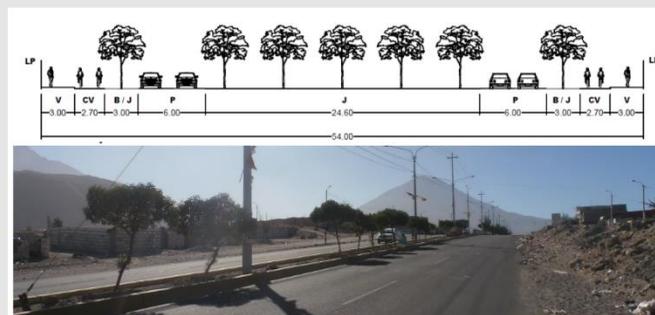


Figura 136. Corte e imagen de la Vía N° 54. Fuente: PDM Arequipa. (2015)

CRITERIOS DE DISEÑO Y TRANSFORMACIÓN

5 **Diseño de parques y plazas:** De la etapa de diagnóstico se debe obtener los **gustos y preferencias en ocio** de niños y niñas, estos datos deben ser reflejados en el diseño de los parques, de manera igualitaria.

- Considerar distintas actividades en el diseño de cada parque con la finalidad que sean más novedosas, interesantes y permita la integración de la población en sus distintos grupos etarios.

- Implementar espacios de actividades innovadoras, que puedan desarrollarse al aire libre y destinadas para jóvenes y adultos; como cines al aire libre, gimnasios urbanos, etc.

6 **Espacios Flexibles:** los parques y plazas se diseñarán de manera que el espacio pueda ser utilizado de manera flexible, desarrollarse cultos religiosos al aire libre, apertura de ferias, mercadillos itinerantes, etc. Si se multiplican las actividades en los espacios libres se enriquece la vida en ellos.

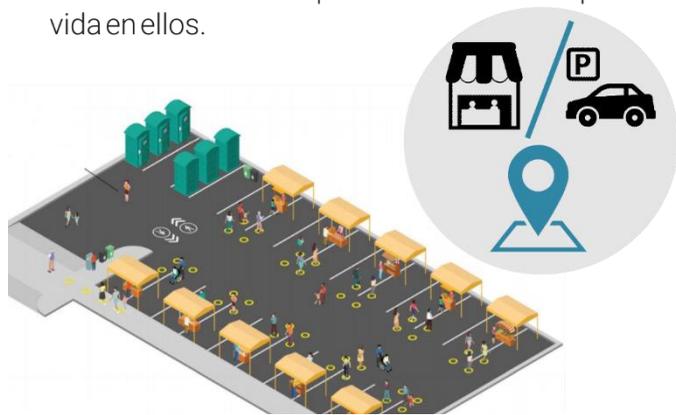


Figura 138. Aparcamiento convertido en feria durante la pandemia. Fuente: Guía EPA Ministerio de Vivienda Perú. (2021)

7 **Recuperación física de las quebradas y cauces,** respetando el curso natural del caudal de agua en épocas de lluvia y generar plazas, descansos, estares, paseos peatonales, juegos infantiles, ciclo vías, etc. como espacios de socialización para épocas de estiaje.

8 Al borde de las quebradas y cauces, generar **alamedas y malecones** que contemplen la actividad de los nuevos parques lineales.

9 Las quebradas y cauces (bordes urbanos) tienen que ser considerados como **corredores transitables** que permitan el nexo longitudinal y transversal de los barrios de la periferia de la ciudad.

10 **Red de espacios públicos,** creación de una red que enlace parques y plazas, a través de **conectores viales** implementados para el goce y disfrute peatonal, con alamedas y bulevares que permitan recorridos peatonales en su interior y estancia temporal en estos espacios.



Figura 139. Parque lineal en quebrada. Fuente: Aguilar y Concha. (2018)

EQUIPAMIENTO URBANO

Considerados como la sumatoria de todos los elementos que amueblan y conforman la infraestructura de la ciudad para el uso cotidiano por los habitantes (MDU, 2015). La mera incorporación de equipamiento urbano al espacio público no basta para prevenir situaciones delictivas; sin embargo atrae al vigilante natural, mejorando la relación entre lo construido y el espacio circundante, además genera una sensación de orden y cuidado, su existencia es una invitación a la permanencia en el espacio. (PCC, 2015)

CARACTERÍSTICAS ACTUALES

Este apartado se clasificara de la siguiente manera,

- **Mobiliario:** bancas, maceteros, paradores bicicletas
- **Alumbrado Público**
- **Instalaciones Especiales:** quioscos de comida, de diarios, paradas de bus y mototaxis.

MOBILIARIO

En la actualidad el diseño de las bancas en el sector es muy básico, aunque es funcional, muchas veces no esta acompañado de adecuada vegetación o iluminación para generar la permanencia del peatón.

Asimismo, no cuenta con el mantenimiento adecuado y se encuentra en mal estado colaborando con la sensación de temor e inseguridad en los parques y plazas.

Respecto a maceteros y paradores de bicicletas, estos no existen en el sector.

ALUMBRADO PÚBLICO

La iluminación en este sector de la ciudad no es suficiente, en el análisis de espacios abiertos realizado por Aguilar y Concha (2018) se constato que durante la noche, el 31.8% de los EP, no cuentan con ningún tipo de luminarias, y el 68.2% si presentan elementos de iluminación, pero durante las visitas nocturnas se constató que solo el 6.6% funciona, mientras que el resto permanecen apagadas.



Figura 140. Iluminación nocturna deficiente.
Fuente: Elaboración propia. (2021)

INSTALACIONES ESPECIALES

En la actualidad no se cuenta con un diseño de este tipo de equipamiento, existen quioscos y comercio ambulatorio que se desarrolla de manera espontanea en módulos prefabricados o "carretillas" en las esquinas con mayor actividad.



Figura 141. Quioscos de comercio informal Cono Norte. Fuente: Elaboración propia. (2018)



Figura 142. Juegos infantiles en mal estado.
Fuente: Elaboración propia. (2021)

CRITERIOS DE DISEÑO Y TRANSFORMACIÓN

1 El **mobiliario funcional y atractivo** contribuye a la vigilancia natural en la medida en que ofrecen una estancia temporal en el espacio, invitan a la permanencia del peatón en el espacio público.



2 Las bancas propiciarán el **diálogo y la relación vecinal**, para esto su diseño debería albergar como mínimo a dos personas sin barreras de separación individual, en la medida de lo posible se colocarán las bancas enfrentadas una frente a otra.

3 La **iluminación** es un elemento vital para la creación de espacios seguros, las luminarias deben distribuirse de acuerdo al uso del espacio, de manera que proporcionen iluminación homogénea.

- Diseño de la iluminación a escala del peatón.
- Proporcionar iluminación adecuada en paradas de autobuses.

4 **Juegos Infantiles**, como alternativa temporal surge el mobiliario hecho en caucho con neumáticos reciclados y a la vez se evita que terminen contaminando las quebradas.



Las **paradas de transporte público**, deben contar con asientos, no solo con reposaderas.

No se colocarán **barreras** en las superficies (púas, bloques de concreto), ningún elemento que impida el caminar fluido.



Figura 143. Esquema de iluminación óptima. Fuente: Elaboración propia.

5 Los **quioscos** de ventas contribuyen a la **vigilancia natural**, tanto por la circulación permanente de personas en el espacio público, como por acciones de ver y ser visto que promueven la percepción de seguridad.

6 **Consolidación de las esquinas**, ubicar quioscos, puntos de venta de diarios y comida rápida en las intersecciones de las principales vías y en puntos donde la presencia natural de personas es escasa en determinadas horas del día, para permitir la vigilancia natural y el reforzamiento territorial de los comerciantes sobre el espacio circundante a sus negocios. Se consideran quioscos y paraderos, como elementos que activan el espacio público.



Figura 144. Puestos de venta. Fuente: Concurso público de ideas de mobiliario urbano. Prefeitura Sao

SOSTENIBILIDAD - MANTENIMIENTO

Se asocia el concepto de mantenimiento del espacio urbano con la teoría conocida como de "Las ventanas rotas", que supone que un espacio deteriorado registra mayor cantidad de delitos de oportunidad, que uno en buen estado de mantenimiento.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES

En la actualidad, los sectores periféricos de la ciudad tienen bastantes problemas relacionados con el mantenimiento, muchos de ellos relacionados a la falta de gestión o recursos económicos limitados, pero desde el punto de vista urbano, estas serían algunas de las grandes problemas y carencias:

- La escasez de iluminación nocturna se justifica bajo la premisa de que no se cuenta con los recursos suficientes para gestionar la energía eléctrica; sin embargo, la ciudad de Arequipa cuenta con iluminación solar durante todo el año, esto se viene aprovechando a través de luminarias con paneles solares.

- Empleo de vegetación que no corresponde a zonas áridas y de alto consumo de agua, lo que dificulta su mantenimiento al no contar con fuentes de agua cercanas.

CRITERIOS DE DISEÑO Y TRANSFORMACIÓN

- 1 Hacer uso de **captadores de energía solar** (paneles fotovoltaicos) para reducir costos de mantenimiento en luminarias.



Figura 145. Iluminación pública con captadores solares. Fuente: El país. (2019)

- 2 Selección de **vegetación nativa** de la zona y de bajo consumo de agua. (jacarandas, pinos, mora, cactus, etc)



Figura 146. Ejemplo de vegetación nativa. Fuente: Aguilar y Concha. (2018)

- 3 **Selección adecuada de materiales**, utilizar materiales de la zona como por ejemplo el sillar que es una piedra de origen volcánico y de la que se encuentran grandes canteras en Arequipa.



Figura 147. Cantero de sillar. Fuente: Diario Correo. (2015)

4 Participación ciudadana, o participación comunitaria como un criterio fundamental en la transformación de un espacio más seguro.

Este criterio puede ser aplicado en la fase de diseño a través de talleres de dibujo y maquetas participativas, y en la etapa de ejecución a través de mano de obra no calificada.

Etapa de Diseño: Maquetas participativas

Las maquetas participativas consisten en talleres comunitarios donde mediante planos de fácil lectura y maquetas didácticas del sector a intervenir se le solicita al poblador que elija elementos urbanos y arquitectónicos de un set de preferencias y los ubique espacialmente en el sector del proyecto, de esta manera el equipo técnico y pobladores van diseñando en conjunto el nuevo espacio.



Figura 148. Diseño participativo. Fuente: EP Sachaca-Perú. (2017)

Etapa de Ejecución: Mano de obra

Dentro de los aportes de la comunidad se encuentra la mano de obra no calificada, sea en la construcción del espacio, el pintado o la ambientación. el involucrar al futuro usuario en la construcción de su espacio, propicia un sentimiento de identidad y pertenencia.



Figura 149. Participación ciudadana en la transformación de un espacio. Fuente: Aprende tu barrio. (2016)



VI: APLICACIÓN PRACTICA EN LA CIUDAD DE AREQUIPA, DISTRITO DE CERRO COLORADO

6.1. Modelo de transformación como espacio seguro.

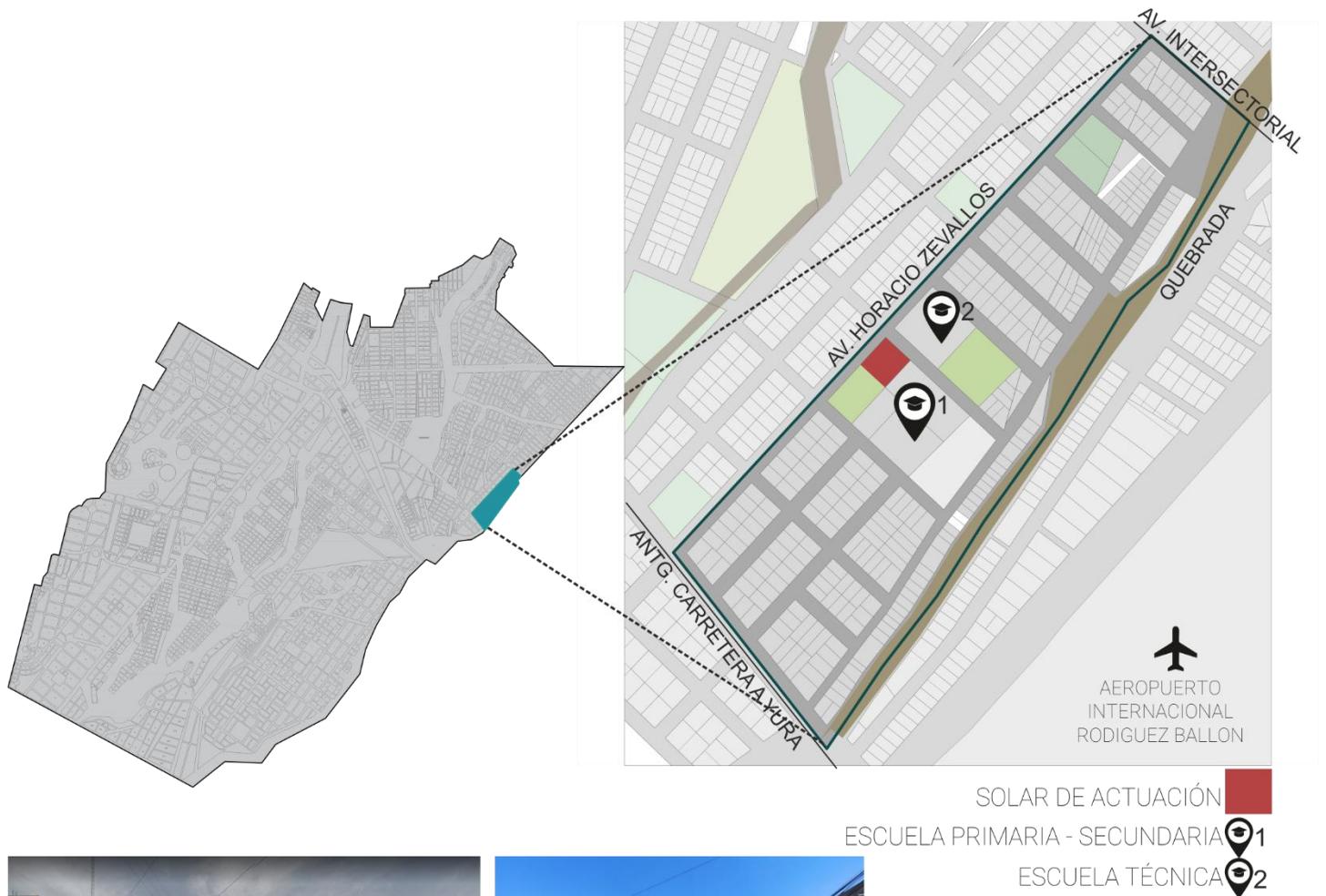
6.1.1. Elección del sector de trabajo

De acuerdo al análisis general de la Ciudad de Arequipa previamente realizado en el capítulo anterior, se conoció que el distrito de Cerro Colorado, específicamente la jurisdicción Ciudad Municipal es la que alberga la mayor acumulación de delitos, asimismo de acuerdo a los mapas del delito y riesgo elaborados para la presente investigación, se escogió una zona para la intervención que agrupe características importantes como la acumulación de delitos de oportunidad, pero también que cuente con edificios dotacionales cerca, que exista una necesidad de renovación y que cuente con una mínima consolidación urbana.

De esta manera la zona de intervención se localiza al este del distrito de Cerro Colorado, en el Asentamiento Humano Villa Canteras, casi colindante con el Aeropuerto Internacional Rodríguez Ballón.

Limites:

- Por el **Norte**: con la Av. Intersectorial, una vía de bajo flujo vehicular, pero de grandes dimensiones, trazada en un primer momento para unir este sector con otros distritos, actualmente no cumple esa función.
- Por el **Este**, con cauce de quebrada
- Por el **Sur**, con la antigua carretera a Yura, también una vía principal que lleva un flujo vehicular medio.
- Por el **Oeste**, con la Av. Horacio Zevallos que es una avenida principal en el sector y lleva el flujo de transporte público a los pueblos ubicados al norte.



Ant. Carretera a Yura



Av. Horacio Zevallos



Cauce de quebrada

6.1.2. Análisis urbanístico del sector

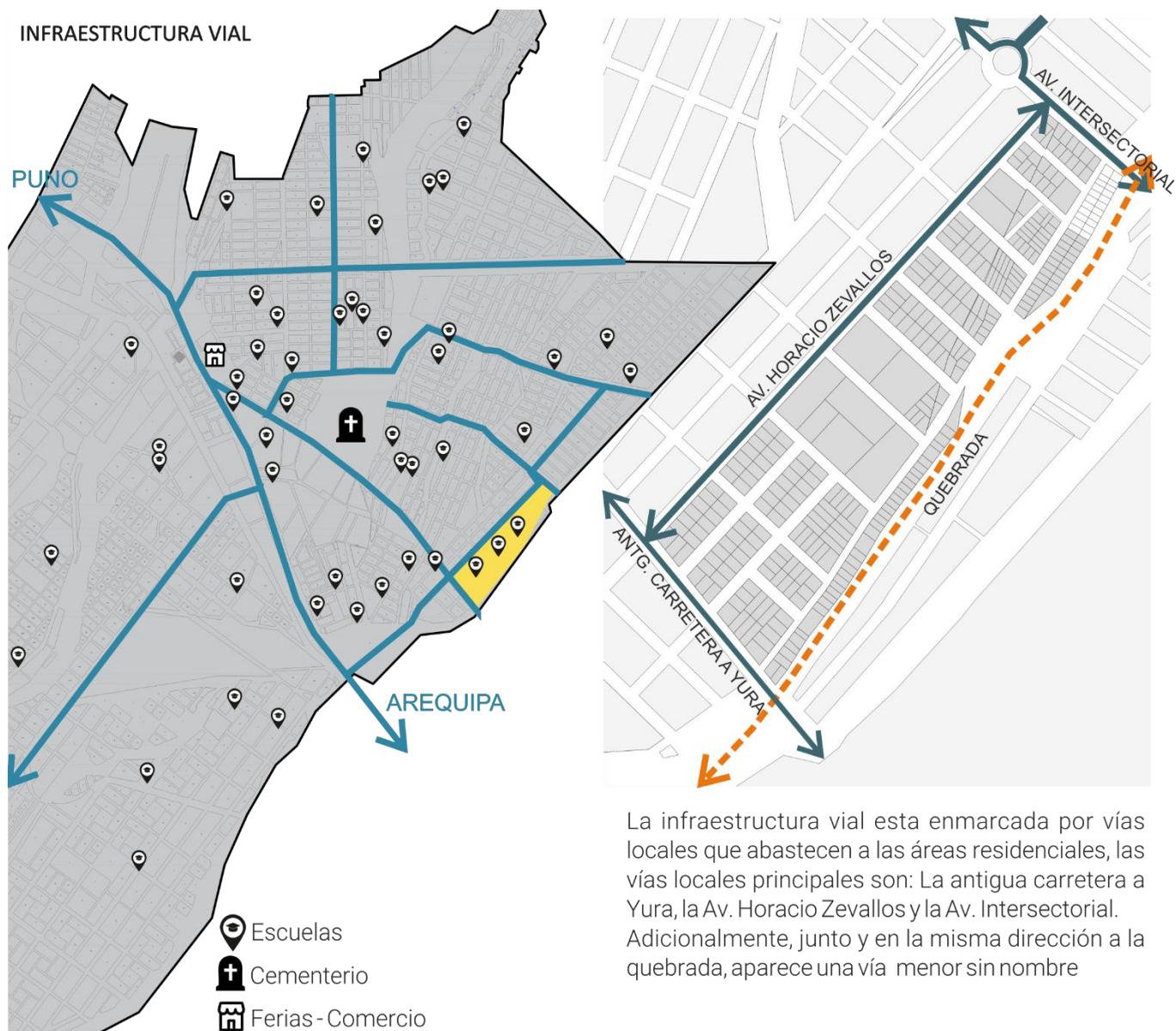


Figura 151. Análisis de la infraestructura vial del sector. Fuente: Elaboración propia (2021)

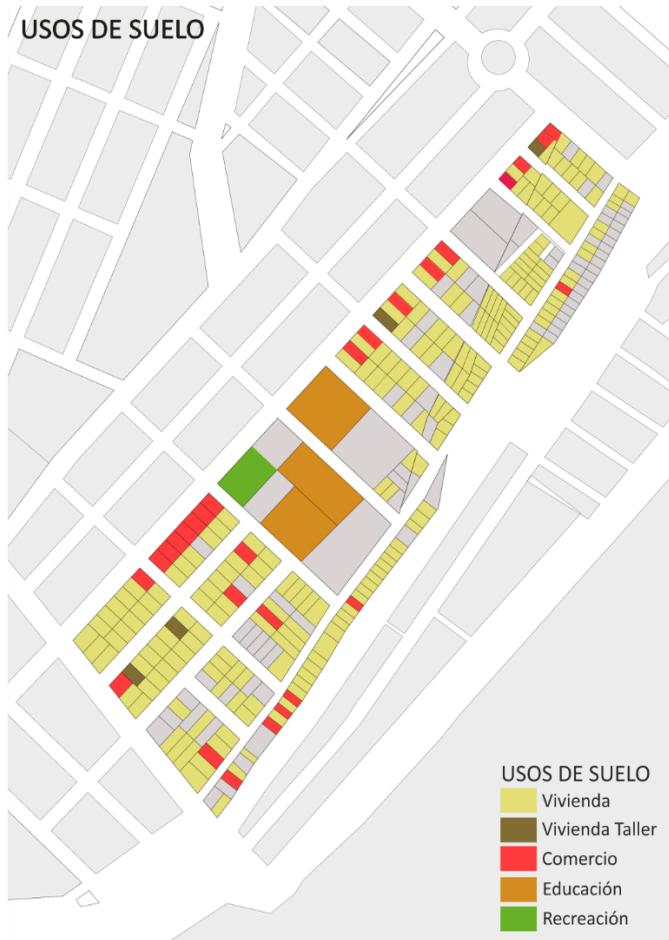


Respecto a la pavimentación de las vías, la Av. Horacio Zevallos y la Av. Intersectorial se encuentran pavimentadas y culminadas; mientras que las restantes únicamente cuentan con la calzada pavimentada, sin veredas ni bermas, y la vía junto a la quebrada es la única que se encuentra sin ningún tipo de tratamiento

En cuanto al flujo vehicular, las vías principales son las que almacenan mayor intensidad de vehículos. En el sector a trabajar se encuentran 3 paradas de bus, sin embargo solo la que se encuentra sobre la Av. Horacio Zevallos cuenta con infraestructura para la permanencia de usuarios.

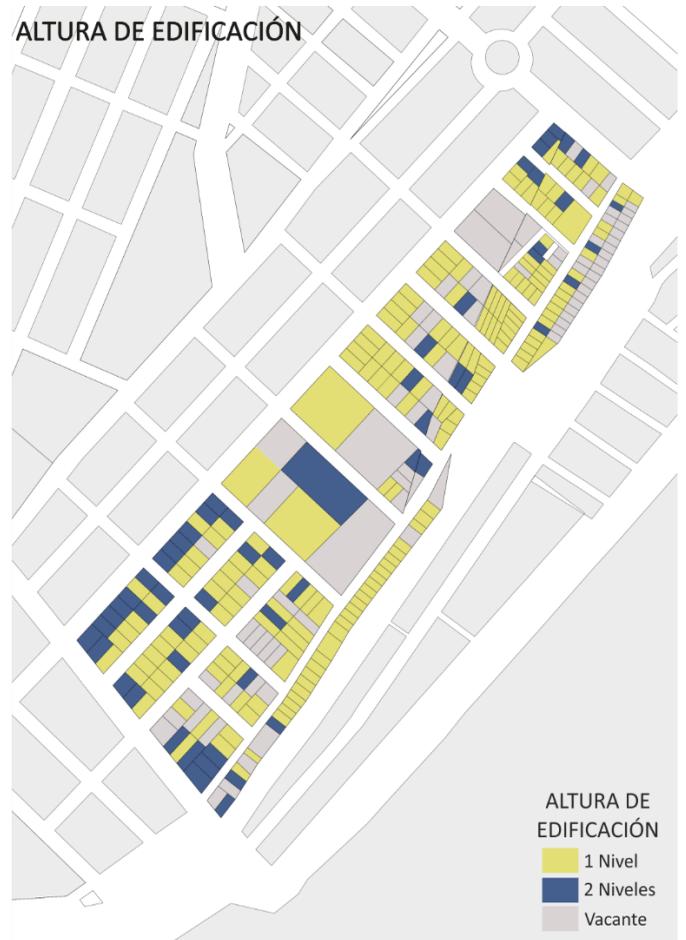
El transporte público circula por las vías principales de manera compartida con vehículos privados y mototaxis.

Figura 152. Tipo de pavimento e intensidad vehicular en el sector de estudio. Fuente: Elaboración propia. (2021)



El uso es predominantemente residencial, conformado en su mayoría por viviendas unifamiliares adosadas.

Vivienda.....	66.6 %
Vivienda Taller.....	1.3 %
Comercio.....	7 %
Recreación.....	0.3 %
Educación.....	1 %
Vacante.....	23.9 %



La altura predominante en el sector es de 1 nivel, seguida de las edificaciones con dos niveles.

1 nivel.....	75.7 %
2 niveles.....	24.3 %

Figura 153. Usos de suelo y alturas de edificación en el sector de estudio. Fuente: Elaboración propia. (2021)

Sistema de Actividades

En este sector de la ciudad se divide en dos secciones a partir de la Carretera a Yura: la margen izquierda, que es la de menor consolidación y con poca infraestructura; y la margen derecha que abastece de servicios e infraestructura a la anterior. Se trata de un territorio bastante homogéneo en cuanto a usos donde predomina la vivienda; en cuanto a dotaciones, sobre la antigua carretera a Yura se encuentra el único cementerio de este sector y la comisaria, y en el cruce de la antigua y la nueva carretera a Yura se ubica un nodo conocido como "La entrada", aquí se encuentra gran cantidad de comercio ambulante y ferias donde se vende frutas, verduras, abarrotes y comida preparada, además también se ubica un local social donde se reúnen los dirigentes de los distintos pueblos, y posee un espacio abierto donde eventualmente se instalan ferias infantiles, circos o se realizan eventos sociales como verbenas y serenatas.

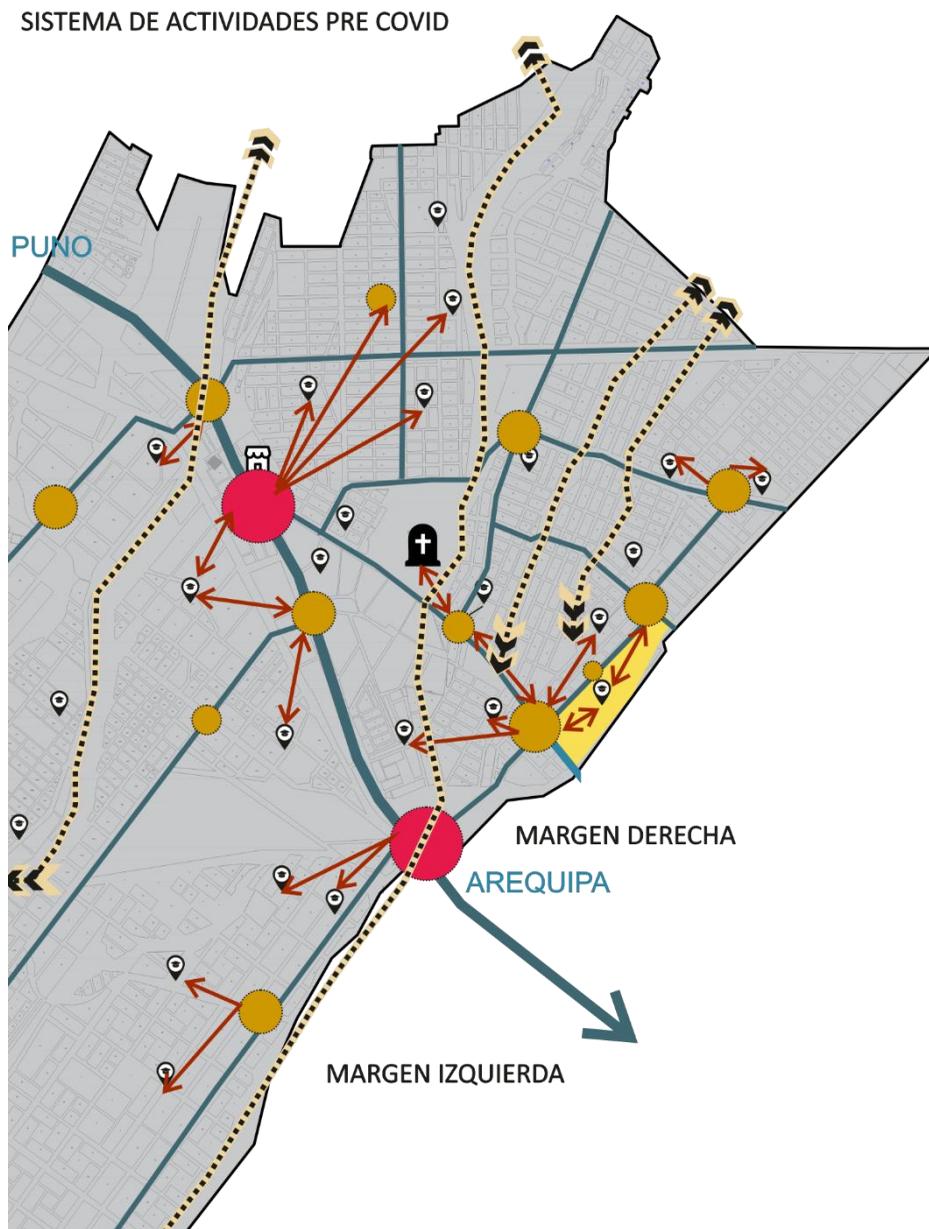


Figura 154. Sistemas de actividades antes del COVID-19. Fuente: Elaboración propia. (2021)

En este sector, se puede decir que existen **dos principales nodos**: "la entrada" y el puente Añashuayco, ambos sobre la Carretera a Yura, aquí se combina las paradas de transporte público con actividad comercial informal, por lo que confluye gran cantidad de población.

La **circulación peatonal** es muy importante, aunque carece de infraestructura, la población se traslada grandes distancias a pie para llegar a las escuelas, ferias o entidades bancarias que se encuentran sobre la avenida principal.

La edificación **Dotacional** es escasa, la situación empeora al existir solares vacíos destinados a estos usos, que se encuentran en abandono y corren el riesgo de ser invadidos para residencia o subutilizados para actividades delictivas.



Figura 155. Izquierda: Nodo comercial conocido como "la entrada". Fuente: Elaboración propia. (2021). Derecha: Nodo comercial y vial Puente Añashuayco. Fuente: Street View. (2021)



Figura 156. calles sin infraestructura para la circulación peatonal. Fuente: Street View. (2021)



Figura 157. Local Comunal de Ciudad Municipal. Fuente: Street View. (2021)

Espacio Público

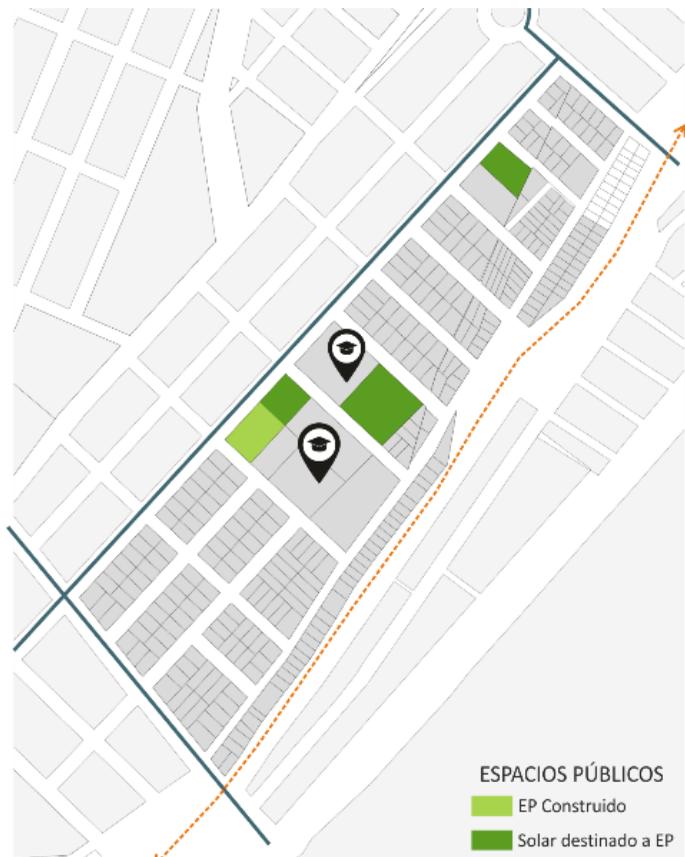


Figura 158. Arriba: Mapeo de espacios públicos en el sector delimitado. Abajo: Terrenos vacíos destinado a parque. Fuente: Elaboración propia (2021)



En el sector delimitado se ubica un único parque, el cual antes del COVID permanecía cerrado durante toda la semana y solo abría sus puertas los fines de semana; durante el estado de emergencia (aún vigente) se encuentra completamente cerrado al igual que todos los espacios públicos en la ciudad. Adicionalmente existen tres solares que están destinados a parque y plaza, actualmente sin uso y en abandono.

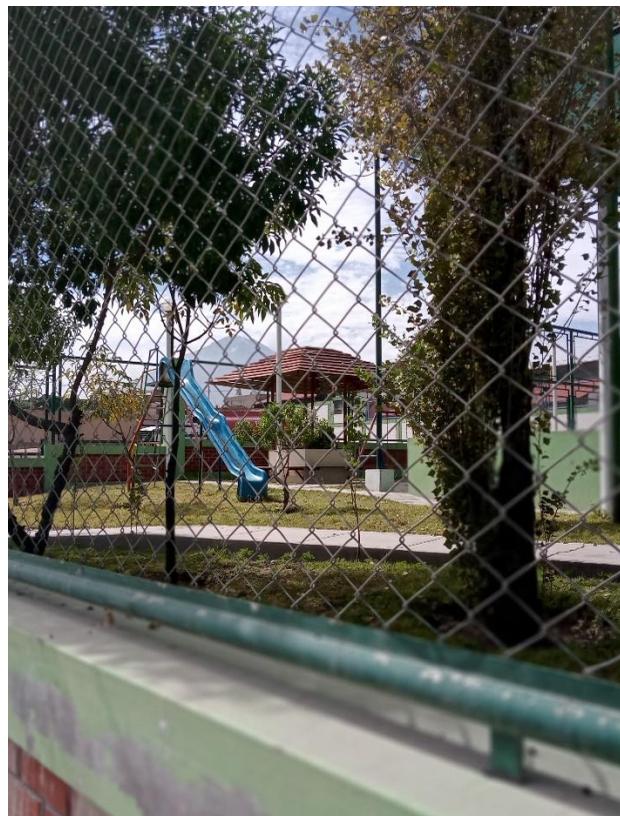


Figura 159. Parque infantil cerrado. Fuente: Elaboración propia. (2021)

6.1.3. Hacia un proyecto seguro – Modelo de Intervención

Con base en la investigación realizada sobre las teorías y herramientas para el incremento de la seguridad relacionadas a distintas problemáticas y los criterios de diseño obtenidos; el ejercicio de intervención se divide en dos etapas:

- El diagnóstico
- El diseño y ejecución

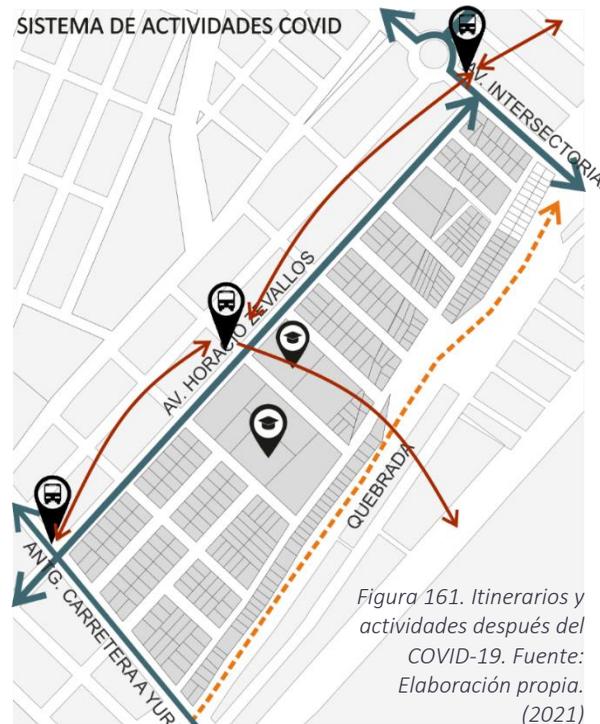
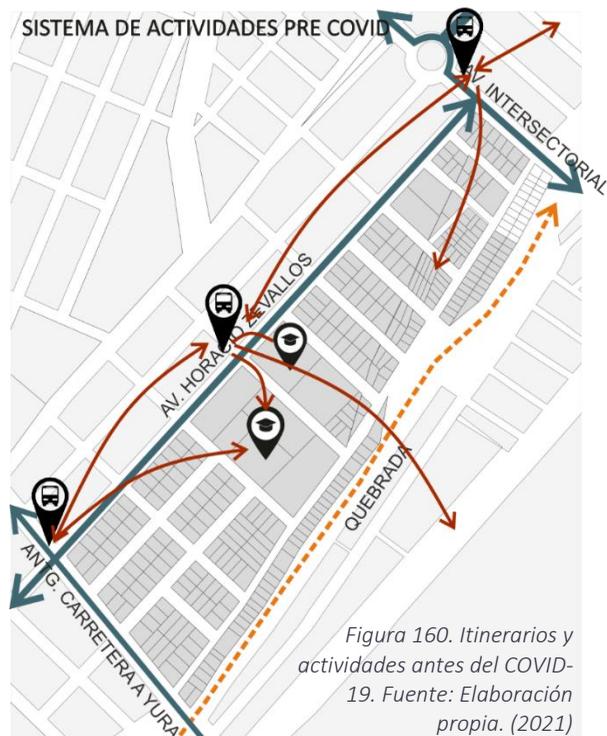
1

DIAGNÓSTICO

DIAGNOSTICO

Previamente a este apartado, se ha elaborado un resumen de la información de fuentes primarias, sin embargo para nutrir más este ejercicio y también en cumplimiento del primer criterio de diseño para la transformación de un espacio, se tuvo como propósito la obtención de información a través de fuentes secundarias, desarrollando: mapas de itinerarios, marchas exploratorias de seguridad y talleres de dibujo en conjunto con los vecinos que son los nativos expertos de su localidad, todo esto con la finalidad de obtener información sobre los puntos de incidencia delictiva, localización de áreas de alta percepción de inseguridad, así como sus gustos y preferencias, tomando el punto de vista de toda la población con énfasis en mujeres, niños y ancianos; sin embargo se han tenido limitaciones para desarrollar estas actividades debido al COVID, ya que en Arequipa – Perú las medidas de confinamiento han sido más largas y hasta el momento están prohibidas las reuniones sociales, es por esto que las marchas exploratorias y los mapas de itinerarios se han realizado con el apoyo y presencia del presidente del Asociación; el taller de dibujo se desarrolló de manera virtual con una escuela de la zona.

Mapas con itinerarios



En época PRE COVID, se dan principalmente 3 tipos de desplazamientos:

- Los estudiantes a sus escuelas,
- Las personas que trabajan dentro de este sector,
- Personas que trabajan y estudian en el centro de la ciudad.

En la mañana a la hora de ingreso de estudiantes, desde las 7:00am hasta las 9:00am, a la hora de salida de las escuelas desde las 13:00 a 15:00 y a la llegada de la población de sus centros de trabajo a sus viviendas 18:00 pm a 20:00; en todos los intervalos que no se han mencionado, las calles y parques se encuentran desolados.

En época COVID, al estar cerradas las escuelas y universidades, solo se dan 2 tipos de desplazamientos:

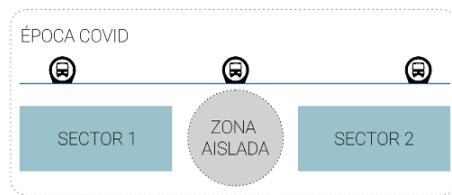
- Las personas que trabajan dentro de este sector,
- Personas que trabajan en el centro de la ciudad.



Figura 162. Fotografía "Mujer". Fuente: Diego Ramos. (2020)



Figura 163. Bodegas, comercios menores. Fuente: Elaboración propia. (2021)



Sin embargo, un recorrido importante que no se puede dejar de lado es el desplazamiento de las mujeres, en el distrito de Cerro Colorado el 51.4% son mujeres (INEI, 2018) y específicamente en las zonas periféricas por la falta de estudios y la cultura de los pobladores, está bastante arraigado el machismo, en gran parte de estas familias se normaliza que el hombre provea económicamente el hogar y la mujer asuma el rol del cuidado de los hijos y de la casa.

En este sentido son las mujeres las que con mayor frecuencia utilizan la vía pública en sus desplazamientos cotidianos a las bodegas para la compra de alimentos, aún más en época COVID debido a que los pequeños comercios se han incrementado, ya que la exposición al contagio se reduce en comparación a asistir a un mercado. Adicionalmente, vale la pena recordar que en época PRE COVID son las mujeres las que llevan y recogen a los niños de sus escuelas.

De esta manera, la sensación que se tiene en estos sectores, es que se trata de una "ciudad dormitorio", las calles usualmente se encuentran vacías y sin vida, un territorio al que se sale únicamente por necesidad, porque se tiene un motivo para el desplazamiento, no son calles que animen a ser recorridas, vividas o paseadas.

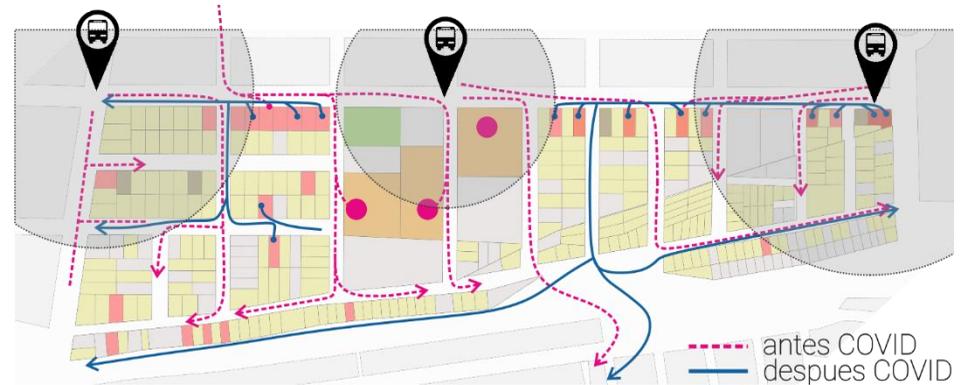


Figura 164. Recorridos de las mujeres antes y durante el COVID. Elaboración propia. (2021)

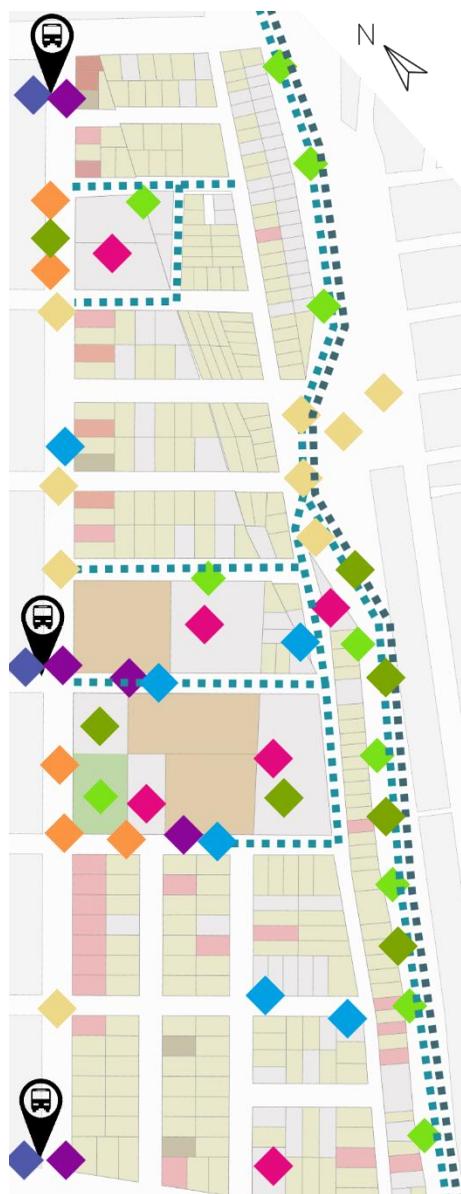


Figura 165. Mapeo de los resultados de las marchas exploratorias. Elaboración propia. (2021)

Marchas exploratorias

Las medidas restrictivas ante la COVID-19 han impedido desarrollar las marchas exploratorias con la cantidad y variedad de personas deseadas, sin embargo, se contó con el apoyo y presencia del presidente de la Asociación Villa Canteras y su familia.

Los resultados se han organizado en un mapa, de manera que su lectura se hace más clara y se puede identificar los puntos críticos con mayor claridad; siendo estos:

- La quebrada, con gran acumulación de basura, presencia de personas libando licor, escasa iluminación, deficiente infraestructura peatonal y presencia de perros callejeros.
- Las manzanas donde están ubicadas las escuelas y el parque, tienen muchas deficiencias que lo convierten en un lugar inseguro.

LEYENDA

- Escasa iluminación
- Bloqueo de visibilidad
- Mobiliario hostil
- Escasa arborización
- Veredas angostas
- Acumulación de basura
- Bloqueo circulación peatonal
- Solares trampa
- Personas libando licor
- Graffitis, vandalismo
- Perros callejeros
- Señalización peatonal insuficiente



Figura 166. Marchas exploratorias de diurnas y nocturnas. Fuente: Elaboración propia. (2021)

Bloqueo de visibilidad

Con muros ciegos altos del vallado de parques y presencia de carros estacionados sobre bermas y aceras.



Mobiliario hostil

Recién instalado, pero su diseño dificulta que el usuario pueda usarlo para recostarse.



Escasa arborización

El empleo de vegetación que no es adecuada para zonas áridas.



Aceras angostas

En calles con dimensiones suficientes se colocan aceras angostas y bermas sin función.



Acumulación de basura

Principalmente en los solares vacíos y quebradas.



Bloqueo de circulación peatonal

Diseño deficiente e incompleto de aceras y rampas.



Lugares trampa

Solares vacíos que sirven de escondite para delincuentes o actividades antisociales.



Personas libando licor en la vía pública

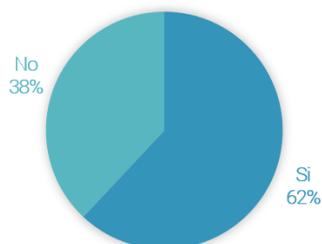


Grafitis y símbolos de vandalismo

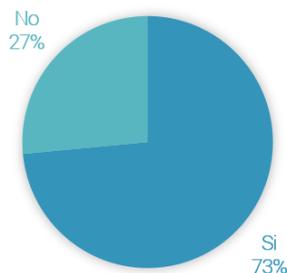


Figura 167. Deficiencias en el espacio público. Fuente: Elaboración. (2021) propia.

¿CONSIDERAS TU BARRIO INSEGURO?



¿CREES QUE LA SENSACION DE INSEGURIDAD INCREMENTA EN LA NOCHE?



¿CON QUE FRECUENCIA SALES A PASEAR POR LAS CALLES, PARQUES O PLAZAS DE TU BARRIO?

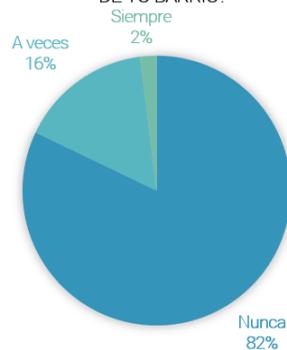


Figura 168. Resultados de la encuesta realizada a la población del sector. Fuente: Elaboración propia. (2021)

Encuestas de percepción de temor

También por medio del presidente de la asociación se hizo llegar encuestas a la población en general con la finalidad de conocer y evaluar la percepción de inseguridad al momento de realizar sus actividades cotidianas en los espacios públicos, de estas encuestas se conoció que:

- El 62% de los encuestados considera a su barrio como peligroso,
- El 73% coincide que la sensación de inseguridad se incrementa durante la noche, pero que también de día sienten temor de caminar por las calles y parques de su barrio.

-Ante la pregunta de qué actividades o condiciones del espacio les genera esa sensación de temor, los encuestados respondieron que de noche es debido a la escasa iluminación de calles y principalmente parques y quebradas; y tanto de día como de noche, la presencia de gran cantidad de grupos de personas libando licor en los espacios públicos, la acumulación de basura y los grandes terrenos sin uso y en abandono.

-Asimismo, el 43% respondió que solo sale de casa cuando resulta necesario y el 58% nunca deja salir a sus hijos solos de casa.

Los habitantes del sector son conscientes de la importancia de la existencia y el uso que deberían tener los espacios públicos cerca a sus viviendas, pero el mal estado y la presencia de signos de vandalismo, incrementa su percepción de inseguridad, disminuye su uso y conlleva a su deterioro y abandono.

Además, en estas zonas existe muy poca oferta de actividades novedosas y productivas para la población, por lo que tienen la necesidad de salir diariamente del sector a estudiar en algún instituto, universidad, por trabajo o simplemente por ocio.

Gracias a la aplicación de estas herramientas en la etapa de diagnóstico, se puede decir que la zona presenta múltiples deficiencias pero que existen dos grandes zonas con mayor acumulación de condiciones que las convierten en zonas problema: los solares vacíos junto a los colegios y parque; y la quebrada y la zona aledaña a ella; estas dos zonas están muy lejos de ser un espacio de calidad, un espacio defendible como diría Newman, no cuenta con vigilancia natural, la imagen que proyectan es la de abandono y descuido, además que no invitan a permanecer en él. Así también, la mayoría de las zonas con mayor sensación de temor e inseguridad coinciden con las zonas donde ocurren los delitos, a excepción de las quebradas, actualmente no se tiene registro de comisión de delitos de estas zonas, pero en la población existe bastante temor de transitar tanto de día como de noche.

El tránsito peatonal es muy importante en este sector y lamentablemente no se cuenta con la infraestructura adecuada, aun así, es una de las formas de movilidad más usadas.

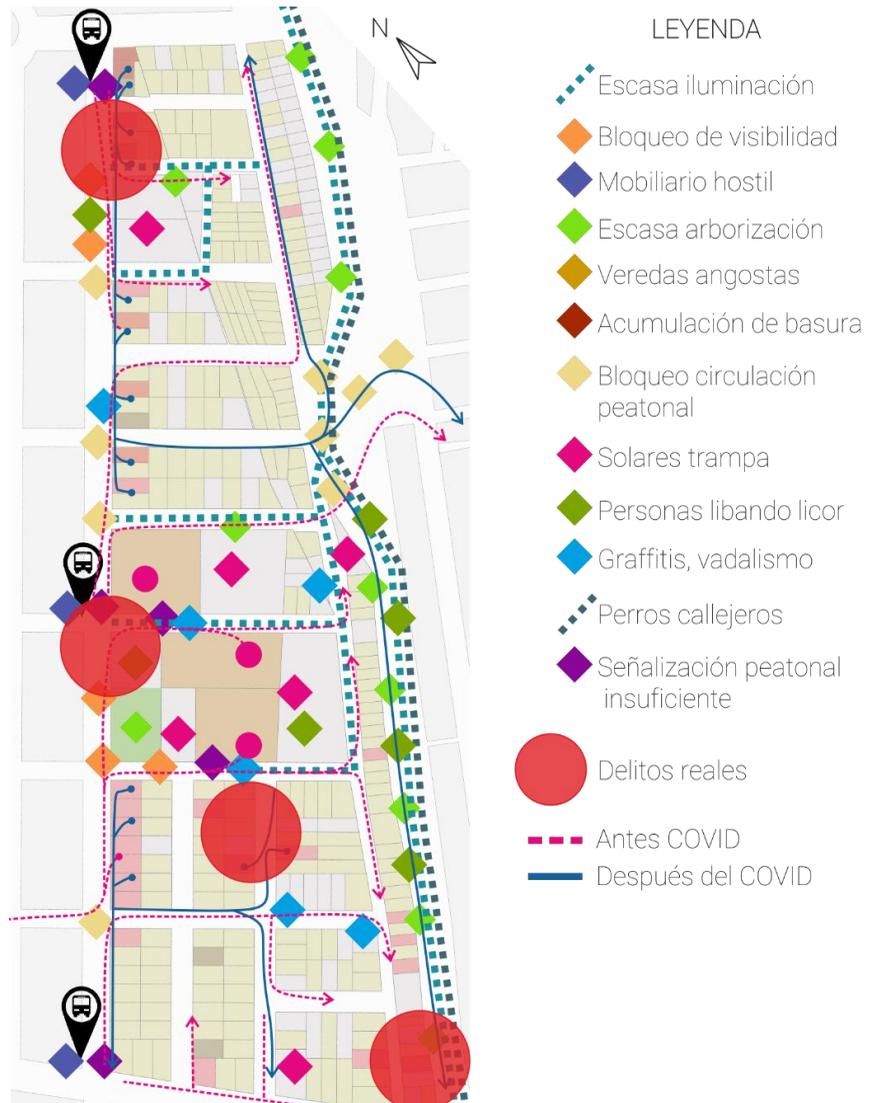


Figura 169. Síntesis de las condiciones y deficiencias encontradas en el sector de intervención. Fuente: Elaboración propia. (2021)

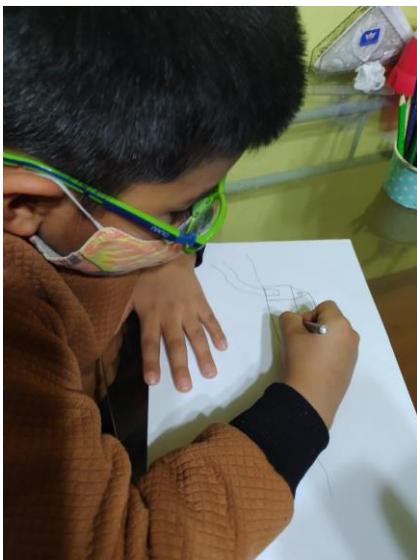


Figura 170. Niño de la Institución educativa Miguel Febres Cordero. Fuente: Elaboración propia. (2021)



Figura 171. Taller de dibujo I.E San Martín de Porres. Fuente: Aguilar y Concha (2018).

Taller de dibujo en niños y jóvenes

Siguiendo la metodología CPTED para el criterio de participación ciudadana, se elaboró un taller de dibujo en niños y jóvenes estudiantes de escuelas ubicadas en el sector de estudio, donde el objetivo era que “sueñen su barrio” y “sueñen su parque”; sin embargo debido a las restricciones ante el COVID-19, en el Perú las clases se están desarrollando de manera virtual, en el mejor de los casos a través de WhatsApp o en algunos casos hasta por mensajes de texto del móvil, lamentablemente una de las grandes carencias en las zonas pobres de Perú es el limitado acceso a internet, por lo que la participación de los niños y jóvenes no fue la esperada; debido a esto se tomó la decisión de combinar los resultados con los obtenidos en un ejercicio previo desarrollado en el año 2018 en niños de 9 a 17 años de edad.

Los niños desde pequeños asocian la presencia de policías y espacios vallados con mayor seguridad, en la mayoría de los dibujos plasman las condiciones actuales del barrio en el que viven, en otra parte de los dibujos plasman actividades a las que normalmente no pueden acceder, como bibliotecas o parques con espacios para picnic, pistas de skate, tarimas para *freestyle rap*, espacios para bailes folclóricos o modernos como *hip hop* o *K-pop*.

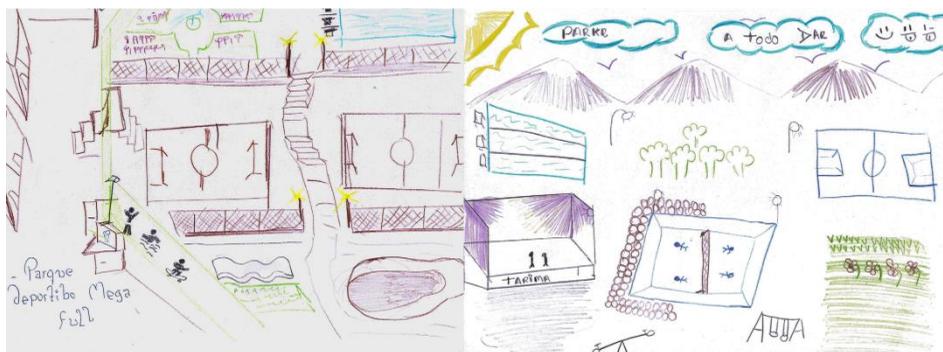


Figura 172. Izquierda: taller de dibujo 2018. Fuente: Aguilar y Concha (2018). Derecha: Taller de dibujo 2020.

Estas idean refuerzan las imágenes que se veían en los parques y plazas antes de la pandemia, y es que las canchas de fútbol durante la semana no eran usadas para este deporte, sino para ensayos de grupos de baile o de canto, o para la práctica de skate y aunque estas actividades son “modernas”, ellos tienen bastante arraigados sus orígenes, disfrutaban bailando danzas folclóricas y tradicionales de la sierra peruana (imágenes que son muy difíciles de encontrar en los distritos centrales de Arequipa).



Figura 173. Concurso de Grafitis. Fuente: Municipalidad Distrital de Cerro Colorado. (2018)

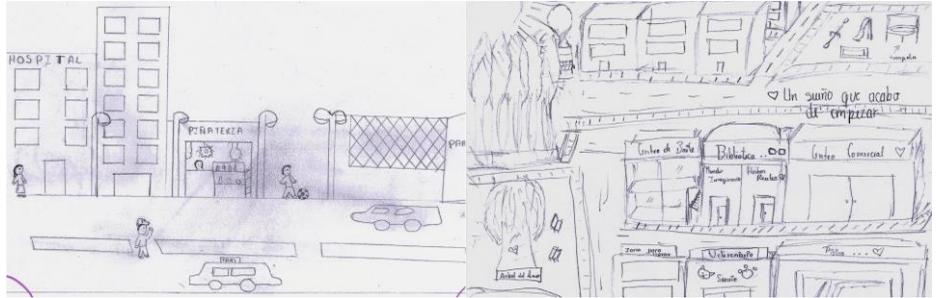


Figura 174. Izquierda: taller de dibujo 2018. Fuente: Aguilar y Concha (2018). Derecha: Taller de dibujo 2020.



Figura 175. Evento HIP HOP Raíces urbanas. Fuente: MDCC (2019)



Figura 176. Pasacalles de danzas folclóricas. Fuente: MDCC (2019)

2

PROCESO DE DISEÑO
Y EJECUCIÓN

PROCESO DE DISEÑO - EJECUCIÓN

A través del desarrollo de las diversas herramientas aplicando el criterio de participación ciudadana, junto con el análisis de los datos oficiales, se ha obtenido un diagnóstico detallado y verídico del sector a intervenir, esta evaluación permite apreciar problemas y oportunidades del terreno y el área de influencia, que a su vez permiten decidir qué criterios aplicar y en dónde resultan necesarios.

De esta manera se elaboró un primer esquema general, con propuesta a nivel urbano y posteriormente la zona central con mayor detalle. Además, se concluyó un programa de cuatro actuaciones estructurantes:

- **Espacio público y escuelas, como centralidad dinámica.**
Aprovechando la presencia de los solares vacíos destinados a recreación y a servicios comunales, se dota de la infraestructura necesaria para consolidar este centro como un espacio de servicios y recreación.
Se propone la transformación y ampliación del actual parque infantil sobre el solar vacío contiguo, además sobre el solar libre ubicado al norte se propone sea de uso dotacional para que refuerce la idea de centralidad y atractor de actividades.
- **Av. Horacio Zevallos un eje de actividad comercial y camino escolar**
Aquí también se aprovecha el carácter comercial de la vía, y se propone su transformación con aceras de mayor dimensión que puedan albergar terrazas, descansos y estares en medio de sus tramos, además de espacios para la espera en comercios y paradas que la nueva normalidad ante el COVID-19 demanda.
Esta vía también se convertirá en un camino escolar, aprovechando que sobre ella transita el transporte público, se ubican tres paradas de bus y se encuentran 3 escuelas, también



Figura 177. Esquema de las cuatro actuaciones estructurantes. Elaboración propia. (2021)

se plantea también consolidar las esquinas con mobiliario urbano como quioscos y estares y así reforzar la vigilancia natural y la permanencia de personas en un espacio comfortable.

- **Quebrada, un nuevo espacio de borde urbano y parque lineal**

Un proyecto de transformación de las quebradas en ejes verdes de conexión longitudinal y transversal, aprovechando las sendas trazadas espontáneamente por los pobladores y los ecosistemas que se forman a lo largo del año con el cambio de estación. Asimismo, se contempla la remodelación de las vías junto a las quebradas para su transformación en alamedas donde se pueda contemplar las actividades dentro de cada eje, en medio de cada tramo se generarán pequeñas plazas de recepción provistas de edificaciones dotacionales que marquen el ingreso y salida del parque lineal.

- **Vía Mixta**

Una propuesta adicional es la unión del parque lineal sobre la quebrada y el camino escolar Horacio Zevallos, a través de una vía mixta con calzada a nivel de acera donde se priorice la movilidad peatonal y el camino seguro entre estos dos ejes.

Como ejercicio de intervención se echa de menos la participación ciudadana en este proceso de diseño, a través de maquetas o esquemas de propuesta, sin embargo, por la coyuntura actual ha sido imposible realizar este proceso.



Figura 178. Vista aérea del sector a intervenir. Fuente: Diagramación propia sobre imagen de Google Earth. (2021)

ESQUEMA DE PROPUESTA

En el siguiente esquema se indican los criterios necesarios a aplicar, enumerados en el mismo orden en el que fueron explicados en el ítem 5.2 del presente trabajo:



Figura 179. Esquema de propuesta urbana y aplicación de criterios de transformación en un espacio seguro. Elaboración propia. (2021)



Figura 180. Vista aérea del sector a intervenir. Fuente: Elaboración propia. (2021)

PROPUESTA DE INTERVENCIÓN



Figura 181. Propuesta de intervención a escala 1:1200. Fuente: Elaboración propia. (2021)



RETIRO DEL VALLADO

retiro del vallado perimétrico actual, se propone únicamente una protección flexible en el perímetro de la losa deportiva con la finalidad de limitar el paso de la pelota.

sobre la Av. principal se sitúan quioscos de venta de alimentos y diarios que dinamizarán la zona durante todo el día. Los quioscos también estarán acompañados de zonas de estancia cada cierto tramo a lo largo de la vía.



CAMINO ESCOLAR

Además de la señalización horizontal y vertical, se ampliará la sección vial y se dotará de arbolado que acompañe el camino, también se implementarán zonas de estancia temporal para la espera de niños fuera de las escuelas; en el límite con el parque se implementarán mesas de ajedrez como mobiliario urbano.



Figura 182. Imágenes 3D de la propuesta. Fuente: Elaboración propia (2021).

7

VII: CONCLUSIONES

- El tema de la seguridad como concepto general es más profundo de lo que se cree; existe una dimensión poco conocida que es la seguridad subjetiva, relacionada con el miedo y temor a la ocurrencia de un acto delictivo y que incluso en algunas situaciones puede llegar a tener una naturaleza contradictoria con la seguridad objetiva, que es la comisión efectiva del delito. De modo que, un espacio con altos niveles de percepción de inseguridad no siempre es un espacio con altos índices de incidencia de delitos, sin embargo, esta percepción si puede ocasionar que el espacio pierda funciones vitales y se transforme en un territorio olvidado.
- Existe una relación bastante compleja entre el diseño del espacio urbano y la seguridad (objetiva y subjetiva) que viene siendo estudiada y puesta en práctica por la urbanística desde la década de los años 60'. En la investigación se analizó la seguridad relacionada a 4 problemáticas adicionales al delito: los niños y los caminos escolares; la mendicidad y el urbanismo hostil; la perspectiva de género; y el coronavirus, concluyendo que todas centran sus bases en las mismas o similares teorías, compartiendo estrategias y objetivos, aunque cada una enfocada a su usuario o problema específico.
- En Europa y países anglosajones existe bibliografía extensa y normativa bastante específica a cada una de las cuatro problemáticas urbanas estudiadas, se han revisado numerosas guías, manuales y proyectos ejecutados, que exponen la ausencia de normativa sobre estos temas en el Perú.
- La prevención situacional del delito viene siendo desarrollada alrededor del mundo desde hace mucho (desde Jacobs y Newman), en Latinoamérica se implementó con éxito la metodología CPTED, sin embargo, en el Perú la desconocen; siguiendo este tipo de

prevención se concluye que, un diseño seguro reduce considerablemente la ocasión de producirse un delito e incrementa notablemente la percepción de seguridad en el espacio, su aplicación por si sola no asegura la eliminación de la delincuencia, es necesario que las estrategias de prevención situacional formen parte de una estrategia integral que también involucre otras disciplinas, de lo contrario se puede generar únicamente un falso efecto de solución y el desplazamiento del problema a otro territorio.

- Se ha establecido y unificado criterios de diseño urbano con la finalidad de aplicarlos y generar espacios más seguros para todos y todas resolviendo distintas problemáticas, sin embargo, estos criterios no deben ser aplicados como una receta, sino que deben adaptarse a un contexto específico. Como resultado de la investigación, el proceso de diseño debe estar compuesto como mínimo por 3 etapas: el diagnóstico, el diseño y ejecución, y la evaluación. Además, una forma óptima de organizarlos es en base a elementos urbanos (vialidad, espacios libres y equipamiento urbano) considerando en cada uno atributos como: accesibilidad, vitalidad, visibilidad y territorialidad.
- Es fundamental comprender que la realidad europea es muy distinta a la realidad de la periferia urbana de Arequipa, y aunque haya mucho escrito sobre esta materia, para ser aplicada en el ámbito de estudio o en cualquier otro, debe ser ajustada a unas condiciones particulares tanto en infraestructura, en economía, en geomorfología, en el ámbito social y hasta en gestión administrativa.
- En el caso específico de la ciudad de Arequipa, estas condiciones tienen un lado positivo y es que se trata de un territorio que aún no se encuentra consolidado, por lo que es más flexible a admitir cambios sustanciales como la aplicación de criterios de diseño urbano para su transformación.

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS Y ARTICULOS

AZARA, S., & GIL, M. (2017). SET para introducir la perspectiva de género en el proceso urbano. Valencia: Servicio de Planificación Económica y Regeneración Urbana, Dirección General de Vivienda, Rehabilitación y Regeneración Urbana.

BINDER, A. M. (2004). Policías y ladrones: la inseguridad en cuestión. Buenos Aires: Capital intelectual.

CORESEC. (2016). Boletín N°1 Comité Regional de Seguridad Ciudadana. Arequipa. Obtenido de https://www.regionarequipa.gob.pe/Cms_Data/Contents/GobRegionalArequipaInv/Media/CORESEC/BOLETINES/2017/BOLETIN-001-2017.pdf

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. (2013). Folleto Camino Escolar Paso a Paso. Madrid. Obtenido de http://www.dgt.es/PEVI/contenidos/Externos/recursos/infancia/camino_escolar/camino_escolar_Paso_a_Paso.pdf

FARIÑA, J., CORREA, M., & HERNANDO, F. (2007). Atlas de seguridad de Madrid. Madrid.

FELSON, M., & CLARKE, R. (1998). London: Home Office Policing and Reducing Crime Unit. Opportunity Makes the Thief.

FELSON, M., & CLARKE, R. (1998). Opportunity Makes the Thief. (B. Web, Ed.) Police Research Series Paper 98. Policing and Reducing Crime Unit, Research, Development and Statistics Directorate.

FUNDACIÓN PAZ CIUDADANA, ET AL. (2003). Espacios Urbanos Seguros, Recomendaciones de diseño y gestión comunitaria para la obtención de espacios urbanos seguros. Santiago de Chile: Ministerio de Vivienda y Urbanismo Chile.



- GARCÍA DE LOS REYES, J. (2 de noviembre de 2021). Escuela Andaluza de Salud Pública - Consejería de Salud y Familias. Recuperado el 2021, de La necesidad de propiciar un urbanismo que favorezca la salud de la ciudadanía: <https://www.easp.es/web/coronavirusysaludpublica/la-necesidad-de-propiciar-un-urbanismo-que-favorezca-la-salud-de-la-ciudadania/>
- GARCÍA-CASTRO, J., & BARRANTES, B. (2016). Percepción y miedo al crimen: Revisión de artículos en español 2004-2014. *Reflexiones*, 94(1), 87-100. Recuperado el 11 de 11 de 2020, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-03002020000200001
- HOLWAY, W., & JEFFERSON, T. (1997). "The risk society in an age of anxiety: situating fear of crime". *British Journal of Sociology*, 48.
- INEI. (2018). Arequipa, resultados definitivos. Lima. Obtenido de https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1551/04TOMO_01.pdf
- INEI. (2020). Perú: Estimaciones y Proyecciones de Población por Departamento, Provincia y Distrito, 2018-2020. Lima: INEI Instituto Nacional de Estadística e Informática. Obtenido de https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1715/Libro.pdf
- JACOBS, J. (1961). "Death and Life of Great American Cities". New York: Vintage books.
- JEONG H, Y., SONG YJ, K., MIN JA, C., & JEONG, H. (2016). Mental health status of people isolated due to Middle East Respiratory Syndrome *Epidemiol Health*.
- KESSLER, G., & AA.VV. (2008). "Inseguridad subjetiva: nuevo campo de investigación y políticas públicas". Estado, democracia y seguridad ciudadana. Buenos Aires: PNUD-Argentina.

- MARQUINA, R., & JARAMILLO-VALVERDE, L. (2020). El COVID-19: Cuarentena y su Impacto Psicológico en la Población. Scielo Preprints.
- MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA. (2021). Plan de Acción Provincial de Seguridad Ciudadana 2021. Arequipa.
- NACIONES UNIDAS ONUDD-CEE. (2009). Manual para encuestas de victimización. Obtenido de https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Crime-data-EGM-Feb10/Manual_Victimization_Spanish_030210.pdf
- NACIONES UNIDAS, P. H. (2012). Safer cities Programme: Guidelines on Safer Cities and Human Settlements. doi: HS/069/19E
- NACTO, N. (2020). Streets for Pandemic, Response & Recovery. New York: Global Designing Cities Initiative.
- ONU. (2002). Resolución 2002/13 Medidas para promover la prevención eficaz del delito. Consejo económico y social de la ONU. Recuperado el 05 de noviembre de 2020, de https://www.unodc.org/pdf/event_2006-03-20/2002-13%20S.pdf
- PCC, P. (2015). Guía para el diseño de espacios públicos seguros. México: PCC.
- PNUD. (2020). Análisis sobre innovación en seguridad y derechos humanos en América Latina y el Caribe. Una perspectiva desde las políticas públicas y la gestión institucional. Panamá: Fernando Muñoz.
- PNUD. (2020). Panorama general Informe sobre Desarrollo Humano 2020. New York. Obtenido de http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr_2020_overview_spanish.pdf
- POLITECNICO DI MILANO ET AL. (2007). Manual de Planificación, diseño urbano y gestión para espacios seguros. Milán: Politécnico Di Milano.

- RAU. (2016). La Seguridad Urbana en tiempos de cambio ambiental: hacia una resiliencia y sostenibilidad urbana. Foro Internacional de Prevención del Delito. Programa JPV, (págs. 1-29). México.
- SEGATO, L. (2007). Los mapas de criminalidad. Ciudades, Urbanismo y Seguridad (págs. 143-176). Madrid: Ayuntamiento de Madrid. Iberográficas S.A.
- SOZZO, M. (2000). Seguridad Urbana y Tácticas de Prevención del Delito. Cuadernos de Doctrina y Jurisprudencia Penal, 17-82; 106. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3372968>
- STEUTEVILLE, R. (10 de octubre de 2014). cnu.org. Obtenido de Cuatro tipos de Placemaking: <https://www.cnu.org/publicsquare/four-types-placemaking>
- TORRENTE, D. (2001). Desviación y delito. Madrid, España: Alianza Editorial.
- UN-HABITAT, U. (2007). Enhancing urban safety and security: global report on human settlements 2007. Londres. Obtenido de <http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2432>
- UN-HABITAT, U. (2007). Strategic plan for safer cities 2008–2013. Nairobi. Obtenido de https://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/5524_70912_Safer%20Cities%20-%20Strategic%20plan.pdf
- UNIVERSIDAD DE CHILE. (2004). Apoyando la prevención en América Latina. Boletín N° 01. Obtenido de http://cesc.uchile.cl/publicaciones/com_y_prev_01.pdf
- VAN SOOMEREN, P. (2007). El delito y la inseguridad subjetiva desde la arquitectura y el urbanismo. Ciudades, Urbanismo y Seguridad (pág. 255). Madrid: Ayuntamiento de Madrid - Observatorio de la seguridad.

VILÁ, I. (2017). TFG: Ciudades Deshumanizadas. Método de Análisis de la Ciudad Desarrollada en Relación con los Individuos sin Hogar que la habitan. Madrid.

WILSON, J., & KELLING, G. (1982). Broken Windows. The Atlantic Monthly.

TESIS

AGUILAR, A., & CONCHA, R. (2018). "Centro de Encuentro y Desarrollo Juvenil, Cono Norte - Arequipa" Espacio para la prevención del delito. Arequipa.

ALVAREZ, F. (2015). La Prevención Situacional del Delito (Tesis Doctoral). Madrid: Departamento de Derecho Penal y Criminología, Facultad de Derecho, Universidad Nacional de Educación a Distancia.

ESCUADERO, E. (2015). Tesis doctoral: seguridad y diseño urbano en los nuevos crecimientos de Madrid. Madrid.

REVISTAS

ÁLVAREZ, G. (JUNIO DE 2013). Factores psicológicos de la percepción de inseguridad. Obtenido de Revista Iberoamericana para la investigación y el Desarrollo Educativo.

NADERO, M. (abril-Julio de 2000). Seguridad Urbana y miedo al crimen. Documentación Social-Revista de estudios sociales y de sociología aplicada (119), 137-153.

ORTIZ, S., & COL·LECTIU PUNT 6. (2017). Urbanismo desde la perspectiva de género. Defensor, Revista mensual de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, 4-9.

RAU, M., & CASTILLO, P. (2008). Prevención de la violencia y el delito mediante el diseño ambiental en Latinoamérica y El Caribe: Estrategias urbanas de cohesión social e integración ciudadana. Revista INVI, 23(ISSN: 0718-1299), 169-189.

ROMERO, L. (2019). Ciudades del control y la restricción: las personas sin hogar y la. La Razón Histórica. Revista hispanoamericana de Historia de las Ideas (42), 163-178. Obtenido de <https://digitum.um.es/digitum/bitstream/10201/67200/1/LRH%2042.10.pdf>

SCHROEDER, S., & COELLO, C. (junio de 2019). Placemaking- Transformación de un lugar en el asentamiento humano Santa Julia, Piura. Perú. Revista hábitat sustentable.

SOTO, S. (2005). La influencia de los medios en la percepción social de la delincuencia. Revista electrónica de ciencia Penal y Criminología.

CONGRESOS Y CONFERENCIAS

BERENGUER, P., BURGOS, J., ORTUÑO, J., & PRIETO, A. (2014). Proyecto Caminos Escolares Seguros. XVI Congreso Nacional de Tecnologías de la Información Geográfica, (págs. 847-855). Alicante, España.

FARIÑA, J. (17 de Julio de 2019). Conferencia "La prevención del delito mediante el diseño urbano: enfoque CPT" "Urbanismo de la vida cotidiana. Ciudad y seguridad". Asturias.

GOBIERNO LOCAL GOUDA. (1996). Programa de seguridad ciudadana en el distrito de Oosterwei en Gouda (Países Bajos). Segunda Conferencia de Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos (HABITAT II) - Buenas Prácticas Seleccionadas en Dubái 1996. Estambul, Turquía. Obtenido de <http://habitat.aq.upm.es/dubai/96/bp299.html>

WEBGRAFIA

CHALABY, O. (2021). apolitical.co. Recuperado el 2021, de Cómo Viena diseñó una ciudad para mujeres: https://apolitical.co/es/solution_article/viena-disenado-mujeres-de-la-ciudad

FARIÑA, J. (27 de diciembre de 2010). El blog de José Fariña - Urbanismo, Territorio y Paisaje. Recuperado el 2021 de 02 de 02, de Prevención del delito y diseño urbano: <https://elblogdefarina.blogspot.com/2010/12/prevencion-del-delito-y-diseno-urbano.html>

MUXI, Z. (31 de octubre de 2015). Un día Una arquitecta. Recuperado el 2020, de Eva Kail 1959: <https://undiaunaarquitecta.wordpress.com/2015/10/31/eva-kail-1959/>

MUXI, Z. (2018). "Ciudad futura, ciudad inclusiva". Recuperado el 2021, de Blog fundación Arquia: <https://blogfundacion.arquia.es/2018/02/ciudad-futura-ciudad-inclusiva/>

OMS. (2021). Organización mundial de la salud. Obtenido de OMS Web Site: <https://www.who.int/es/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/q-a-coronaviruses>

PAISAJE TRANSVERSAL. (06 de mayo de 2021). Blog Paisaje Transversal.org. Obtenido de <https://paisajetransversal.org/2020/05/el-urbanismo-tiempos-coronavirus-covid-19-desescalada-propuestas-ciudad/>

PLATAFORMA URBANA. (04 de mayo de 2016). Plataforma Urbana. Obtenido de Jane Jacobs y la humanización de la ciudad: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/05/04/jane-jacobs-y-la-humanizacion-de-la-ciudad/>

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. (2007). Obtenido de ¿What is Placemaking?: <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking>

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. (31 de diciembre de 2007). Project for public spaces. Obtenido de Safety & Security in Public Space: <https://www.pps.org/article/safetysecurity>



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA