

Senderos seguros. Espacios de encuentro para la convivencia ciudadana

Safe paths. Meeting places for civic coexistence.

Diego Vinicio Salgado

Secretaría de Hábitat y Ordenamiento Territorial, Instituto de Altos Estudios Nacional -IAEN,
vinicio.salgado@alu.iaen.edu.ec

How to cite: Salgado, D. V. (2025). Senderos seguros. Espacios de encuentro para la convivencia ciudadana. En libro de actas: *XVII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. 19-20 de junio 2025, Valencia.* <https://doi.org/10.4995/SIIU2025.2025.19719>

Abstract

The year 2022 was the most violent in Ecuador's history, with an 82% increase in violent deaths compared to 2021. In Quito, crimes rose by 46.3%, affecting the perception of security and quality of life. The lack of adequate infrastructure contributes to exclusion and inequality in access to public space.

The mayor of Quito's plan proposes the creation of gathering spaces to improve security and strengthen urban identity. It suggests that citizen security can be enhanced through the social construction of public space, promoting walkability, social cohesion, and interculturality.

The Safe Pathways project aims to reclaim public space to encourage safe pedestrian mobility and improve social well-being. It is based on interventions such as lighting, traffic calming, and urban environment improvements, with a focus on socio-spatial equity, gender, security, sustainability, social capital, and transportation.

Territorial analysis identified patterns for implementing these pathways, achieving a 30% reduction in crimes in the intervened areas and an increase in the perception of security. Additionally, infrastructure improvements have encouraged walkability and public space use, strengthening community life.

Keywords: *coexistence; public space; Latin America; citizen security*

Resumen

El 2022 fue el año más violento en la historia de Ecuador, con un aumento del 82% en muertes violentas respecto al 2021. En Quito, los delitos crecieron un 46,3%, lo que afecta la percepción de seguridad y la calidad de vida. La falta de infraestructura adecuada contribuye a la exclusión e inequidad en el acceso al espacio público.

El plan del alcalde de Quito plantea la creación de espacios de encuentro para mejorar la seguridad y fortalecer la identidad urbana. Se propone que la seguridad ciudadana puede mejorarse mediante la construcción social del espacio público, promoviendo la caminabilidad, la cohesión social y la interculturalidad.

El proyecto Senderos Seguros busca recuperar el espacio público para fomentar la movilidad peatonal segura y mejorar el bienestar social. Se basa en intervenciones como iluminación, pacificación vial y mejoramiento del entorno urbano, con un enfoque en equidad socio espacial, género, seguridad, sostenibilidad, capital social y transporte.

El análisis territorial permitió identificar patrones para implementar estos senderos, logrando una reducción del 30% en delitos en las zonas intervenidas y un aumento en la percepción de seguridad. Además, la mejora en infraestructura ha incentivado la caminabilidad y el uso del espacio público, fortaleciendo la vida comunitaria.

Palabras clave: convivencia; espacio público; América Latina; seguridad ciudadana

Bloque temático: CIUDAD. Espacio público y perspectiva de género

1. Introducción

Un Sendero Seguro es un corredor de circulación diseñado para mejorar y reforzar la seguridad en el espacio público, con el objetivo de fomentar el flujo de transeúntes en zonas con alta percepción de inseguridad. Esta iniciativa busca fortalecer la interconexión entre distintos equipamientos y servicios de la ciudad.

El programa de gobierno del alcalde del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) reconoce que la ciudad enfrenta problemas complejos en la gestión del territorio, lo que evidencia la necesidad de “*crear espacios de encuentro que recuperen el acceso equitativo a la ciudad*”, permitiendo preservar su memoria y dignificar las expresiones de identidad. Desde una perspectiva urbana es posible mejorar la seguridad ciudadana a partir de la construcción social del espacio público. La cotidianidad, la cohesión social y la vida ciudadana son elementos clave para fortalecer la percepción de seguridad en las calles y construir tejido social.

En el DMQ, la ciudadanía percibe el espacio público como inseguro, lo que impacta negativamente en la calidad de vida, el desarrollo de las actividades productivas y la cohesión social. Por ello, resulta fundamental garantizar una infraestructura urbana adecuada en todos los sectores de la ciudad para mejorar las condiciones de seguridad y revertir los problemas de exclusión e inequidad.

Según encuestas realizadas por el Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana de Quito, la inseguridad en el espacio público ha aumentado debido al incremento de delitos violentos y al crecimiento del microtráfico de drogas, factores que generan temor en la población.

El año 2022 fue el más violento en la historia del Ecuador. Entre 2021 y 2022, las muertes violentas aumentaron en un 82%, pasando de 10,5 a 25,5 homicidios por cada 100.000 habitantes en tan solo un año. En el DMQ, durante 2022 se registraron 38.736 delitos, 12.259 más que en 2021, lo que representa un incremento del 46,3% en robos y asaltos.

Ante este escenario, el espacio público debe concebirse como un entorno activo y dinámico, que, a través de sus características físico-espaciales, promueva la caminabilidad, la convivencia, el ocio, el deporte y los espacios de encuentro. Asimismo, el espacio público debe fomentar la cohesión social y la interculturalidad, garantizando condiciones adecuadas para su uso y apropiación, tanto de día como de noche.

2. Objetivos

El proyecto Senderos Seguros tiene como objetivo recuperar espacios públicos para promover una caminabilidad segura e inclusiva, impulsando el bienestar social de los habitantes del Distrito Metropolitano de Quito a través de intervenciones que promuevan el derecho a la ciudad y la apropiación del espacio público. Se busca generar entornos seguros que mejoren la calidad de vida de la ciudadanía al implementar actividades que estimulen y proporcionen estímulos y experiencias que permitan el derecho a la ciudad y la apropiación de la comunidad. Los Senderos Seguros, pueden incorporar actividades artísticas y culturales.

3. Metodología

Para identificar la posible ubicación de un sendero seguro se establecieron seis (6) ejes estratégicos con dieciocho (18) indicadores asociados que fueron analizados a nivel de administración zonal. Mediante técnicas de análisis cuantitativo espacial fue posible identificar correlaciones espaciales que arrojaron patrones iniciales para la identificación de los senderos seguros.

Las seis dimensiones analizadas fueron: equidad socio-espacial, perspectiva de género, seguridad ciudadana, sostenibilidad urbana, capital social y acceso a transporte público. Cada dimensión a su vez estuvo asociada a tres indicadores. Al superponer territorialmente los datos de cada indicador hallamos correlaciones entre las variables utilizadas. De esta manera, una vez consolidados los datos, se pudo obtener una visión general que permitió identificar patrones importantes y áreas de interés para la localización de un sendero seguro.

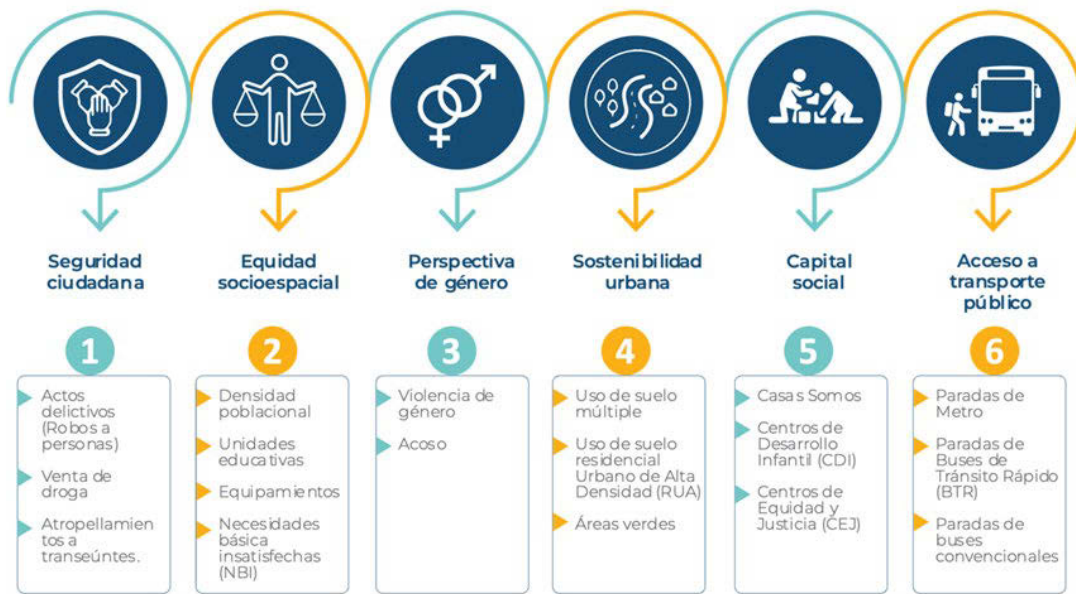


Fig. 1. Batería de indicadores utilizados para la identificación de los Senderos Seguros.






Fuente: Salgado, D. SHOT-DMDU (2023)

3.1 Seguridad ciudadana

El Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana en el “Diagnóstico Situacional del Distrito Metropolitano de Quito 2022” presenta un análisis de los incidentes de convivencia ciudadana, delitos, violencia intrafamiliar y sexual. Según los datos observados en el año 2022 el 50.89% de reporte de incidentes relacionados con seguridad y convivencia ciudadana se concentran mayoritariamente en el horario de 18h00 pm a 03h00 am.

La Tabla 01 muestra la variación absoluta y relativa de los casos de delitos y violencia sexual entre 2021 y 2022 en el Distrito Metropolitano de Quito, evidenciando una tendencia creciente en los incidentes de seguridad.

Tabla 1. Incidentes de seguridad y convivencia DMQ. Fuente: Registro administrativo SIS ECU911. (2022)

Incidentes	Frecuencia		Variación	
	Año 2021	Año 2022	Absoluta	Relativa
			2021 - 2022	2021 - 2022
Convivencia Ciudadana	178.212	138.790	-39.422	-22,12% 
Delitos	26.477	38.736	12.259	46,30% 
Violencia Intrafamiliar	25.681	25.705	24	0,09% 
Violencia Sexual	477	542	65	13,63% 
Total	230.847	203.773	-27.074	-11,73% 

En lo referente a convivencia ciudadana, para el año 2022 se registraron 138.790 incidentes, entre los cuales se incluyen: daños a la propiedad pública y privada, escándalos, libadores, venta y consumo de drogas, riñas y agresiones. De estos, el 49.84% de incidentes están relacionados con escándalos y el 42% corresponden a venta y consumo de drogas. Las administraciones zonales que concentraron la mayor cantidad de incidentes de convivencia ciudadana fueron: Eloy Alfaro (22.26%), Eugenio Espejo (19.62%), Manuela Saénz (14,08%), La Delicia (13.96%) y Quitumbe (11.62%), en estas se superaron los 113 mil casos en el 2022.

Cuando se trata de delitos (hurtos y robos), para el año 2022 se registraron 38.736 casos, es decir 12.259 más respecto del año 2021 que reportó 26.477 incidente, esto representa un incremento del 46.30%. La concentración de delitos según administraciones zonales arroja los siguientes datos: Eugenio Espejo (23.61%), Eloy Alfaro (18.44%), Quitumbe (14.41%) y Manuela Sáenz (12.94%) y La delicia (11.72%), en estas se superaron los 31 mil casos en el 2022.

En relación con a seguridad en vías, la Secretaría de Movilidad, la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT) en colaboración con Bloomberg Philanthropies publican en 2021 el Anuario de Seguridad Vial de Quito, que tiene por objeto monitorear las tendencias de mortalidad y morbilidad en las vías del DMQ. Ese año existieron 3.196 incidentes de tránsito en total, de estos 199 fueron incidentes fatales que llevaron a la muerte de 219 personas, esto representó un incremento del 4.18% de fatalidades respecto del año 2019. Respecto de los atropellos, el 6.26% resultaron en fatalidad, siendo el siniestro con mayor mortalidad.

3.2 Equidad socio-espacial

De acuerdo con el registro del Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades¹, 2 de cada 100 habitantes en el Distrito Metropolitano de Quito² tienen algún tipo de discapacidad (67.418 personas), de los cuales el 42% corresponde a discapacidad física, 22,8% corresponde a discapacidad intelectual, 16,03% corresponde a discapacidad auditiva, 11,97% corresponde a discapacidad visual y 7,20% corresponde a discapacidad psicosocial.

Estos datos reflejan la necesidad de trabajar en la creación de espacios inclusivos que permitan la circulación segura de todas las personas. Como señala Gehl (2014, p. XII), "la ciudad promueve la equidad social a través de una estrategia que facilita el acceso a los bienes y espacios públicos a un mayor número de personas".

3.3 Perspectiva de género

En el Diagnóstico Situacional del Distrito Metropolitano de Quito, 2022, en lo referente a violencia de género, los entrevistados señalaron que "los espacios públicos suelen presentar condiciones desfavorables para su uso y disfrute". Expresaron además su preocupación por la posibilidad de que

¹ Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades- CONADIS, 2022

² Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2015

se produzcan eventos de violencia sexual, especialmente en lugares como canchas, juegos infantiles y quebradas, debido al consumo de alcohol y drogas.

En cuanto a los incidentes de violencia intrafamiliar, en 2022 se reportaron 25.705 casos, mientras que los delitos de violencia sexual (abusos y acoso sexual, delitos sexuales, elaboración y comercialización de pornografía) sumaron 542 casos. De estos, los delitos sexuales representaron el 76,94% del total de incidentes registrados.³

Según datos del Plan Maestro de Movilidad Sostenible Distrito Metropolitano de Quito (PMMS), los principales motivos de movilidad en los hombres son el trabajo y el estudio. En el caso de las mujeres, la mayoría de sus desplazamientos se concentran en actividades de cuidado, como dejar y recoger personas, realizar compras, acudir a citas de salud y visitar o cuidar a otros.

Por otro lado, el Informe de Calidad de Vida 2022 de Quito Cómo Vamos señala que la vulnerabilidad de la comunidad LGBTIQ+ en términos de discriminación e inseguridad en Quito es alta. Según el informe, “los principales tipos de actos discriminatorios a los que se enfrentan ocurren en los medios de comunicación y en el espacio público”.

En relación con los espacios donde se presentan estas situaciones, los medios de transporte son identificados como los más inseguros, con un 78,1 % de los casos de discriminación reportados, seguidos del espacio público con un 75,2 % y los eventos públicos con un 68,1 %.

3.4 Sostenibilidad Urbana

Jan Gehl en su libro “Ciudades para la Gente” señala: “La presencia de una zona residencial generalmente resulta en una conexión fluida con el espacio público de una ciudad, y ayuda a reforzar la seguridad real y percibida durante el día tanto como durante la noche. Aunque una calle se encuentra desierta, que se vean luces prendidas en las ventanas que se asoman a ella es una señal de que hay gente cerca.”

Por su parte, Jane Jacobs en su libro Vida y muerte de las grandes ciudades (1961) introduce los conceptos “observadores urbanos” y “ojos en la calle” destacando la necesidad de promover ciudades donde caminar en el espacio urbano sea seguro. Sin embargo, en ciudades con marcadas desigualdades sociales y económicas, resulta utópico pensar en entornos “abiertos y seguros”, pues los altos índices de delincuencia llevan a los ciudadanos a priorizar la protección de la propiedad privada, muchas veces a través de su aislamiento y encierro.

En Quito, aún existen comunidades urbanas y áreas donde es posible evitar que la población huya del espacio público y se refugie detrás de barrotes y alambres de púas. De ahí la importancia de defender estos espacios y fomentar una vida urbana activa en las calles, promoviendo la movilidad peatonal y la apropiación ciudadana del entorno, lo que contribuye al aumento tanto de la seguridad real como de la percibida.

Ante este contexto, resulta fundamental planificar senderos seguros en zonas de uso residencial o mixto, donde las personas no solo transitan, sino también habitan y se apropian de las intervenciones urbanas. Estas acciones no deben limitarse a la mejora de las condiciones físicas de las calles, sino que deben incluir estrategias para incentivar actividades y programas que promuevan el uso continuo del espacio público. A mayor presencia de personas en la calle, mayor será la percepción de seguridad.

3.5 Capital Social

En 2014 se realizó el primer diagnóstico socio-demográfico de Quito, el cual reveló que el 89% de los quiteños no pertenece a ninguna organización y que el 80% no participa en reuniones de barrio, edificio

³ Diagnóstico Situacional del Distrito Metropolitano de Quito 2022

o condominio. Además, el 69% considera que la apropiación y el mantenimiento del espacio público son responsabilidad exclusiva del Municipio. Por otro lado, solo el 20% de los encuestados realiza alguna actividad de ocio en su tiempo libre.

Sin embargo, no todo es negativo. Existen iniciativas municipales como los Centros de Desarrollo Comunitario, conocidos como "Casas Somos", y los Centros de Desarrollo Infantil (CDI), que buscan fortalecer la participación ciudadana, los procesos barriales y comunitarios, el disfrute del tiempo libre, la apropiación del espacio público y la generación de alianzas estratégicas con diversos actores.

3.6 Acceso a Transporte Público

Según el informe de Calidad de Vida 2022 de Quito Cómo Vamos, en relación con la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), "la baja calidad del servicio de transporte público, la falta de unidades y de acceso en periferias urbanas y zonas rurales, así como la saturación del sistema de transporte municipal, son algunos de los argumentos de quienes utilizan vehículos particulares y no desean migrar a este sistema (...), lo que promueve un modelo insostenible."

Al analizar los motivos de viaje de los habitantes del DMQ, se observa que la mayoría de las personas se movilizan principalmente por razones de estudio y trabajo. Desde una perspectiva de género, el informe Quito Cómo Vamos 2024 señala que "las principales razones de movilidad para las mujeres son los viajes de cuidado (33,3%), seguidos por el trabajo (30,9%). En cambio, para los hombres, los principales motivos son el trabajo (47,8%) y el estudio (22,7%)."



Fig. 2 Dimensiones para identificar y priorizar las intervenciones en los Senderos Seguros.

Fuente: Salgado, D. SHOT-DMDU (2023)

Gracias a esta identificación cuantitativa, complementada con datos cualitativos proporcionados por las Administraciones y la ciudadanía, se buscó generar una lógica integral de implementación, planificando una red de senderos seguros en la ciudad. Es decir, un enfoque que permita construir una red de

caminabilidad donde sea posible identificar actores estratégicos en relación con las escalas y prioridades de intervención en estos corredores.

Por otra parte, se determinaron dos tipos de intervenciones que pueden estar presentes en un sendero seguro. La primera corresponde a intervenciones de carácter físico y de temporalidad permanente, como mejoras en la iluminación, accesibilidad universal, señalización vial, implementación de sistemas urbanos de drenaje, arborización y estrategias de pacificación vial, entre otras. La segunda categoría incluye intervenciones itinerantes o permanentes destinadas a la reactivación del espacio público, como ferias, recorridos y actividades culturales o deportivas.

Cabe destacar que se identificaron senderos con distintos niveles de intervención: aquellos de mayor escala, denominados “articuladores”, y otros de menor escala, denominados “zonales”. Para la ejecución de estos proyectos, se contó con la participación de empresas e instituciones encargadas de la obra pública en el Distrito Metropolitano de Quito. Al mismo tiempo, las Secretarías y entidades responsables de la planificación de políticas públicas alinearon sus programas y estrategias con el objetivo de garantizar la sostenibilidad del proyecto.

Finalmente, la participación ciudadana ha sido un eje fundamental en el desarrollo de los proyectos de Senderos Seguros. Desde su inicio, entidades, líderes barriales, actores sociales y la sociedad civil han estado involucrados en su planificación y ejecución, fomentando la apropiación del espacio por parte de los residentes y promoviendo la cohesión social.



Fig. 3 Proceso de Implementación de un corredor Seguros en el DMQ.

Fuente: Salgado, D. SHOT-DMDU (2023)

4. Resultados

Con fecha de artículo se han identificado 89 Senderos Seguros deseables de implementación en el Distrito Metropolitano de Quito con una extensión de 98,17 km de intervención. Además, han entregado siete senderos seguros con montos de inversión que van desde los 500 mil dólares hasta el millón y medio de dólares por cada proyecto. La ejecución de los Senderos Seguros está a cargo de organismos descentralizados del DMQ, además de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obra Pública (EPMOP). Adicionalmente, dos senderos seguros se encuentran en ejecución y nueve más en etapa de planificación. A finales del año 2025, la proyección es contar con 20 Senderos Seguros entregados a la comunidad.

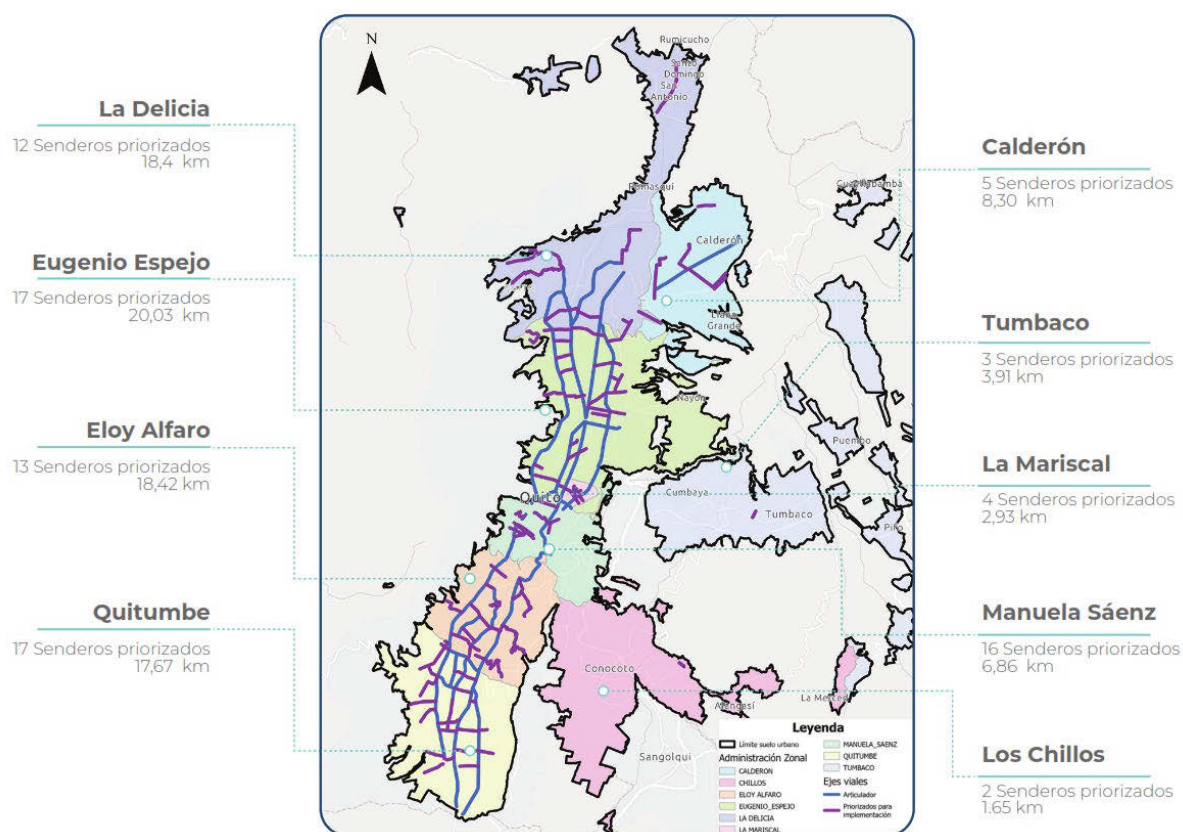


Fig. 4 Conformación de Red de Corredores Seguros en el DMQ. Fuente: Salgado, D. SHOT-DMDU (2023)

Por otra parte, la Secretaría de Seguridad determinó que los actos delictivos como robos a personas y asalto a locales comerciales se han reducido un 30% en los corredores intervenidos como Senderos Seguros. Además, se ha reducido la percepción de inseguridad ciudadana en los mismos y las intervenciones han generado apropiación de la comunidad inmediata. Además, la implementación de iluminación y mejoramiento de los espacios públicos intervenidos han generado un aumento en la caminabilidad y desplazamientos peatonales, estas acciones acompañadas de la implementación de puntos de video vigilancia y alarmas comunitarias ayudan a controlar los corredores intervenidos.

5. Gobernanza y continuidad

El proyecto Senderos Seguros se enmarca en el Eje 1: Hábitat, seguridad y convivencia ciudadana, el cual establece que:

“El espacio público son aquellos espacios de encuentro, diversos y complejos, donde se construye la democracia ciudadana, y donde los habitantes crean y recrean dinámicas de interacción social. El Municipio debe ser el artífice y gestor de estos espacios, rehabilitando o creando espacios públicos comunes en la ciudad.”

En concordancia con este enfoque, la visión del Plan de Gobierno del Alcalde propone:

“Construir una red de espacio públicos y áreas verdes atractivas de calidad, crear biocorredores urbanos, propiciando el uso responsable y activo del espacio público, generando programas con enfoque inclusivo y perspectiva de género para la apropiación del espacio público”.

Esta visión refuerza la continuidad del proyecto *Senderos Seguros*, que se ha consolidado como un programa prioritario y transversal dentro de la administración actual, garantizando su sostenibilidad en el tiempo. Su financiamiento está asegurado a través del Plan Operativo Anual (POA) de las entidades y empresas municipales responsables de su ejecución. Además, al asignar la intervención en cada

Sendero Seguro a la administración zonal correspondiente, se promueve una gestión descentralizada dentro del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ).

Finalmente, el proyecto también se alinea con la Política de Recuperación y Cuidado de Espacios Públicos para la Vida, la Paz y la Seguridad, a través del programa de espacios públicos iluminados y rehabilitados de la Secretaría General de Seguridad Ciudadana y Gestión.

En resumen, *Senderos Seguros* está integrado en la gobernanza y el plan de gobierno de la administración actual. Su gestión forma parte de instrumentos de planificación de diversas entidades municipales y su sostenibilidad en el tiempo está garantizada mediante asignaciones presupuestarias específicas para la ejecución de obra pública.



Fig. 5 Intervención de la Av. Patria como Sendero Seguro. Fuente: SHOT-DMDU (2024)



Fig. 6 Intervención de la calle Antepara como Sendero Seguro. Fuente: SHOT-DMDU (2024)

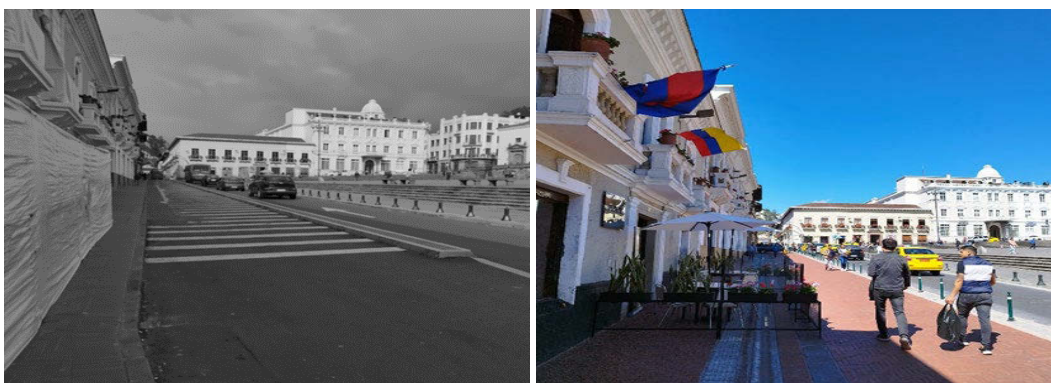


Fig. 7 Intervención en Centro Histórico de Quito como Sendero Seguro. Fuente: SHOT-DMDU (2024)

6. Limitaciones y desafíos

Uno de los impactos positivos no esperados del proyecto Senderos Seguros ha sido la suma de voluntades e iniciativas privadas que buscan complementar las intervenciones e implementar proyectos sociales para fortalecer la cohesión social y fomentar la apropiación comunitaria.

En un primer momento, uno de los principales obstáculos en la implementación del proyecto fue la falta de lineamientos claros para la intervención en la obra física, lo que dificulta la unificación de la imagen de Senderos Seguros. Ante esta situación, la Secretaría de Hábitat y Ordenamiento Territorial emitió la *Guía para intervenciones en los Senderos Seguros*, estableciendo parámetros generales para homogeneizar la imagen urbana de los proyectos.

Finalmente, la creación de mesas de trabajo interinstitucionales se ha consolidado como un mecanismo eficiente para mejorar la comunicación entre todos los actores involucrados. Además, estas mesas permiten replicar propuestas de proyectos, actualizar datos y coordinar la planificación de intervenciones de manera conjunta. En el territorio, las relaciones sociales cotidianas, los acuerdos entre actores locales y los convenios de confianza generan dinámicas más complejas que deben ser identificadas y fortalecidas. Esto es fundamental para potenciar la cohesión social y la integración comunitaria en torno a un objetivo común.



Fig. 8 Intervenciones previstas en un Senderos Seguros. Fuente: Salgado, D. SHOT-DMDU (2024)

7. Conclusiones

El proyecto Senderos Seguros demuestra que la recuperación del espacio público a través de intervenciones urbanas estratégicas contribuye significativamente a la mejora de la seguridad ciudadana, la cohesión social y la calidad de vida en el Distrito Metropolitano de Quito. A partir del análisis territorial y la implementación de medidas específicas como iluminación, pacificación vial y mejoramiento del entorno urbano, se ha logrado reducir en un 30% los delitos en las zonas intervenidas y aumentar la percepción de seguridad de los ciudadanos.

El enfoque multidimensional del proyecto, basado en criterios de equidad socioespacial, perspectiva de género, sostenibilidad, capital social y acceso al transporte público, ha permitido generar un modelo integral de intervención. La identificación de patrones espaciales mediante herramientas cuantitativas y cualitativas ha facilitado la planificación y ejecución de senderos seguros en áreas prioritarias, promoviendo una ciudad más inclusiva y accesible.

Asimismo, los resultados evidencian que la consolidación de redes de caminabilidad seguras fomenta la apropiación del espacio público por parte de la comunidad, fortaleciendo el tejido social y promoviendo dinámicas urbanas que favorecen la convivencia ciudadana. La participación activa de actores locales, organizaciones sociales y administraciones zonales ha sido clave para la sostenibilidad del proyecto, garantizando su continuidad y replicabilidad en otras áreas de la ciudad.

Desde una perspectiva de gobernanza, Senderos Seguros se ha integrado como una política prioritaria dentro del Plan de Gobierno del Distrito Metropolitano de Quito, asegurando su sostenibilidad financiera a través del Plan Operativo Anual (POA) y la articulación con diversas entidades municipales. Esta estrategia de intervención en el espacio público refuerza la necesidad de considerar la planificación urbana como un elemento fundamental para la seguridad ciudadana y el bienestar social.

Finalmente, la experiencia obtenida en la implementación de Senderos Seguros puede servir como modelo para otras ciudades latinoamericanas que enfrentan desafíos similares en términos de inseguridad y desigualdad en el acceso al espacio público. La continuidad y expansión del proyecto representan una oportunidad para consolidar espacios urbanos seguros, accesibles y socialmente integradores, donde la ciudadanía pueda ejercer plenamente su derecho a la ciudad.

Bibliografía

- Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2014). *Ciudades para la gente*. Editorial Infinito. 280 p.
- Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS). (2022). *Registro Nacional de discapacidades*. CONADIS.
- Darling-Hammond, L. (2001). *El derecho de aprender. Crear buenas escuelas para todos*. Barcelona: Ariel.
- Fundación Quito Cómo Vamos. (2022). *Informe de calidad de vida: Quito cómo vamos*. Quito Cómo Vamos.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
- Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito. (2024). *Plan de Uso y Gestión del Suelo del Distrito Metropolitano de Quito*.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2024). *Censo Ecuador 2024*. INEC.
- Jacobs, J. (2011). *Vida y muerte de las grandes ciudades*. Capitán Swing.
- Josep Parcerisa, & Maria Rubert de Ventós (2000). *La ciudad no es una hoja en blanco (II)*. Laboratorio de Urbanismo de Barcelona.
- Metro Madrid (2012). *Consultoría metro Madrid para Quito*. Empresa Metro Madrid.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2022). Diagnóstico situacional del Distrito Metropolitano de Quito 2022. Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad.

Muñoz, P. (2023). Plan de Gobierno 2023-2027

Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2022). Diagnóstico Situacional Distrito Metropolitano de Quito. Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad.

Quito Cómo Vamos (2022). Informe de Calidad de Vida “Quito cómo vamos”

S. Movilidad, Amt, Bloomberg Philanthropies (2021). Anuario de Seguridad Vial