

El Espacio Público en las riberas de los ríos Tomebamba y Yanuncay desde la perspectiva femenina



UNIVERSIDAD
DEL AZUAY

ESCUELA DE
ARQUITECTURA

Autoras: Erika Camila Jara Fernández

Alejandra Salomé Rea Camacho

Tutora: Arq. María Isabel Carrasco Vintimilla

Cuenca - 2023

“Los proyectos urbanos deben prestar mayor atención a las necesidades reales de las personas”

MUXÍ

ZAIDA



DEDICATORIA

Para mis padres, mis abuelos, mi familia,
mis amigas y mis angelitos en el cielo.

**Y para todas las mujeres que luchan
por sentirse seguras en la ciudad.**

Camila Jara Fernández



AGRADECIMIENTOS

Arq. Isabel Carrasco
Arq. Fernanda Aguirre
Arq. Verónica Heras
Arq. Carla Hermida
Arq. Sofía Palacios
Arq. Juan Carlos Calderón

Gracias por su apoyo, su tiempo y sus enseñanzas; también, por el respaldo para incentivar al diseño con perspectiva de género.

Camila & Alejandra

Gracias Renata, Roberto, Alejandra, Juan Diego, Huguito, Sonia, Emilia y Daniela, por su apoyo y cariño en este proceso. Gracias también, por nunca dejarme sola y ayudarme a alcanzar mis sueños.

Camila

Gracias Freddy, María Eugenia, Sol, María José, Raúl, Luz por su apoyo y sus valiosas enseñanzas. Gracias también por creer en mí y no dejarme rendir.

Alejandra

Para mi familia, en especial para mis padres, por el amor, esfuerzo y apoyo incondicional a lo largo de este trayecto.

Para Camila, por ser la persona que me brinda su amistad, cariño y cono este camino un proceso llevadero y emocionante.

Alejandra Rea Camacho



ÍNDICE

01 INTRODUCCIÓN

1.1 Problemática	12
1.2 Hipótesis y pregunta de investigación	14
1.3 Objetivos	15
1.4 Metodología	16

02 ESPACIO PÚBLICO Y PERSPECTIVA DE GÉNERO

El espacio público	
2.1 El espacio público como escenario de encuentro	21
2.2 El río urbano como espacio público	22
2.3 El río urbano en Cuenca	23

El espacio público con perspectiva de género	
2.4 Integración de políticas públicas con perspectiva de género en el espacio público	26
2.5 Perspectiva de género en Cuenca	28
2.6 Guías de diseño e investigaciones con perspectiva de género	30

ÍNDICE

03 ANÁLISIS DE CASO DE ESTUDIO

3.1 Tramos de estudio	34
3.2 Variables de estudio	36
3.3. Recorridos exploratorios	39

04 RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 Ribera del Yanuncay	42
4.2 Ribera del Tomebamba	56
4.3. Comparación de tramos	72
4.4. Percepción de seguridad	73
4.5. Accesibilidad	75
4.6. Percepción de seguridad en los recorridos exploratorios	77

05 RECOMENDACIONES Y OBSERVACIONES FINALES

5.2 Recomendaciones con perspectiva de género
5.3 Propuesta gráfica
5.4 Referencias bibliográficas
5.5 Anexos



01 INTRODUCCIÓN



1.1 PROBLEMÁTICA

Varios estudios registrados a nivel global, como el que realizó el Banco Mundial en 2020, demuestran que históricamente, desde el siglo XIX, casi todas las ciudades han sido diseñadas y planificadas desde una perspectiva androcéntrica. En otras palabras, tomaron al hombre trabajador sin discapacidades como usuario predominante, el mismo que se encargó de la planificación y el diseño, creando espacios urbanos que se ajustaban a sus necesidades. Por ende, se estableció una sociedad que designaba a los hombres como pilares del hogar, con acceso a los espacios públicos, terrenos y viviendas. Por otra parte, a las mujeres como cuidadoras, relegadas al ámbito privado del hogar y privadas de la participación en el espacio público (Banco Mundial, 2020).

De esta forma, los entornos urbanos en todo el mundo se convirtieron en impulsores de los roles y desigualdades de género propios del patriarcado, separando a los espacios de trabajo de las viviendas. Es así como se dio prioridad a la movilidad de los hombres trabajadores sobre la de las mujeres cuidadoras, limitando el sentido de pertenencia del espacio público por la

mujer (Banco Mundial 2020). Estas condiciones heterocentristas no se cuestionaron de forma significativa hasta la década de los 70 del siglo XX, cuando académicas feministas de EE.UU. y Europa comenzaron a analizar las formas en las que la planificación y el diseño habían excluido las necesidades de las mujeres.

Esta iniciativa de incluir a la mujer en el diseño urbano tuvo impacto en Latinoamérica; de este modo se incentivaron investigaciones como la que desarrolló Segovia en 2017, que constató que el 80% de la población vive en el área urbana, donde la percepción de inseguridad impide a la mujer ejercer su derecho a la ciudad. Además, se destaca el compromiso de activistas urbanas y organizaciones que han buscado integrar la perspectiva de género al debate sobre las ciudades, y han contribuido a la generación de propuestas locales y al mejoramiento de las condiciones de vida de sus comunidades (Segovia, 2017).

Del mismo modo, la organización ONU Mujeres realizó una investigación en varios países de Latinoamérica donde se recopiló que entre 82.8% al 94% de las

mujeres y niñas han sufrido algún tipo de violencia e inseguridad en el espacio público. Por medio de estos porcentajes aproximados, se demuestra que la mayoría de mujeres latinas han tenido experiencias desagradables al desplazarse en los espacios urbanos. Por esta razón, el programa incentiva el diseño urbano con perspectiva de género aplicando políticas y enfoques integrales para prevenir la violencia e inseguridad en entornos urbanos.

A nivel nacional, no existe una cifra exacta de violencia de género en el espacio público, demostrando así, la falta de interés hacia el tema. No obstante, se rescató que en Quito, el 91% de las mujeres ha experimentado acoso sexual en el espacio público durante su vida (ONU Mujeres, 2019). Por medio de esta cifra, se refleja cómo la mujer se encuentra ajena e invisible en la planificación urbana, situación que crea espacios inseguros. Asimismo, se comprueba que estos problemas son consecuencia de la toma de decisiones únicamente desde las necesidades de un grupo social en específico: los hombres.

Además, se corroboró la escasez de investigaciones con perspectiva de género dentro del diseño urbano arquitectónico en Ecuador; sin embargo se recuperó un estudio inicial llevado a cabo en 2011 por ONU Mujeres en Quito. Este estudio identificó la existencia de vacíos en la legislación y en la toma de decisiones para la prevención de la violencia de género en el espacio público (ONU Mujeres, 2016).

Si bien ya existen iniciativas para erradicar la violencia de género en el país, la inclusión de las necesidades de las mujeres dentro del espacio público, sigue siendo un tema poco profundizado en las ciudades del Ecuador, incluyendo Cuenca. Sin embargo, el urbanismo con perspectiva de género ha sido aplicado durante los últimos años en la ciudad, a través del proyecto Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas. Este programa reveló que en las zonas urbanas el 90% de las mujeres y el 80% de las niñas perciben la violencia de género e inseguridad en los espacios públicos. Estas cifras indican que espacios característicos de la ciudad, como las riberas de los ríos, continúan siendo peligrosos para las mujeres.

Entre los escasos estudios recolectados, RioUrbano (2019) corroboró que las orillas de los ríos que funcionan como espacios públicos en la ciudad, presentan varios problemas de funcionamiento; tales como: falta de continuidad en la red peatonal, deterioro de la calidad espacial y ambiental, baja biodiversidad, poca atención a los peligros naturales, abandono e inseguridad (Hermida et al., 2019).

Como consecuencia de esta realidad, la relación entre el río, la ciudad y sus ciudadanos se ve afectada; erosionando la idea del río como espacio público de calidad, sin democratización de la vida urbana con perspectiva de género.

Debido a la problemática expuesta, existe la necesidad de investigar la influencia del diseño urbano arquitectónico con perspectiva de género en las riberas de los ríos Tomebamba y Yanuncay. En el trayecto comprendido entre la Av. 12 de abril hasta la Subida del Vado, se han observado cambios y luchas sociales de género que reclaman los derechos como ciudadanos y la apropiación del espacio público. Un

ejemplo de lucha social que se apropió del espacio público es el puente Vivas nos queremos, que recalca la violencia de género, pero que no incluye la visión arquitectónica. Igualmente, el proyecto Calles Completas en la Subida del Vado, tomó acciones que resuelven una problemática de movilidad por medio del urbanismo táctico.

Sin embargo, estas transformaciones no actúan de manera conjunta, ya que en ninguno de los tramos se ha implementado una visión de arquitectura urbana con perspectiva de género; a pesar de que las riberas son elementos valorados por sus habitantes. Por lo tanto, la inclusión de género en el diseño urbano de las orillas comienza desde la reflexión, análisis y planificación en el ámbito profesional. Por ello, resulta importante que quienes diseñan el espacio urbano tengan presente que las condiciones de los entornos construidos, y la falta de voces femeninas, ayudan a perpetuar la desigualdad de género en el espacio público.



1.2 HIPÓTESIS Y PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

HIPÓTESIS

Aún cuando las riberas de los ríos de Cuenca funcionan como espacios públicos, no incorporan la perspectiva femenina en su planificación; limitando el uso y el sentido de pertenencia de las mujeres.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN:

¿Cómo influye el diseño urbano arquitectónico en el uso del espacio público en las riberas de los ríos Tomebamba y Yanuncay desde la perspectiva femenina?



Jara C. (2023). Riberas del río Tomebamba [Fotografía 1]. Autoría propia.

1.3 OBJETIVOS

GENERAL

Indagar sobre el uso de las riberas de los ríos de Cuenca como espacios públicos para las mujeres.

ESPECÍFICOS

1. **Indagar** mediante la revisión de literatura la importancia de las riberas de los ríos como espacio público con perspectiva de género.
2. **Analizar** el espacio público de las riberas de los ríos en los distintos tramos, a través de la perspectiva de género.
3. **Comparar** los distintos tramos con los resultados obtenidos del análisis, desde la perspectiva de género.
4. **Recomendar** lineamientos y estrategias que mejoren el uso de las riberas como espacios públicos con perspectiva de género.



Jara C. (2023). Ribera del río Yanuncay - Av. Primero de Mayo [Fotografía 2]. Autoría propia.

1.4 METODOLOGÍA

La presente investigación se desarrolló en tres etapas:

La primera etapa corresponde a la conceptualización de temas en torno a la perspectiva de género mediante la revisión de literatura, que se dividió en dos partes. Una primera parte se enfocó en el espacio público como un escenario de encuentro y en las márgenes de los ríos urbanos como espacios públicos. La segunda parte abarcó el espacio público desde la perspectiva de género, así como las políticas públicas que incluyen a la mujer en la planificación de la ciudad.

Para ambos casos se analizaron fuentes literarias fundamentales y que definieron el punto de vista de la investigación, que se recopilaron en una base de datos en Excel, donde fueron categorizadas y sintetizadas.

La segunda etapa correspondió al análisis del espacio público de las riberas, con una metodología cuantitativa; para ello, se realizó un cuadro de variables con indicadores de RíoUrbano (2019), relacionados con la percepción de seguridad y la accesibilidad. Para el levantamiento de información, se efectuaron guías de observación conformadas por mapas y matrices de los distintos indicadores. Adicionalmente, se utilizaron herramientas como QGIS, Google Maps y el Geoportal del Municipio de Cuenca.

Para valorar los tramos estudiados, la valoración de los indicadores de RíoUrbano (2019) fue adaptada en la investigación desde el enfoque de género, con rangos óptimos, medios y deficientes que varían según el indicador.

Luego, se aplicó una metodología cualitativa para corroborar la información obtenida en el levantamiento de información, mediante recorridos exploratorios a mujeres de distintas edades y condiciones físicas que usan las riberas; con el fin de complementar los datos obtenidos de la fase cuantitativa.

En la última etapa, se compararon los resultados obtenidos del análisis de los indicadores de cada tramo de estudio, para reconocer las diferencias de percepción de seguridad, uso y accesibilidad desde la perspectiva de género.

Finalmente, se recomendaron lineamientos para mejorar el uso de las riberas de los ríos como espacios públicos seguros y accesibles para las mujeres.



Jara C. (2023). Ribera del río Tomebamba - Av. 12 de Abril. [Fotografía 3]. Autoría propia.

02 REVISIÓN DE LITERATURA

ESPACIO PÚBLICO



ESPACIO PÚBLICO

Para comprender la temática de la investigación, se parte del espacio público como una definición de encuentro dentro de la ciudad, que pretende albergar la expresión colectiva, así como la diversidad social y cultural (Sennett, 2011). Por otra parte, se incluye el estudio de los ríos urbanos como espacios públicos que influyen en la conformación social y espacial de las ciudades; y particularmente de los ríos de Cuenca y sus márgenes como corredores verdes que articulan distintos espacios en la ciudad e incentivan la integración socio-espacial de sus habitantes (Vélez, 2017). En este contexto, las riberas de los ríos funcionan como espacios públicos al albergar actividades de ocio y recreación. Sin embargo, la planificación de sus márgenes no explora la capacidad de funcionamiento como espacio público con perspectiva de género.

También se rescata el concepto de política pública como un mecanismo para la resolución de conflictos a nivel urbano, que evidencia la ausencia de perspectiva de género dentro de la planificación urbana. Además, se consideran estudios y acciones llevados a cabo durante los últimos años en Cuenca, que demuestran la lucha por incorporar los derechos de las mujeres en los espacios urbanos de la ciudad.

Finalmente, se analiza el espacio público desde la perspectiva de género, para comprender las limitaciones de las mujeres en su recorrido por la ciudad, profundizando en guías y manuales que incluyan un enfoque de género a nivel global, pero que a su vez enfatizan la relación de la mujer con la ciudad y el diseño urbano-arquitectónico del espacio público para la ciudad de Cuenca.



Jara, C. (2022). Parque El Farol frente al río Tomebamba. [Fotografía 4]. Autoría propia.

2.1 El espacio público como escenario de encuentro

El espacio público puede ser entendido desde varias perspectivas: según Richard Sennett (2011) el espacio público es un elemento fundamental del orden urbano que, en su relación con el espacio privado, expresa cómo los habitantes usan y tienen acceso a los recursos sociales de la ciudad. En este contexto el autor define a la ciudad como un escenario urbano para observar lo que ocurre en el dominio público y cómo actúan los usuarios frente a las condiciones. Además argumenta que lo público se refiere a la vida social que se desarrolla fuera del dominio privado y al conjunto diferentes grupos sociales que configuran el espacio público, cuyo escenario es la ciudad.

Por otro lado, Oriol Bohigas (2014) señala que la ciudad es en sí misma el espacio público; de esta manera cuando habla del espacio público no solo se refiere a los espacios urbanos como las calles, plazas y jardines, sino también a la incorporación de la arquitectura a los servicios comunitarios. Además critica frentes polémicos como el protagonismo social y estético del espacio urbano que se ha apoderado de la ciudad contemporánea. Parte de este problema es la incidencia de urbanistas, arquitectos y teóricos sociales que han elogiado al sistema urbano de la modernidad por la necesidad de tener más éxito, con una arquitectura que no responde a la realidad.

Muxí y Borja (2014) definen al espacio público como la representación, en el que la sociedad se hace visible; donde recalcan, cómo la interacción entre los habitantes, el poder y la ciudadanía se materializan y se expresan en la conformación de calles, plazas, parques y lugares de encuentro ciudadano. Además, definen

el concepto de Bohigas (2014) donde la ciudad es el espacio público. Por lo tanto, las ciudades son entendidas como un sistema, de redes o un conjunto de elementos como calles, plazas, infraestructuras de transporte, áreas comerciales y equipamientos culturales; en otras palabras, espacios de uso colectivos para la apropiación progresiva de la gente.

A partir de estos conceptos Muxí y Borja (2014), Bohigas (2014) y Sennett (2011) convergen en la importancia del paseo y el encuentro en el espacio público, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido al ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. Evidencian que el espacio público es el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político, de este modo, se entiende a la ciudad como un fenómeno político y al espacio público como un lugar de encuentro, por lo cual la toma de decisiones debe responder a las necesidades de los ciudadanos y ciudadanas.

Por otra parte, el autor Dziekonsky (2015), define que la arquitectura aborda lo público como un proceso constructivo de soporte espacial de lugares y espacios socialmente compartidos, para permitir que los miembros de una sociedad se encuentren e interactúen. Por esta razón el autor parte desde la antropología, ciencia que interpreta las convergencias y las divergencias entre la propuesta social del espacio público, y el uso y el sentido que esto tiene para las personas y los grupos desde una perspectiva cultural.

La articulación de estas tres disciplinas permite inte-

grar el espacio público y los seres humanos, empezando desde la armonía como individuo y como parte de un grupo, respecto del ambiente que lo rodea.

A partir del espacio público como posibilidad de encuentro, Borja y Muxí (2014) rescatan que el espacio público no es un espacio residual entre calles y edificios. Tampoco es un espacio vacío considerado público simplemente por razones jurídicas, ni un espacio especializado. Mejor dicho, estos espacios citados son espacios públicos potenciales, pero hace falta algo más para que sean espacios públicos ciudadanos.

2.2 El río urbano como espacio público

Para comprender el funcionamiento de las riberas como espacios públicos urbanos, es fundamental acotar en primer lugar el término río urbano, ya que influye en la conformación espacial y social de las ciudades. Los ríos urbanos constituyen sistemas socio-ecológicos de gran complejidad, valorados por los bienes y servicios ecosistémicos que proveen, como la aportación de agua dulce para el consumo humano, la conservación de flora y fauna, la regulación de microclimas y el control de inundaciones; además de permitir actividades sociales vinculadas a su funcionamiento como el transporte, la recreación y el ocio (Poster & Richter, 2006).

Según Tella y Potocko (2009), los ríos urbanos también cumplen en la ciudad funciones estéticas que enriquecen el paisaje urbano, ya que su suelo permeable contribuye con la regulación hídrica y la reducción del impacto de la ciudad construida sobre el medio ambiente; sin dejar atrás, que estas corrientes de agua son un vínculo entre el espacio construido y las dinámicas naturales de una ciudad. Adicionalmente, los ríos se han convertido en un elemento de uso diario para muchos residentes cercanos a las orillas, quienes lo usan para actividades de ocio, así como para habitantes de la ciudad que acuden a ellas para realizar actividades culturales y recreacionales durante la semana (Hermida et al., 2019).

Morgan Bal (2006) indica que la integración socio-espacial que se produce en el espacio público se relaciona con las actividades que hacen atractivo el lugar y la mezcla social que en él se produce. Se considera que lo espacial y lo social son dimensiones que

se encuentran íntimamente relacionadas, de modo que lo espacial se constituye en un contexto de actividades donde lo social se realiza. Teniendo en cuenta la importancia que cumple el espacio público en la ciudad, y siendo este muchas veces un elemento aislado dentro del tejido urbano, tiene la capacidad de integrar o segregar, de acuerdo a la calidad de oportunidades que brinda (Hermida et al., 2019).

En este contexto, autores como Darjosanjoto y Nugroho (2015) y Woltjer (2009), remarcan el importante papel de las orillas como espacios públicos y lugares de encuentro e integración social de los habitantes de una ciudad. Benages-Albert et al. (2015) opinan que los ríos urbanos merecen una consideración especial por su creciente uso social, a pesar de la intensa degradación y abandono durante las últimas décadas. El uso cotidiano de estos espacios fluviales en actividades como el contacto con la naturaleza, la práctica del deporte, los paseos diarios y el cultivo del suelo con fines recreativos, explican cómo las riberas de los ríos se han ido consolidando progresivamente como espacios públicos.



Jara C. (2022). Riberas del Río Tomebamba. [Fotografía 5]. Autoría propia.

2.3 El río urbano en Cuenca

Los ríos urbanos de la ciudad de Cuenca funcionan como ejes verdes que atraviesan la ciudad; además cuentan con elementos importantes que definen su identidad, como: las piedras de los ríos, la vegetación existente en sus márgenes y los barrancos que se generan dando vistas inigualables de la ciudad. Según el GADMCC (2015), la presencia de estas corrientes de agua crea características especiales en la conformación de la trama urbana, ya que la continuidad y la longitud de los ríos genera la necesidad de incorporar actividades y recorridos que entrelazan los usos de las márgenes con los equipamientos del sector, y que mejoren la conexión entre zonas (Hermida et al., 2019).

Por esta razón, los actores políticos han buscado reintegrar los ríos urbanos al entorno de la ciudad mediante la intervención en sus orillas, especialmente en los espacios públicos sin actividades significativas y donde las riberas han tenido una naturaleza más paisajística que funcional. Cuello (2009) resalta la importancia de estas corrientes urbanas, y menciona que se debe adquirir los conocimientos necesarios para poder construir argumentos, tomar posiciones y actuar de forma responsable antes de realizar cualquier intervención en las riberas de los ríos.

Así lo confirman Tella y Potocko (2009) y Hermida et al. (2019), quienes consideran que es igual importante analizar los espacios públicos existentes en las márgenes de los ríos, así como su contexto y estructura. Esto significa, según las palabras de Hermida et al. (2019) que las intervenciones que se realicen deben contener beneficios ecológicos y sociales, que hagan con-

tribuciones al aumento de la biodiversidad, reduzcan los contaminantes en los ríos urbanos, eviten la pérdida de agua y la erosión del suelo, y a la vez brinden a la gente oportunidades para conectarse con la naturaleza y aprovechar del paisaje.

En este contexto, en la ciudad de Cuenca, por medio de la Ordenanza que Regula el Uso y Ocupación del Suelo, se prohíbe, todo tipo de alteración de los recursos hídricos y se protege también la vegetación existente para el cuidado y seguridad de los habitantes (GADMCC, 2015). Esto obliga a que las márgenes sean áreas verdes y recreacionales. En general, las márgenes de los ríos son zonas de protección para la fauna y la flora de la región, y mediante su intervención se pretende un acercamiento social en armonía con el entorno natural, para dar respuesta a las necesidades de la población.

Si bien los ríos y sus orillas se han identificado como elementos fundamentales de la vida en Cuenca, aún existen diversas zonas con problemas de funcionamiento desde la perspectiva de espacios públicos, como: falta de continuidad en la red peatonal, deterioro de la calidad espacial y ambiental, baja biodiversidad, falta de calidad en el diseño urbano, abandono e inseguridad (Hermida et al., 2019). Por esta razón, la municipalidad de Cuenca ha desarrollado estrategias de protección e intervención en las márgenes de los ríos (GADMCC, 2015).

Este es el caso del río Tomebamba, que en el último siglo ha experimentado varias transformaciones. Por ejemplo, en el año 1982, se realizó el plan de renova-

ción urbana de El Barranco, a través de la entrevista socio-económica que se realizó a los residentes de las edificaciones emplazadas en la zona. (Cabrera y Flores, 2016). Otra iniciativa que promueve el uso de las márgenes de este río, es el desarrollo de ciclovías. Actualmente la propuesta de ciclovías con la que más se trabaja es la Ruta Recreativa, que incentiva el uso de la bicicleta como una forma de movilidad alternativa; está ubicada a lo largo de las orillas del Río Tomebamba y presenta una longitud de 8km (GADMCC, 2015).

Una de las intervenciones más importantes que se han realizado en torno a este río, se denominó Plan Especial El Barranco y se realizó en la Alameda 12 de Abril, en la cual se propuso un paseo peatonal con árboles, la eliminación de dos carriles vehiculares junto al río y el ensanchamiento de las orillas del Río Tomebamba (BAQ, 2010). Con esto, se consiguió disminuir considerablemente la circulación agresiva de los vehículos que contaminan este sector de alto valor paisajístico y ambiental. Este proyecto dio prioridad a la recuperación ambiental del río y sus orillas, mediante la integración de espacios y actividades para el peatón, así como la ampliación del espacio público para la comunidad.

Por otra parte, el río Yanuncay también tiene un gran valor en la ciudad como un recurso hídrico, paisajístico y divisor en la zona de El Ejido. Es el segundo eje verde más importante que atraviesa transversalmente la ciudad, ya que en sus márgenes se pueden encontrar una gran diversidad de vegetación que lo delimita (Almeida, 2018). Es por ello que sus orillas poseen grandes potencialidades para generar espacios urba-

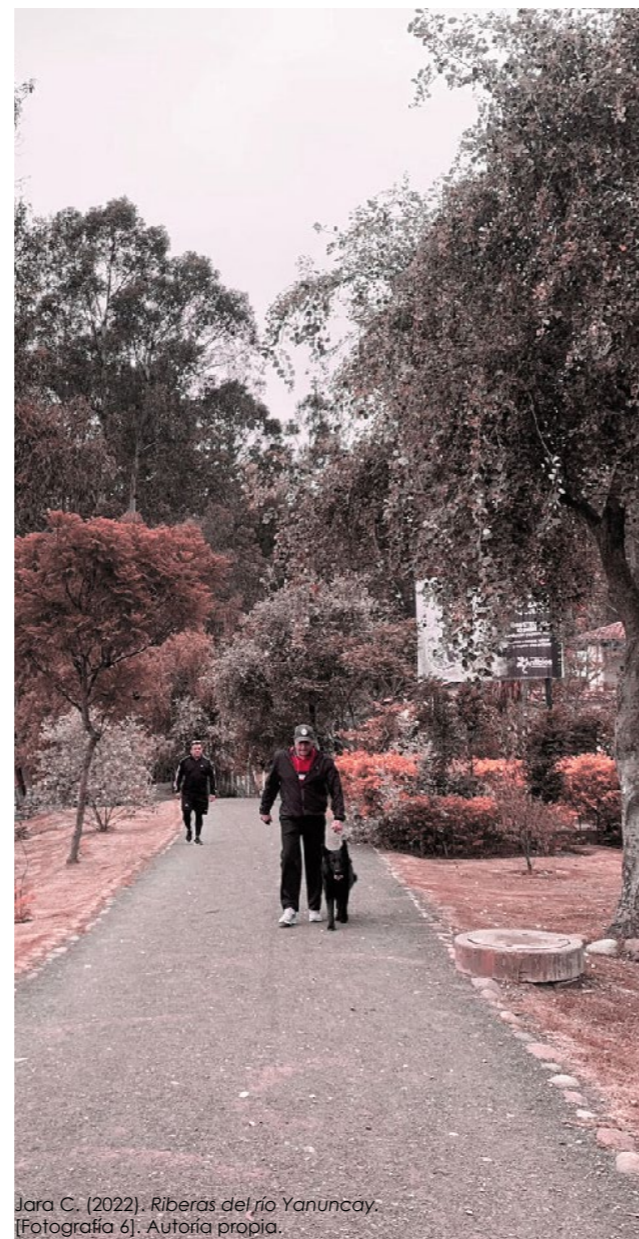
nos de calidad, que permitan a sus usuarios caminar y realizar diversos tipos de actividades tanto opcionales como obligatorias.

Este corredor permite la integración de diversas actividades que propicien una vida urbana llamativa, produciendo una mayor cantidad de flujos peatonales y a su vez reactivando las zonas aledañas a él. Es un hábitat urbano que tiene una representación simbólica de bienestar para la calidad de vida de las personas, calidad paisajística y calidad ambiental. Este entorno hace posible una gran cantidad de actividades humanas completamente distintas, influenciadas por la configuración física del espacio, -el área verde y el río- por lo que las personas no circulan con rapidez, encontrando una atracción en el mismo (Almeida, 2018).

Uno de los proyectos que ha intervenido en las márgenes de este río y sus alrededores en los últimos años, es la ruta de la Ciclovía de los Ríos de Cuenca, que busca una riqueza natural y paisajística, a través de la integración de elementos como árboles, abundante flora y equipamientos como el Jardín Botánico de Cuenca, parque El Paraíso y otros parques lineales existentes en las márgenes del río Yanuncay, Tomebamba y Machángara. Dentro de esta intervención se han considerado criterios de seguridad, accesibilidad, conveniencia, atractivos y confort; así como diseños arquitectónicos, paisajísticos y urbanos.

En este eje integrador de la ciudad se plantean recorridos que entrelazan las funciones propias del corredor como espacio verde natural, con los equipamientos

del sector. Para ello, las decisiones de diseño y planificación han partido de las necesidades actuales de sus ocupantes en el espacio público. Por esta razón, existe una diversidad de actividades y usos a lo largo de sus márgenes que promueven espacios urbanos vitales, sostenibles, sanos y seguros (Almeida, 2018).



Jara C. (2022). *Riberas del río Yanuncay*. [Fotografía 6]. Autoría propia.

Espacio público con perspectiva de género

Resulta importante entender al espacio público desde la perspectiva femenina, donde autores como Borja y Muxí (2000) señalan que este debe garantizar en términos de igualdad la apropiación por parte de distintos colectivos, sociales y culturales, de género y edad para permitir una mezcla social. El libre uso del espacio público debe ser un ámbito de encuentro donde se pueda compartir con otros; y es particularmente relevante en la vida de las mujeres, en la construcción de modos de vida que contribuyan a ampliar los límites de su autonomía y su libertad.

Las arquitectas Inés Sánchez (2004) y Ana Falú (2014), al igual que los autores anteriores, fomentan la igualdad de apropiación del espacio público con la mirada de género, argumentando que las mujeres son las principales en utilizar los equipamientos urbanos y el transporte público. También definen que el urbanismo no es neutro desde el punto de vista del género, refiriéndose a los cambios que pueden perjudicar el modo en que las mujeres llevan a cabo sus múltiples actividades en el espacio público y privado. Es aquí donde la idea del espacio público, parte desde el diseño masculino y se adapta a sus necesidades, destinando a la mujer el espacio privado que se ha convertido en un encierro de tareas domésticas.

Ana Falú (1998), Inés Sánchez (2004) y Muxí (2014) convergen con la realidad actual: las mujeres permanecerán invisibles en las ciudades, relegadas al ámbito privado del hogar, lo cual tendrá sustento en la fuerte división del trabajo sexual imperante: "...hombres vinculados al trabajo productivo -generadores de ingresos- y mujeres pensadas como responsables úni-

cas y excluyentes del trabajo doméstico y reproductivo - cuidado de los hijos y organización del hogar" (Falú, 1998). En otras palabras, según Paricio y Vivas (2019), todos estos ideales han configurado un espacio específico que cada género debería utilizar: el espacio privado y doméstico le pertenece al género femenino, mientras que el espacio público le pertenece al género masculino.

Ana Falú (2014) añade que "Lo personal es político" (p. 4); esta es una de las contribuciones teóricas y políticas más potentes del feminismo porque dio visibilidad al poder de las relaciones que se construyen en el micro espacio, en la vida cotidiana y significa la dimensión subjetiva como la prioridad ética y política. Lo público y lo privado son construcciones sociales inherentes a las perspectivas de las personas y sus subjetividades. Ambos son espacios de tensiones y conflicto y encierran por ello situaciones de inequidad construidas históricamente a partir de lo que se comprende cómo el ser mujeres y ser hombres en la sociedad.

Según Linda McDowell (2000) los espacios surgen de las relaciones de poder; las relaciones de poder establecen las normas; y las normas definen los límites, que son tanto sociales como espaciales, porque determinan quién pertenece a un lugar y quién queda excluido, así como la situación o emplazamiento de una determinada experiencia. De este modo, la misma autora muestra cómo la exclusión e invisibilización de las mujeres en el panorama arquitectónico y urbanístico tiene carácter poliédrico: en la historiografía, en el lenguaje, en la práctica profesional y académica, en el acceso a espacios de toma de decisiones en ám-

bitos institucionales, formales o informales, en el uso y apropiación de los espacios públicos así como en la capacidad de incidir sobre estos.



Jara C. (2023). *Riberas del río Tomebamba*. [Fotografía 7]. Autoría propia.

2.4 Integración de políticas públicas con perspectiva de género en el espacio público

Para hablar de políticas públicas, se debe entender en primer lugar que cada persona percibe y experimenta la ciudad de distinta manera, de acuerdo a una serie de factores definidos por Jane Jacobs en su libro *Muerte y vida de las grandes ciudades* (1961). Entre algunos factores, destacan: el sexo, el género, la edad, las condiciones físicas, económicas y sociales, que hacen que experiencia que se vive en los espacios no sea universal, sino que esté condicionada. Esta situación, además de la planificación urbana que no toma en cuenta las diferencias y las necesidades de los individuos, provoca desigualdad, conflictos y desequilibrio en el espacio.

Cuando las sociedades no logran encontrar un equilibrio satisfactorio, es necesaria la aplicación de políticas públicas, ya que, según Montaner (2014), estas son una herramienta fundamental para impulsar las transformaciones hacia mayores niveles de justicia, además de expresar la decisión política de los gobiernos de avanzar en la solución de problemas. Las políticas públicas surgen cuando se percibe un conflicto que debe ser resuelto, por lo que requieren de un proceso de formulación y planificación que incluya la definición de objetivos, para a partir de ellos conformar las soluciones y medidas concretas que se incluirán en los planes urbanos (Muxí, 2022).

A decir de Zaida Muxí (2022) toda política pública es expresión de un proceso que involucra sujetos. En el momento en que una problemática es abordada por una política pública, refleja un nivel de entendimiento, vinculación y acuerdo logrado entre la sociedad y el gobierno sobre los problemas que se van a solucio-

nar a través de la política pública. Adicionalmente, un estudio realizado por la CEPAL en 2018 añade que estos programas deben adaptarse a normas sociales heterogéneas, que exigen intervenciones de demandas diversas, y requieren en las ciudades una gestión descentralizada de los proyectos de espacios públicos.

Benavente y Valdés (2014), plantean la necesidad de implementar estrategias urbanas que pongan en evidencia la interdependencia entre recreación, creatividad, actividades culturales, lúdicas y sociales, promoviendo un entorno que asegure el bienestar colectivo; ya que, en la atención que se presta a los espacios públicos se reconoce el derecho de los ciudadanos a una mejor calidad de vida. Otra estrategia que promueve Zaida Muxí es "tratar de tener barrios mixtos y no segregados por funciones: que haya comercios en las plantas bajas, que tenga todos los equipamientos necesarios de la propiedad, que también haya espacios que ofrezcan trabajos" (Muxí, 2022, p. 1).

Además, como menciona Muxí en una entrevista realizada en 2022, las políticas sociales sí tienen claro qué deben hacer: poner en el centro a las personas; sin embargo las políticas urbanas muchas veces no. Por esto, es imperante poner en el centro a las personas reales que habitan en territorios reales y ver cuáles son sus necesidades reales. Si este enfoque se aplica a las políticas públicas basadas en la igualdad de género, sería posible, como indica Montaner (2014), que las mujeres alcancen mayor autonomía y poder en los espacios, para superar el desequilibrio de género exis-

tente y enfrentar las nuevas formas de desigualdad.

En este sentido, las políticas públicas con perspectiva de género se convierten en una alternativa para transformar la posición que las mujeres tienen en el ámbito público, convirtiéndose en actoras activas y propositivas frente a la acción de las instituciones del Estado para dar soluciones a las distintas formas de violencia en el espacio público (CEPAL, 2018).

Como menciona Montaner (2014), un espacio público pensado para la equidad de género, y tratado con políticas públicas que incluyan esta perspectiva, es decir, para las necesidades de mujeres y hombres, favorece la autonomía y socialización de las personas. Esto significa que los espacios públicos adquieren sentido y facilitan la apropiación cuando son sitios de paso peatonal, respetados por el tráfico. La iluminación pensada para las personas, y no solo para los automóviles, es clave para que sean sitios seguros de noche. A esta reflexión, Muxí (2018) añade que "la observación atenta de la realidad, por mínima que ésta sea, y con el fin de dar respuestas a los problemas observados, constituye una constante en las aportaciones de las mujeres a la ciudad" (p. 126).



Jara C. (2023). Protesta por los derechos de las mujeres. [Fotografía 8]. Autoría propia.



2.5 Perspectiva de género en Cuenca

En la ciudad de Cuenca, las mujeres representan el 52% de la población, de este modo, el Gobierno Municipal de la ciudad se ha comprometido desde el año 2000 a fortalecer el ejercicio de sus derechos humanos e impulsar el proceso de igualdad de oportunidades para mujeres y hombres. Con el paso de los años, se han desarrollado varios procesos de gestión dentro del gobierno local, así como acciones que permiten visibilizar las condiciones en las que se encuentran las mujeres dentro de campos como la salud, participación, organización, violencia intrafamiliar y violencia en el espacio público.

En el 2001 se crea y se firma un Acuerdo por la Equidad, denominado Primer Plan de Igualdad de Oportunidades. En este contexto, las organizaciones de mujeres, tuvieron un papel fundamental para la gestión de este proceso y para el establecimiento de la Constitución en el 2004 del Departamento de Planificación y Gestión por la Equidad Social y de Género, con una perspectiva femenina para la planificación en todos los espacios públicos y privados de la ciudad. De esta manera, se han desarrollado acciones vinculadas al espacio público como: generación de herramientas para la capacitación ciudadana con temas de género, reconocimiento a mujeres en la historia para la nominación de calles de la ciudad y su registro en la biblioteca municipal.

En el 2005, se realiza el Segundo Plan de Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres, que identifica dos ejes articuladores de intervención enfocados en el Combate a la pobreza y la Erradicación de las brechas de Inequidad de Género en las siguientes

áreas: participación política y organización social, educación, salud, seguridad ciudadana, cultura y ambiente. Su actualización se realizó en el 2016 con nueve ejes, de los cuales algunos se relacionan con el espacio público y las decisiones de la ciudad:

Eje 1: Igualdad de género en la distribución y desarrollo de capacidades y en el acceso a recursos; migración, trabajo, empleo, emprendimientos, (autonomía económica).

Eje 2: Economía de cuidados: reconocimiento, valoración, protección del trabajo no remunerado en el ámbito privado (autonomía económica).

Eje 3: Acciones integrales que garanticen la satisfacción de la necesidad humana de protección en el caso específico de la violencia hacia las mujeres y las niñas (autonomía física).

Eje 4: Participación política igualitaria y políticas para la igualdad de género en los poderes de decisiones en instituciones públicas y privadas; fortalecimiento organizativo (autonomía política).

Eje 5: Cuidado del medio ambiente, sostenibilidad y resguardo de la vida (agua, tierra, aire, ecosistemas, cuerpo); resiliencia frente a las consecuencias del cambio climático para las mujeres (protección frente a desastres naturales, movilización masiva, pérdida de territorio, etc.)

Eje 6: Cuidado del hábitat y de los espacios políticos más pequeños de relación (salud, vivienda, agua, ser-

vicios básicos, medios de transporte, programa ciudades seguras).

Eje 7: Conocimiento, educación formal y comunitaria. Acceso, calidad, permanencia, oportunidad.

Eje 8: Derechos sexuales y derechos reproductivos (autonomía territorial/física).

Eje 9: Cultura, deportes, recreación y comunicación para posibilitar la satisfacción de las necesidades humanas de ocio y creación.

A partir del 2016, Cuenca ha puesto énfasis en la seguridad del espacio público, por ello se sumó al programa Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas, cuyo proceso inició a partir de la alianza entre la Alcaldía y ONU Mujeres. Por esta razón, en Cuenca se realizó un estudio preliminar enfocado en la percepción de las mujeres sobre el uso, acceso y aprovechamiento de los espacios urbanos; este diagnóstico demostró que entre el 80% y 90% de mujeres y niñas son afectadas por violencia en el espacio público.

Además, el estudio enunció que el 97% de mujeres limitan sus actividades por la percepción de inseguridad y temor a ser víctimas de acoso sexual en el espacio y/o transporte públicos. La principal razón por la que evitan transitar por ciertos lugares, es que estos se encuentren ocupados por usuarios en estado de embriaguez o drogadicción. Otros lugares que se evitan son aquellos que no cuentan con infraestructura adecuada o con otros factores de seguridad, como lugares oscuros, abandonados donde han ocurrido

situaciones de inseguridad.

Por otra parte, la Alcaldía de Cuenca presentó en octubre de 2022 la iniciativa Cuenca, Ciudad Violeta, una propuesta de política pública que integra la participación de la sociedad civil, a través de espacios de análisis de la realidad de las mujeres, en la Mesa Cantonal para la Erradicación de la Violencia de Género. Este proyecto es un conjunto de estrategias que procurarán proporcionar información para sensibilizar, evidenciar y deconstruir los patrones de violencia acuñados en una cultura patriarcal.

La propuesta Cuenca, Ciudad Violeta incluye cuatro ejes estratégicos:

1. VENTANA VIOLETA: con estrategias direccionadas a la protección especial y educación.

2. ACTIVACIÓN RIBERAS VIVAS NOS QUEREMOS: con estrategias de apropiamiento del espacio público, economía violeta, salud integral, seguridad integral.

3. PUENTE VIVAS NOS QUEREMOS: Este puente ha sido reivindicado socialmente con el nombre de "Vivas nos Queremos".

4. CASA DE LA MUJER: Con estrategias de economía violeta y apropiación del espacio público.

En síntesis, Cuenca ha sido parte de un cambio desde el 2000 por la lucha de los derechos de las mujeres, quienes han experimentado violencia tanto en aspectos familiares como sociales. Durante los últimos años,

intervenciones con perspectiva de género en el espacio público, demostró el gran porcentaje de mujeres y niñas que sufren violencia y le temen al espacio público dentro de la ciudad. A pesar de presentar varios porcentajes alarmantes de violencia en el espacio público, también es importante recalcar el papel fundamental que representan las luchas sociales para reivindicar los derechos humanos como ciudadanas.

Se ha visto reflejado un claro ejemplo en Cuenca: el puente antes conocido como Mariano Moreno formó parte de la lucha social por las injusticias y violencia de género en contra de las mujeres, siendo así como actualmente la protesta marcó un papel fundamental para el cambio del nombre a puente Vivas nos Queremos. Sin embargo, si bien este espacio público fue tomado por una lucha de género, no fue parte de una planificación urbana con perspectiva femenina; en otras palabras fue un escenario para ayudar a transmitir un mensaje que reclama la violencia hacia la mujer y hacia los femicidios, más no, como una estrategia urbana para evitar la violencia de género en el espacio público.

Cuenca actualmente ya incluye ejes articuladores que defienden los derechos de las mujeres en el espacio público, pero las acciones que se han llevado a cabo aún son insuficientes. Existen varias razones por las que la participación femenina en la ciudad no es plena, entre las que se destacan: los gobiernos locales que han minimizado la importancia de incluir a la mujer en las decisiones urbanas, incluyendo la escasa planificación con perspectiva de género. Además, la falta de estudios que incluyan las actividades y reco-

ridos diarios de las mujeres en los espacios públicos de la ciudad.



2.6 Guías de diseño e investigaciones con perspectiva de género

La presente investigación se ha desarrollado en torno a dos temáticas principales: riberas de los ríos como espacios públicos —haciendo referencia al uso y apropiación de estos espacios— y perspectiva de género, es decir, con enfoque femenino. En este sentido, se dividió la búsqueda y análisis de información en dos secciones: la primera centrada en ríos urbanos, y la segunda en espacios públicos con perspectiva de género; ya que hasta el momento no existen estudios que incluyan ambos temas como parte de una única investigación.

Para los trabajos relacionados al diseño y estudio de los espacios públicos con perspectiva de género, se consideró relevante utilizar información con contenido mayormente teórico, como guías de diseño e investigaciones que profundizan conceptos donde se

abordan la perspectiva femenina en la ciudad. En este contexto, los estudios han servido como punto de partida para comprender cómo los espacios públicos proyectados con una perspectiva androcéntrica, inciden en la desigualdad de las mujeres al utilizarlos y cómo afectan en su desarrollo en la ciudad.

El manual para la planificación y diseño urbano con perspectiva de género, desarrollado por el Banco Mundial, estudia cómo las brechas de género en los entornos construidos —incluyendo los espacios públicos— contribuyen de manera directa a la desigualdad de género en todos los ámbitos, y demuestra cómo esta desigualdad está interseccionada con la planificación y diseño urbano. Además, facilita herramientas, instrumentos y actividades para levantar información al momento de planificar y desarrollar

proyectos con perspectiva de género.

El estudio realizado por Hermida y Jerves en 2020, corresponde igualmente a una guía de diseño con perspectiva de género, pero aplicado en espacios públicos (parques y mercados) de la ciudad de Cuenca. El trabajo utilizó una metodología cualitativa con instrumentos como: revisión documental, entrevistas a expertas en temas de género, grupos focales y entrevistas semi-estructuradas. Reconoce que existen categorías que si son tomadas en cuenta al momento de diseñar y planificar estos espacios públicos, como la seguridad, accesibilidad, iluminación, señalética, el mobiliario y diversidad de actividades, hacen que estos sean más seguros e inclusivos no únicamente para las mujeres, sino para los usuarios en general.

Por otra parte, para la recopilación de fuentes biblio-

gráficas correspondientes al tema ríos urbanos, se consideró importante utilizar trabajos que analicen y evalúen variables direccionadas al espacio público tanto de las márgenes de los ríos, como de su contexto. Por esta razón, se eligieron estudios realizados en la ciudad de Cuenca, ya que contienen información sobre el estado actual de los ríos de la ciudad, y que posteriormente será utilizada en este estudio.

Uno de estos trabajos utiliza una metodología innovadora que sectoriza el río Tomebamba en tramos homogéneos y que son analizados en forma sistemática considerando tanto sus aspectos físicos como los flujos de personas y actividades, para luego aplicar un sistema de trece indicadores. Así, los autores Cabrera, Cabrera, Hermida y Osorio (2019) conjugan el análisis espacial con el comportamiento y percepción de la

población, logrando capturar la vida cotidiana de la ciudad y las diferentes interacciones humanas en las márgenes de este río.

Otro estudio, realizado por Vélez (2017), evalúa mediante una metodología mixta de análisis estadístico, encuestas y registro de actividades, las condiciones sociales de los usuarios de varias zonas del Río Tomebamba y las relaciona con las condiciones espaciales para determinar qué tan integradoras son las márgenes de este río. Esta investigación rescató la necesidad de generar un equilibrio entre las relaciones humanas con el medio natural, con el objetivo de crear espacios más seguros, sostenibles y atractivos, propiciando igualdad de oportunidades de uso para todos los usuarios de las márgenes del río para garantizar un espacio público democrático.

Cada una de las investigaciones analizadas dentro de las dos secciones, aporta significativamente a la construcción de una ciudad más resiliente y equitativa, a pesar de pertenecer a campos de estudio que hasta el momento no han sido directamente relacionados. Así, se demuestra que existen varias maneras de entender los espacios públicos de la ciudad —las riberas de los ríos—, sus componentes y sus procesos, y que si se incluye una mirada, planificación y diseño con perspectiva de género, se contribuye a desarrollar riberas como espacios públicos más inclusivos, no solo para las mujeres, sino para todos los usuarios.



03 CASO DE ESTUDIO



3.1 Tramos de estudio

Previo a la elección de los tramos de estudio, se establecieron dos criterios de selección. En primer lugar, se buscó que los tramos estén ubicados en zonas centrales de la ciudad, con barrios consolidados y con calidad paisajística, en donde se puedan desarrollar actividades tanto necesarias como recreativas durante el día y la noche. Por otra parte, se consideraron zonas que hayan sido intervenidas y presenten problemas de funcionamiento como espacio público, para ser estudiadas desde la perspectiva de género.

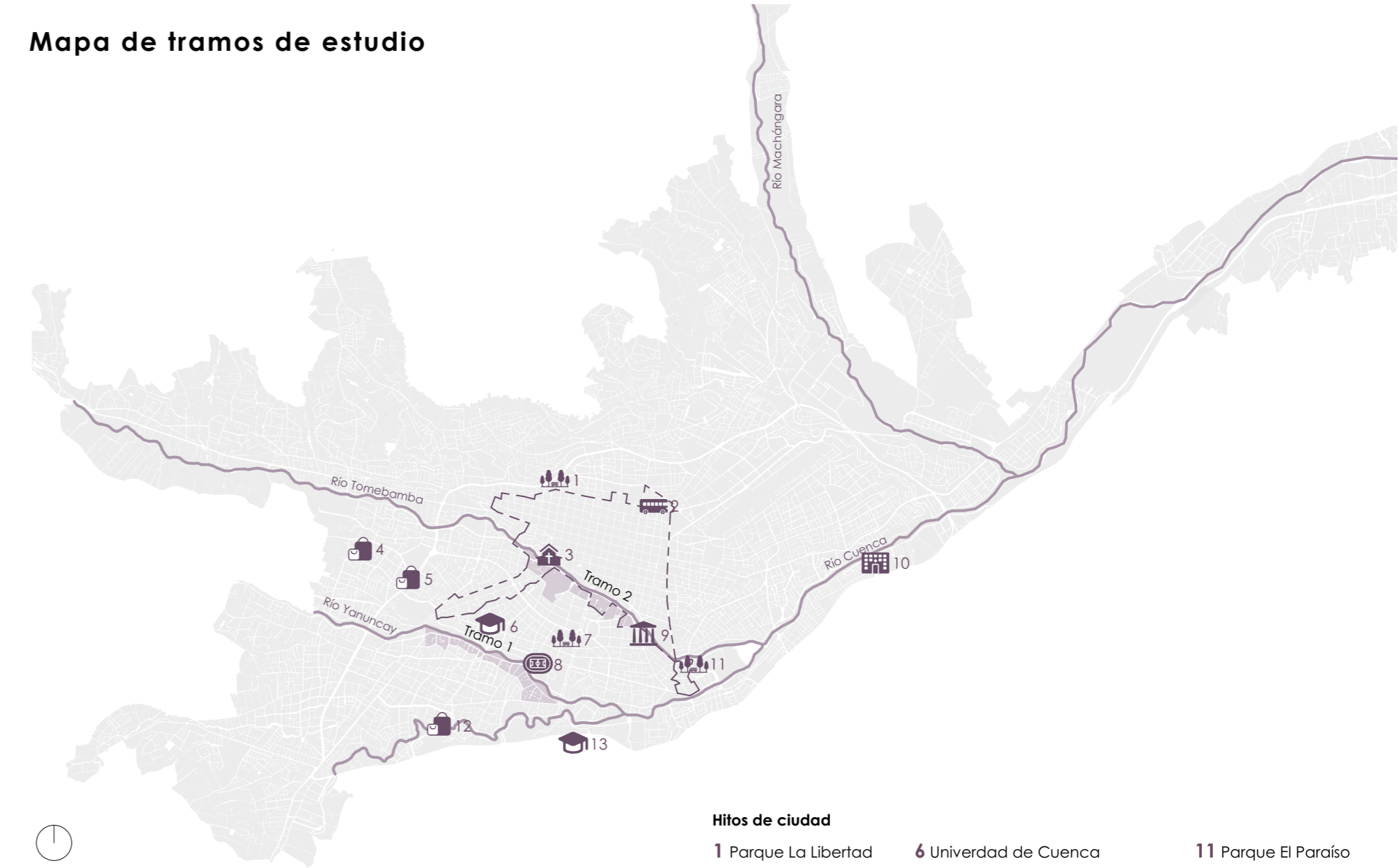
El déficit de espacios públicos de calidad en las riberas, así como su abandono por ser consideradas zonas de paso y no de estancia, hace que sean percibidas como espacios violentos, sin vigilancia y a los que se les teme. Por esta razón, la inseguridad y el miedo que se perciben, son factores que influyen fuertemente en el uso y apropiación de las mujeres en estos espacios públicos.

De este modo, se seleccionaron dos tramos: el primer tramo, ubicado en la Av. Primero de Mayo en el río

Yanuncay, desde la intersección con la Avenida Loja hasta los Tres Puentes. Este tramo se eligió debido a las intervenciones realizadas en sus riberas desde el 2000, cuando se firmó el oficio para aprobar la replanificación del sector, formulada por la Comisión de Urbanismo (GADMCC, s.f.). El segundo tramo, está ubicado en el río Tomebamba, en la ribera junto a la Av. 12 de Abril, desde el redondel de los Sagrados Corazones hasta el redondel de Todos Santos. Este fue seleccionado por su proximidad al Centro Histórico de la ciudad y además por ser el escenario de luchas sociales de género y urbanismo táctico en la ciudad.



Mapa de tramos de estudio



Tramo 1: Av. Primero de Mayo, desde la avenida Loja hasta los Tres Puentes

Tramo 2: Av. 12 de Abril, desde el redondel de los Sagrados Corazones hasta el redondel de Todos Santos

Hitos de ciudad

- | | | |
|----------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| 1 Parque La Libertad | 6 Universidad de Cuenca | 11 Parque El Paraíso |
| 2 Terminal Terrestre | 7 Parque de La Madre | 12 Mall del Río |
| 3 Catedral de Cuenca | 8 Estadio Alejandro Serrano Aguilar | 13 Universidad del Azuay |
| 4 Mercado El Arenal | 9 Museo Pumapungo | -- Delimitación Centro His |
| 5 Batán Shopping | 10 Hospital del IESS | |

3.2 Variables de estudio

Para seleccionar las variables e indicadores que se aplicaron a los tramos de estudio, se tomaron como fuentes bibliográficas el libro *Rio Urbano* y *La ciudad es esto*, ya que ambas investigaciones estudian el espacio público de la ciudad de Cuenca a través de una metodología cuantitativa. Esta metodología consiste en la valoración del espacio público, mediante fórmulas que asignan valores numéricos a cada indicador según su calidad urbana.

En este contexto, se escogieron los indicadores más relevantes para la investigación y se propusieron otros adicionales, para valorar las condiciones de las riberas como espacios públicos desde la perspectiva femenina, con el soporte de guías de observación y matrices.

Para la valoración de los indicadores se utilizó una escala del 1 al 3, en donde 1 corresponde a deficiente, 2 a medio y 3 a óptimo; con la finalidad de que los datos obtenidos mediante la construcción de mapas y secciones fueran sencillos de comparar e interpretar.

Por otra parte, para el levantamiento de información y la medición de los indicadores, se utilizaron tres unidades de análisis: cada 100m para los indicadores que contienen información de caminerías, cada 300m para el indicador de accesibilidad a la movilidad pública y cada cuadra para los indicadores de la primera línea edificada.

Las siguientes tablas detallan los ocho indicadores que se midieron y están organizadas en dos variables con enfoque de género:

- A. Percepción de Seguridad (Tabla 1)
- B. Accesibilidad (Tabla 2)

La presente investigación consideró que estas dos variables son la más relevantes para analizar desde la perspectiva femenina, ya que el rol de cuidado que han asumido las mujeres en la sociedad, las vuelve más vulnerables al momento de utilizar espacios públicos.

El rol de cuidado se refiere a las actividades relacionadas con el cuidado directo de otras personas, la limpieza de la casa y la compra y preparación de alimentos; acciones que se realizan tanto dentro como fuera del hogar. De este modo, las mujeres deben enfrentarse a diferentes limitaciones en el espacio público como consecuencia del diseño urbano que no tiene en consideración las necesidades de cuidado.

La sensación de inseguridad, así como la presencia de obstáculos tanto físicos como visuales en las riberas, hacen que el recorrido de las mujeres por estos espacios sea condicionado, y más aún con niños pequeños, adultos mayores, o con personas con movilidad reducida bajo su cuidado.



A. Percepción de Seguridad

Definición	Objetivo	Indicadores	Descripción	Enfoque de género	Cómo se mide	Valoración	Fuente
Es la sensación de las ciudadanas frente a condiciones de seguridad o inseguridad en las riberas y la primera línea edificada.	Valorar las características del entorno físico que influyen en la percepción de seguridad de las mujeres en cada tramo de las riberas	A01. Iluminación nocturna peatonal	Cantidad de lúmenes del alumbrado público en las caminerías de las riberas.	Se recomienda que los edificios sean de acceso público para motivar a la gente a reportar delitos o inconvenientes. También se recomienda que las ventanas no se cubran en su totalidad con cortinas o persianas; las cortinas se reemplazarán por quiebrasoles, para permitir la visibilidad entre el exterior y el interior (Hermida y Palacios 2020).	Medición con luxómetro cada 20m en las caminerías y senderos por cada unidad de análisis (100m).	> 30 lux= óptimo 20-30 lux= medio < 20 lux= deficiente Valoración general: deficiente= 1 medio= 2 óptimo= 3	Cabrera, N., Cabrera, S., Hermida, M.A. y Osorio, P. (2019) RIOURBANO. Universidad de Cuenca
		A02. Accesibilidad a la primera línea edificada	Presencia de accesos en cada predio frente al margen del río. No se consideran los lotes baldíos.	Para escaparse y obtener socorro con facilidad de pedir ayuda a comercios y servicios, son lugares de vigilancia informal cuando están abiertos (Sánchez de Madariaga, s.f.).	$= \frac{\sum (\text{factor c de cada predio}) \times l}{L}$ Factor (c): presencia o ausencia de acceso en cada predio. Tiene acceso =1 No tiene acceso =0 *Los lotes baldíos no son considerados l: longitud frontal de cada predio L: Longitud total de todos los predios en la unidad de análisis	≥ 0,60= óptimo 0,40 - 0,60= medio ≤ 0,40= deficiente Valoración general: deficiente= 1 medio= 2 óptimo= 3	Cabrera, N., Cabrera, S., Hermida, M.A. y Osorio, P. (2019) RIOURBANO. Universidad de Cuenca
		A03. Visibilidad de la primera línea edificada	Mide la altura de las edificaciones frente a las zonas de estudio, valorando un horizonte de mayor campo visual de las mujeres desde las riberas hacia la primera línea edificada. Se incluyen los lotes baldíos dentro de la medición.	Fachadas o elementos tengan continuidad hasta el suelo para facilitar el uso de las personas con deficiencias visuales; que la escala tanto del espacio como de los elementos esté pensada para diferentes tipos de cuerpos y alturas.	$= \frac{\sum (\text{factor a})}{P}$ Factor a: Número de pisos de la primera línea edificada sin edificación o =<4 pisos =0 edificación >4 =<10 pisos =0,5 edificación >10 pisos =1 P: Número de predios de la unidad de análisis	> 2,40 = óptimo > 1,20 y < 2,40 = medio < 1,20 = deficiente Valoración general: deficiente= 1 medio= 2 óptimo= 3	Cabrera, N., Cabrera, S., Hermida, M.A. y Osorio, P. (2019) RIOURBANO. Universidad de Cuenca
		A04. Porosidad de los cerramientos	Determina la relación visual entre el espacio público y el privado de la primera línea edificada de acuerdo a la opacidad o transparencia de los cerramientos. No se incluyen los lotes baldíos en la medición.	El objetivo ideal de un lote es además de cumplir con sus necesidades individuales relacionarse con el entorno urbano, ya sea de manera espacial o visual. Por esta razón es importante que los cerramientos que dan hacia las calles y veredas sean transparentes o semi-transparentes, mas nunca opacos. (Palacios, 2020)	$= \frac{\sum (ae + re) \times l}{L}$ Factor ae: Altura de la primera línea edificada. Factor re: Tipo de cerramiento de la primera línea edificada según el nivel de opacidad o transparencia l: longitud frontal de cada predio L: longitud total de todos los predios en la unidad de análisis	≥ 1,2 = óptimo <1,2 y > 0,8 = medio ≤ 0,8 = deficiente Valoración general: deficiente= 1 medio= 2 óptimo= 3	Cabrera, N., Cabrera, S., Hermida, M.A. y Osorio, P. (2019) RIOURBANO. Universidad de Cuenca
		A05. Diversidad de usos	Mide la diversidad de usos de la primera línea edificada, clasificada en cuatro tipos de usos: usos cotidianos, usos no cotidianos y servicios, equipamientos y vivienda. Se valorará por cada unidad de análisis (cuadra).	La relación de la diversidad de usos con roles de género y a las redes de movilidad garantiza la calidad de vida, porque los convierte en estrategias para fomentar redes sociales, generar intercambio de servicios (Casanovas et al., 2014).	Clasificación y conteo de acuerdo al tipo de uso: - Vivienda - Usos cotidianos - Usos no cotidianos y servicios - Equipamientos - Uso mixto	<2 usos= deficiente 3 usos= medio >4 usos= óptimo Valoración general: deficiente= 1 medio= 2 óptimo= 3	Cabrera, N., Cabrera, S., Hermida, M.A. y Osorio, P. (2019) RIOURBANO. Universidad de Cuenca

Tabla 1. Cuadro de indicadores para Percepción de Seguridad

B. Accesibilidad

Definición	Objetivo	Indicadores	Descripción	Enfoque de género	Cómo se mide	Valoración	Fuente
Facilidad que ofrece el espacio físico para acceder tanto a las riberas como a la primera línea edificada, posibilitando la utilización y disfrute de manera autónoma por parte de las mujeres.	Evaluar accesibilidad a las riberas, a la primera línea edificada y al transporte público y bicicleta desde la perspectiva de género.	B01. Accesibilidad del viario peatonal	Califica la accesibilidad de las aceras y senderos peatonales de las riberas, en términos de pendiente y ancho. Se considera que ambas características limitan el desplazamiento de niñas, adultas y mujeres con movilidad reducida. (Hermida et al., 2015, p. 62).	Pavimentos que permitan diferentes usos (hierba, arena, material liso que no resbale, siempre garantizando su accesibilidad). Pavimentos que permitan realizar con facilidad las tareas de cuidado y que faciliten el tránsito de personas con movilidad reducida (barandillas, rampas, etc.) (Casanovas et al., 2019).	$= \frac{P + L}{2}$ $P = \frac{\text{área de la pendiente} < 5\%}{\text{área total de la unidad de análisis}} \times 100$ $L = \frac{\text{longitud total de senderos} \Rightarrow 90 \text{ cm}}{\text{longitud total unidad de análisis}} \times 100$	> 70%= óptimo 40-70%= medio < 30% = deficiente Valoración general: deficiente= 1 medio= 2 óptimo= 3	Cabrera, N., Cabrera, S., Hermida, M.A. y Osorio, P. (2019) RIOURBANO. Universidad de Cuenca
		B02. Puntos de accesos peatonales a los senderos de las riberas	Calidad de los ingresos e intersecciones para acceder a las caminerías de las riberas desde la calle.	Espacios accesibles desde un punto de vista físico para personas con diferentes tipos de diversidad funcional, para mayores, para la infancia y para las personas cuidadoras (Casanovas et al., 2019)	Identificación de accesos peatonales con perspectiva de género (mujeres con coches de bebés, mujeres con movilidad reducida).	Accesos con pendiente <5%, sin obstáculos. = óptimo Accesos con pendiente >5%, con obstáculos. = deficiente	Autoría propia
		B03. Accesibilidad a la movilidad pública	Accesibilidad desde las riberas hacia las paradas de bus, ciclovia y estaciones públicas de bicicletas.	Las mujeres tienen una movilidad más sostenible porque se mueven mayoritariamente a pie o en transporte público y en mayor proporción que los hombres (Casanovas et al., 2021).	Identificación de puntos de movilidad pública y valoración cada 300m. Se valoran por tipos de movilidad: - Paradas de bus. - Ciclovia. - Parqueaderos de bicicletas o estaciones de bicicleta pública	<300m entre paradas de bus o bicicleta pública = óptimo 300m - 400m entre paradas de bus o bicicleta pública = medio >400 m entre paradas de bus o bicicleta pública = deficiente	Autoría propia

3.3. Recorridos exploratorios

Con la finalidad de corroborar la información obtenida en el levantamiento de datos de los indicadores en la fase cualitativa, se realizaron recorridos exploratorios en ambos tramos. En cada tramo se convocó a 5 mujeres de distintas edades y condiciones físicas, con la el objetivo de conocer sus percepciones y experiencias en las zonas seleccionados.

Para un mejor entendimiento del proceso de recolección de información, se explicó a las participantes previamente algunos términos relevantes en la investigación, como: puntos ciegos, percepción de seguridad, accesibilidad y primera línea edificada, con el fin de que ellas exploren el espacio y enfoquen su atención en estos aspectos puntuales del espacio público de las riberas.

De este modo, se realizaron los recorridos en dos días consecutivos durante un fin de semana, con una duración de dos horas por tramo aproximadamente. El proceso consistió en una caminata que recorrió cada área de estudio, a lo largo de la cual las participantes contaron sus experiencias tanto positivas como negativas.

Las investigadoras acompañaron y guiaron los recorridos, haciendo preguntas enfocadas en la percepción de las riberas. Ambas investigadoras recopilaron los datos en hojas en blanco y en mapas del recorrido, método que permitió ir acotando de manera detallada las percepciones de las mujeres en el espacio público, así como anécdotas y sugerencias que también fueron útiles al momento de proponer lineamientos para las riberas de los ríos con enfoque de género.



Jara C. (2023). Recorridos exploratorios en el río Yanuncay. [Fotografía 10]. Autoría propia.



Jara C. (2023). Recorridos exploratorios en el río Tomebamba. [Fotografía 11]. Autoría propia.

04 RESULTADOS & DISCUSIÓN



4.1 Ribera del Yanuncay

Av. Primero de Mayo desde puente de la Av. Loja hasta los Tres Puentes



Arco Yanuncay

Estacionamiento para bicicletas



Avenida Primero de Mayo



Parque Lineal 1ro. de Mayo

Río Yanuncay



Redondel Reloj Floral

Quinta Lucrecia



Quinta Lucrecia

Parque Lineal 24 de Mayo Bebedero



Río Yanuncay



Edificio Primero de Mayo

Av. Isabel La Católica



Parque Valladolid

Parque Pamplona



Parque de las Delicias

Av. Diez de Agosto

Paseo 27 de Febrero

Avenida 27 de Febrero

Parque La Compañía



Colegio Bilingüe Interamericano



Parque Miraflores



Av. Solano

Los Tres Puentes



Av. 24 de Mayo

Parque Lineal Yanuncay



Parque Bilbao

Av. Don Bosco

Av. Doce de Octubre

Fernando de Aragón

Av. Isabel La Católica

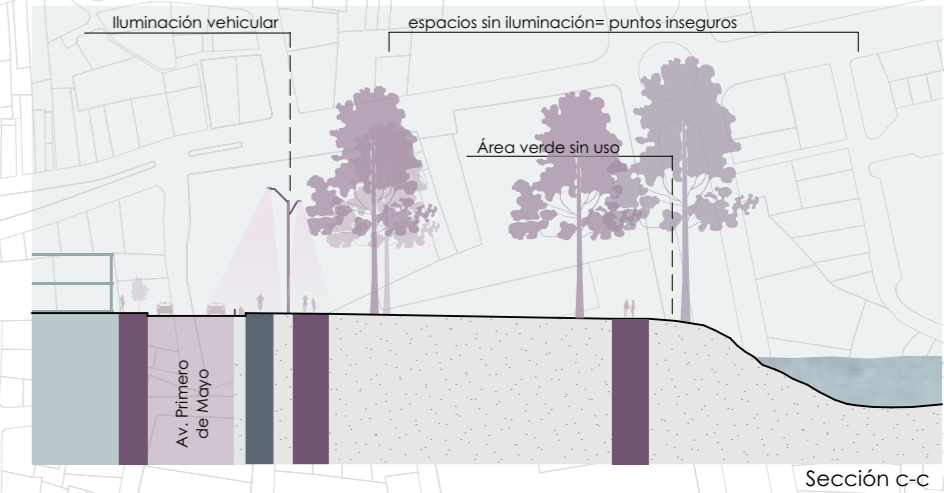
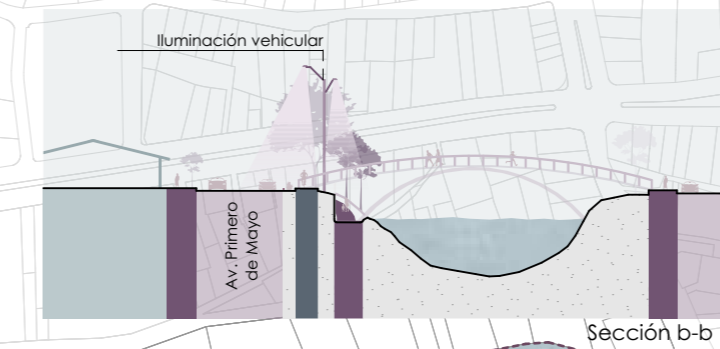
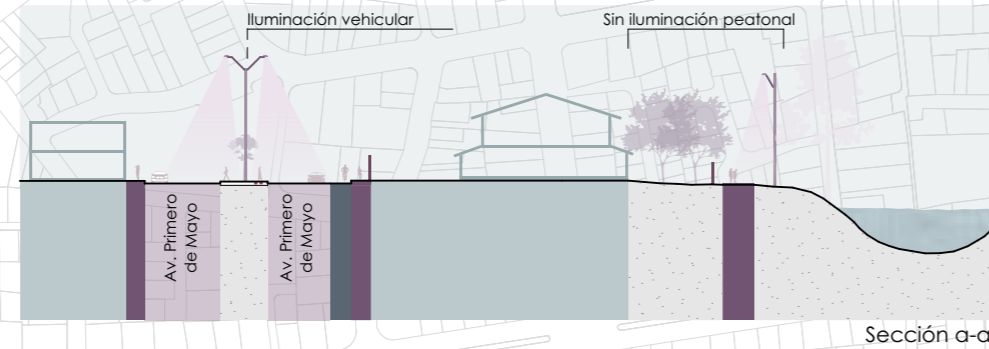
Av. Diez de Agosto

Av. Loja

A01. Iluminación nocturna peatonal
A02. Accesibilidad a la primera línea edificada
A03. Visibilidad de la primera línea edificada

Como resultado del indicador de iluminación nocturna, que se midió con luxómetro, se obtuvo una valoración deficiente, ya que a lo largo del tramo la iluminación oscila entre 0 - 10 luxes. Además, se observó que las luminarias que se encuentran en las riberas no son de uso peatonal ya que su altura es mayor a los 10m. En ciertos puntos de las riberas no existe iluminación.

El indicador de accesibilidad a la primera línea edificada obtuvo como resultado una valoración óptima, ya que todos los predios son accesibles desde la calle paralela a la ribera.



Leyenda

- Río Yanuay
- Plazas
- Caminerías
- Edificaciones 1 - 4 pisos
- Área Verde
- Edificaciones de 4 -10 pisos
- Ciclovia

Parámetros de valoración

- A01.**
 0 - 20 luxes = deficiente
 20 - 30 luxes = medio
 >30 luxes = óptimo
- A02.**
 sin accesibilidad = deficiente
 con accesibilidad = óptimo

- A03.**
 Edificaciones >10 pisos = deficiente
 Edificaciones 4-10 pisos = medio
 Edificaciones 1-4 pisos = óptimo

Valoración del tramo	
A01. Iluminación nocturna	1 = deficiente
A02. Accesibilidad a la primera línea edificada	3 = óptimo
A03. Visibilidad a la primera línea edificada	3 = óptimo

A03. Visibilidad a la primera línea edificada






A04. Porosidad de los cerramientos

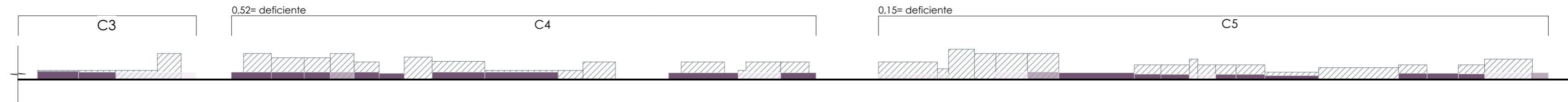
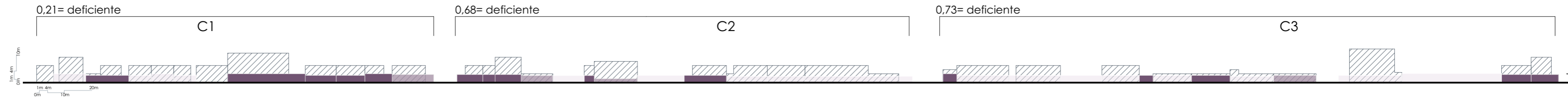
Como resultado del indicador de visibilidad a la primera línea edificada se obtuvo un valor óptimo con edificaciones 1-4 pisos, lo cual resulta positivo para la percepción de seguridad de las mujeres, ya que ofrece un mayor campo visual desde las riberas a la primera línea edificada.

En el valor del indicador de porosidad de los cerramientos se obtuvo una valoración deficiente, porque los cerramientos tienen una altura >1,65m y en su mayoría son muros ciegos.



Leyenda

-  Edificaciones < de 4 pisos
-  Edificaciones > de 4 pisos
-  Cerramiento ciego
-  Cerramiento semitransparente
-  Cerramiento transparente



A03. Visibilidad a la primera línea edificada

A04. Porosidad de los cerramientos

Parámetros de valoración

A03.

Edificaciones >10 pisos = deficiente

Edificaciones 4-10 pisos = medio

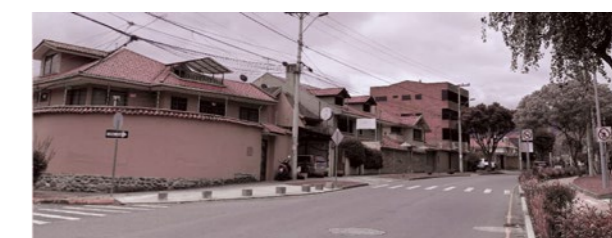
Edificaciones 1-4 pisos = óptimo

A04.

>0,80 = deficiente

0,80 - 1,20 = medio

>1,20 = óptimo



0,38= deficiente

C6

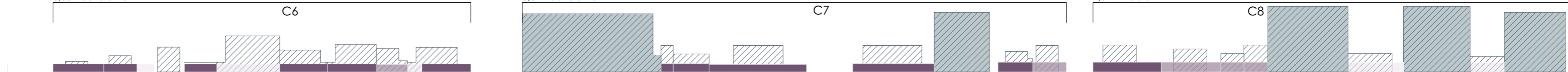
0,64= deficiente

C7

1,04= medio

C8

Valoración del tramo
A04. Porosidad de los cerramientos Media = 2



0,71= deficiente

C9

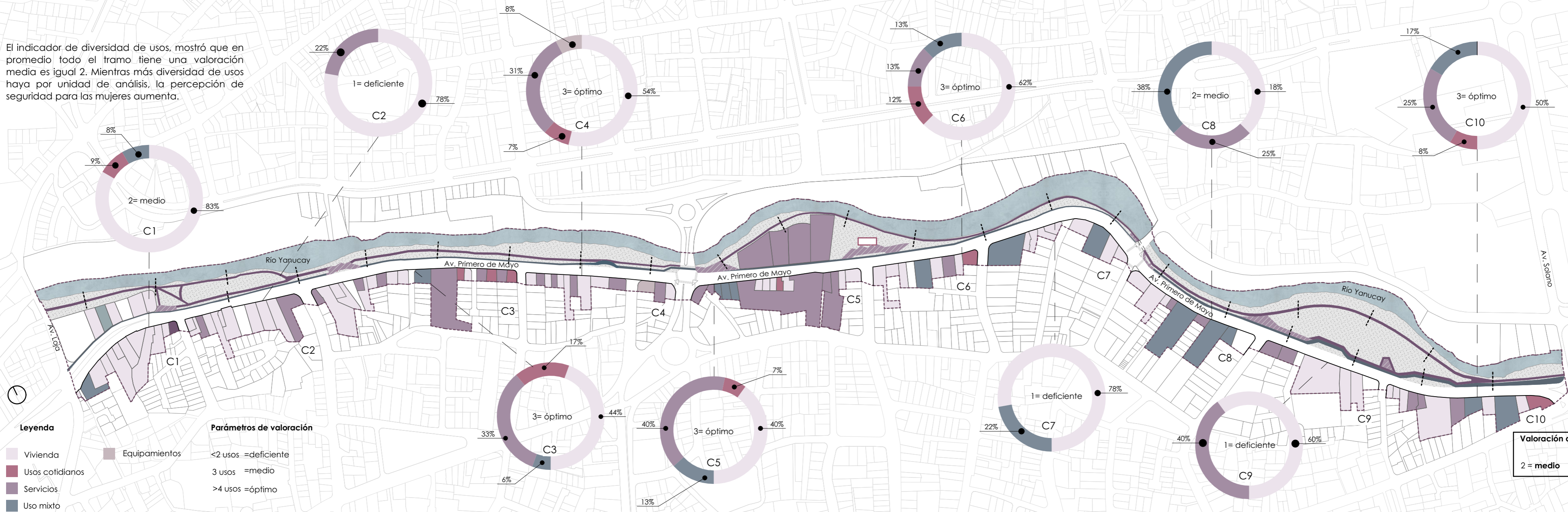
0,44= deficiente

C10



A05. Diversidad de usos

El indicador de diversidad de usos, mostró que en promedio todo el tramo tiene una valoración media es igual 2. Mientras más diversidad de usos haya por unidad de análisis, la percepción de seguridad para las mujeres aumenta.

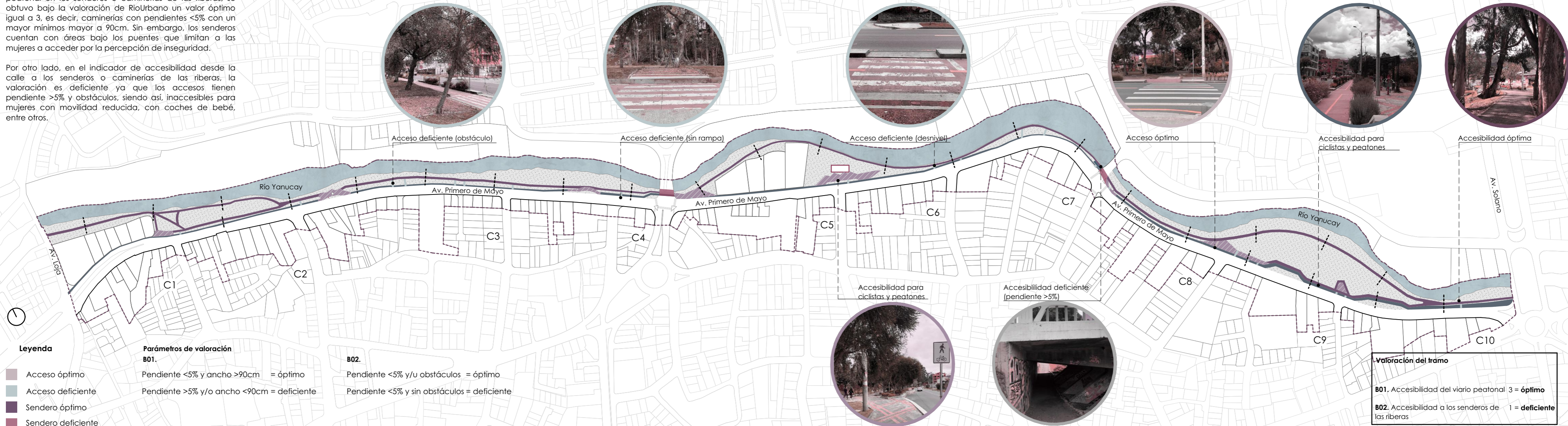


B01. Accesibilidad del viario peatonal

B02. Accesos a los senderos de las riberas

Como resultado del indicador de accesibilidad del viario peatonal en los senderos o caminerías de las riberas, se obtuvo bajo la valoración de RioUrbano un valor óptimo igual a 3, es decir, caminerías con pendientes <5% con un mayor mínimos mayor a 90cm. Sin embargo, los senderos cuentan con áreas bajo los puentes que limitan a las mujeres a acceder por la percepción de inseguridad.

Por otro lado, en el indicador de accesibilidad desde la calle a los senderos o caminerías de las riberas, la valoración es deficiente ya que los accesos tienen pendiente >5% y obstáculos, siendo así, inaccesibles para mujeres con movilidad reducida, con coches de bebé, entre otros.



Acceso deficiente (obstáculo)

Acceso deficiente (sin rampa)

Acceso deficiente (desnivel)

Acceso óptimo

Accesibilidad para ciclistas y peatones

Accesibilidad óptima

Leyenda

- Acceso óptimo
- Acceso deficiente
- Sendero óptimo
- Sendero deficiente

Parámetros de valoración

B01.

- Pendiente <5% y ancho >90cm = óptimo
- Pendiente >5% y/o ancho <90cm = deficiente

B02.

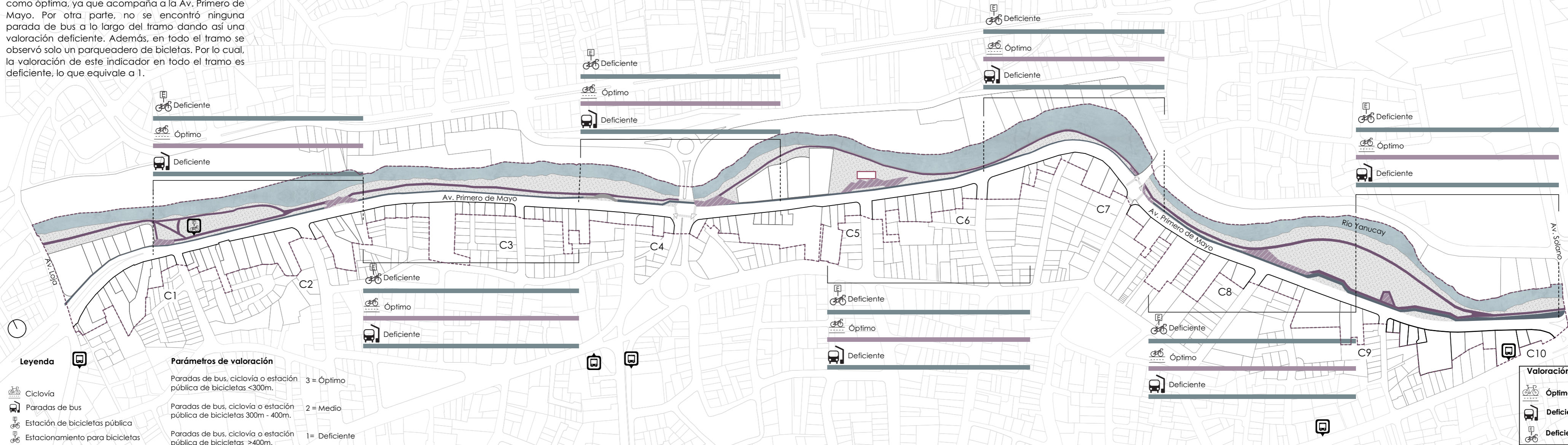
- Pendiente <5% y/u obstáculos = óptimo
- Pendiente <5% y sin obstáculos = deficiente

Valoración del tramo

- B01.** Accesibilidad del viario peatonal 3 = **óptimo**
- B02.** Accesibilidad a los senderos de las riberas 1 = **deficiente**

B03. Accesibilidad a la movilidad pública y bicicleta

El indicador de accesibilidad a la movilidad fue medido cada 300m, donde se valoró a la ciclovía como óptima, ya que acompaña a la Av. Primero de Mayo. Por otra parte, no se encontró ninguna parada de bus a lo largo del tramo dando así una valoración deficiente. Además, en todo el tramo se observó solo un parqueadero de bicicletas. Por lo cual, la valoración de este indicador en todo el tramo es deficiente, lo que equivale a 1.



Leyenda

- Ciclovía
- Paradas de bus
- Estación de bicicletas pública
- Estacionamiento para bicicletas

Parámetros de valoración

- Paradas de bus, ciclovía o estación pública de bicicletas <300m. 3 = Óptimo
- Paradas de bus, ciclovía o estación pública de bicicletas 300m - 400m. 2 = Medio
- Paradas de bus, ciclovía o estación pública de bicicletas >400m. 1 = Deficiente

Valoración del tramo

- Óptimo = 3
- Deficiente = 1
- Deficiente = 1

4.2 Ribera del Tomebamba

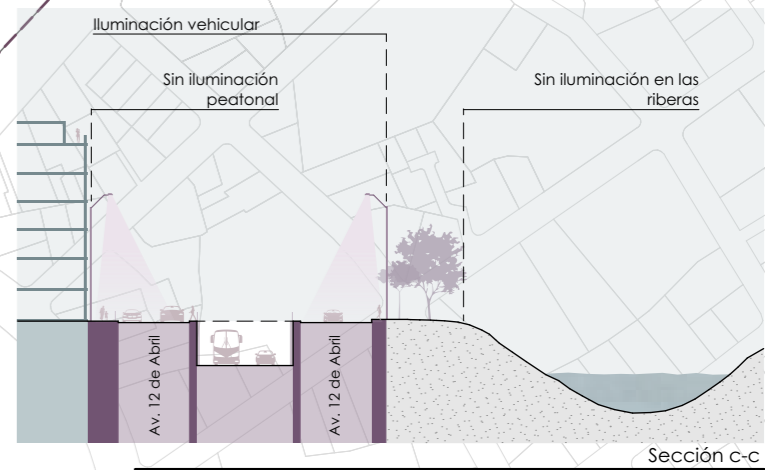
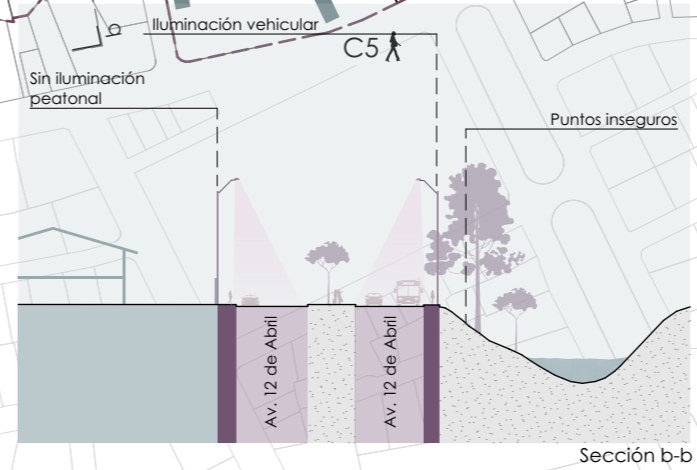
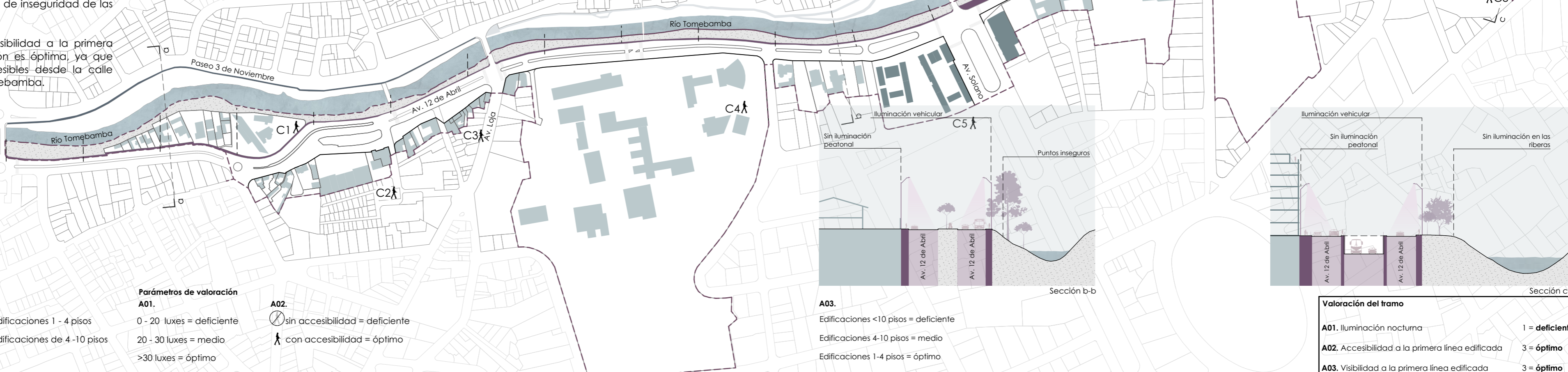
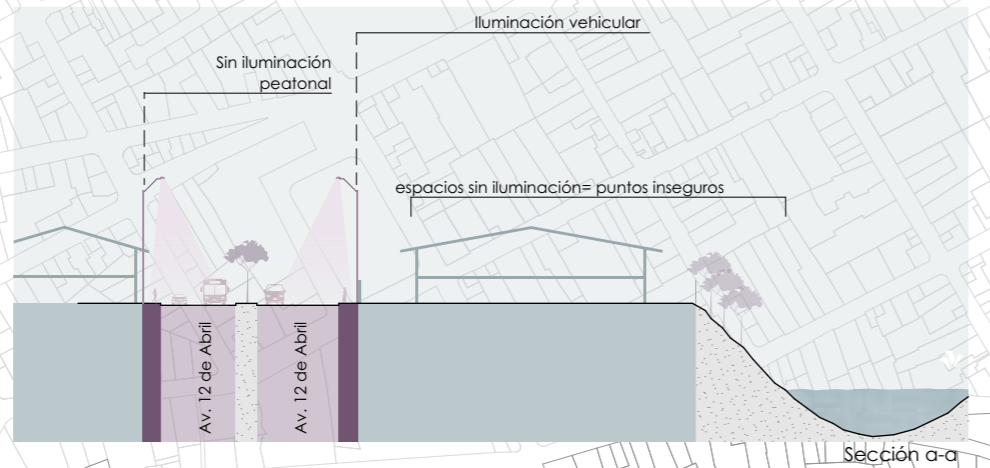
Av. 12 de Abril desde el redondel de los Sagrados Corazones hasta el redondel de Todos Santos



A01. Iluminación nocturna peatonal
A02. Accesibilidad a la primera línea edificada
A03. Visibilidad a la primera línea edificada

Según el indicador de iluminación nocturna, la valoración total del tramo es deficiente ya que varía entre 0 - 10 luxes, a pesar de que existe iluminación peatonal que se encuentra en la zona cercana al Parque de la Madre. En su mayoría, las luminarias alumbran las calles vehiculares y descuidan los senderos peatonales y veredas, lo que aumenta la percepción de inseguridad de las mujeres.

Para el indicador de accesibilidad a la primera línea edificada la valoración es óptima, ya que todos los predios son accesibles desde la calle paralela a ribera del río Tomebamba.



Leyenda

- Río Tomebamba
- Veredas
- Área Verde
- Ciclovía
- Edificaciones 1 - 4 pisos
- Edificaciones de 4-10 pisos

Parámetros de valoración

- A01.**
 0 - 20 luxes = deficiente
 20 - 30 luxes = medio
 >30 luxes = óptimo
- A02.**
 sin accesibilidad = deficiente
 con accesibilidad = óptimo

- A03.**
 Edificaciones <10 pisos = deficiente
 Edificaciones 4-10 pisos = medio
 Edificaciones 1-4 pisos = óptimo

Valoración del tramo	
A01. Iluminación nocturna	1 = deficiente
A02. Accesibilidad a la primera línea edificada	3 = óptimo
A03. Visibilidad a la primera línea edificada	3 = óptimo

A03. Visibilidad a la primera línea edificada

A04. Porosidad de los cerramientos

Para el indicador de visibilidad a la primera línea edificada se obtuvo un valor óptimo igual a 3, ya que la mayoría de edificaciones tienen entre 1 y 4 pisos, siendo una valoración positiva para la percepción de seguridad de las mujeres, porque permite una mayor visibilidad desde las riberas hacia la primera línea edificada.

El indicador de porosidad de los cerramientos tuvo una valoración óptima, ya que la mayoría de predios no tienen cerramiento, o su cerramiento es semitransparente.

Según el indicador de la accesibilidad a la primera línea edificada, en el río Tomebamba todos los predios son accesibles, por lo que su valoración es óptima, permitiendo a las mujeres pedir ayuda en caso de riesgo.

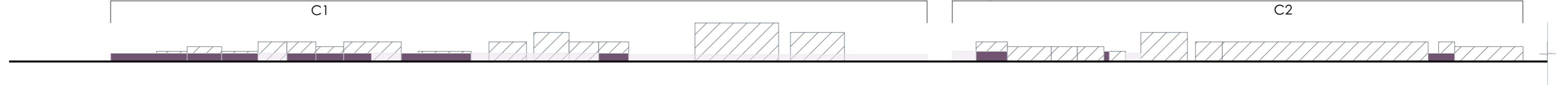


0,70= deficiente

C1

1,69= óptimo

C2



Leyenda

- Edificaciones de 1 a 4 pisos
- Edificaciones de 4 a 10 pisos
- Cerramiento ciego
- Cerramiento semitransparente
- Cerramiento transparente

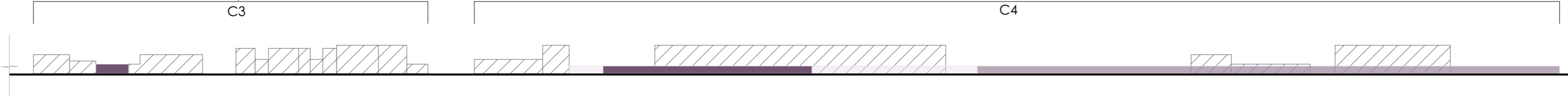


1,86= óptimo

C3

0,38= deficiente

C4



A03. Visibilidad a la primera línea edificada
A04. Porosidad de los cerramientos

Parámetros de valoración

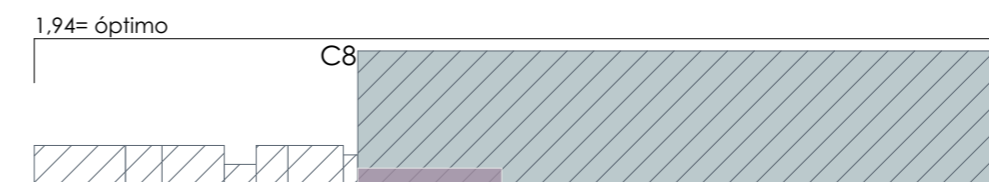
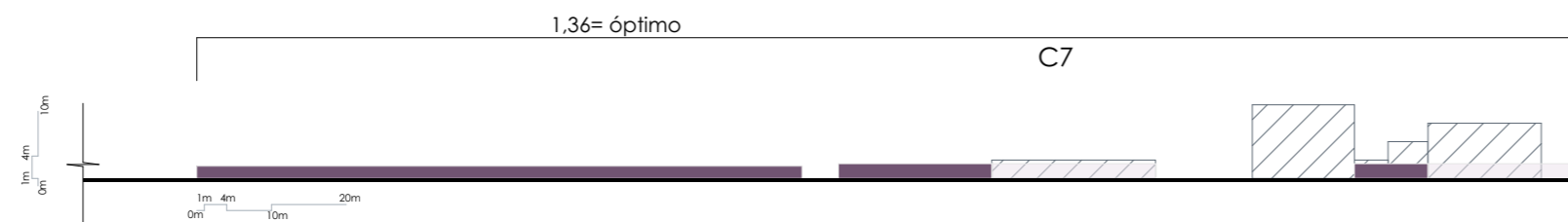
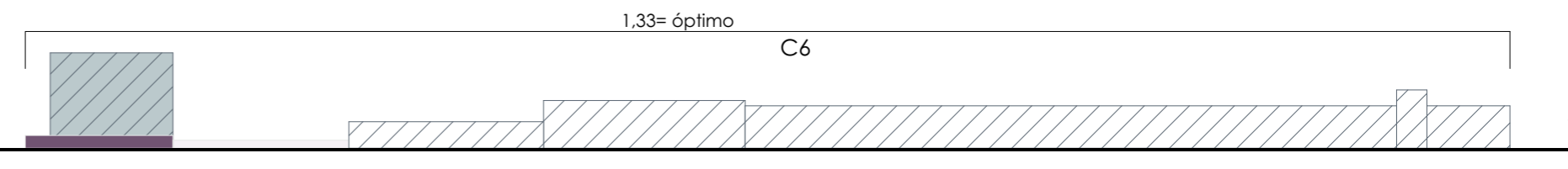
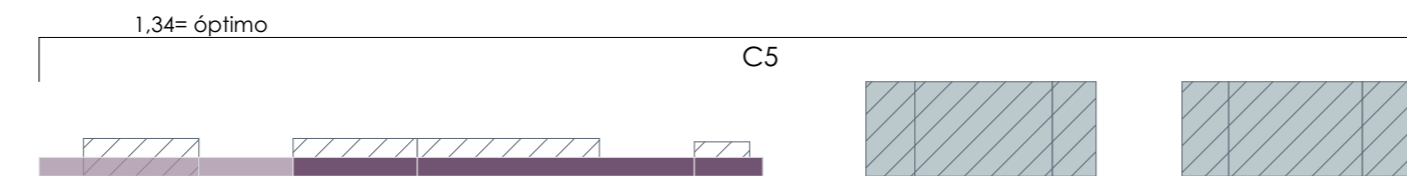
A03.

- Edificaciones >10 pisos = deficiente
- Edificaciones 4-10 pisos = medio
- Edificaciones 1-4 pisos = óptimo

A04.

- >0,80 = deficiente
- 0,80 - 1,20 = medio
- >1,20 = óptimo

Valoración del tramo
A04. Porosidad de los cerramientos **Media = 2**



A05. Diversidad de usos

La valoración promedio de todo el tramo para el indicador diversidad de usos es media, es decir, igual a 2. Si bien a lo largo del tramo hay variedad de usos tanto cotidianos como no cotidianos, también existen zonas como la C4, C6, C7 y C8 en donde predomina la actividad comercial y la vivienda es escasa, perjudicando la percepción de seguridad de las mujeres alrededor de estos sitios.



Leyenda

- Vivienda
- Usos cotidianos
- Servicios
- Uso mixto

Parámetros de valoración

- <2 usos =deficiente
- 3 usos =medio
- >4 usos =óptimo

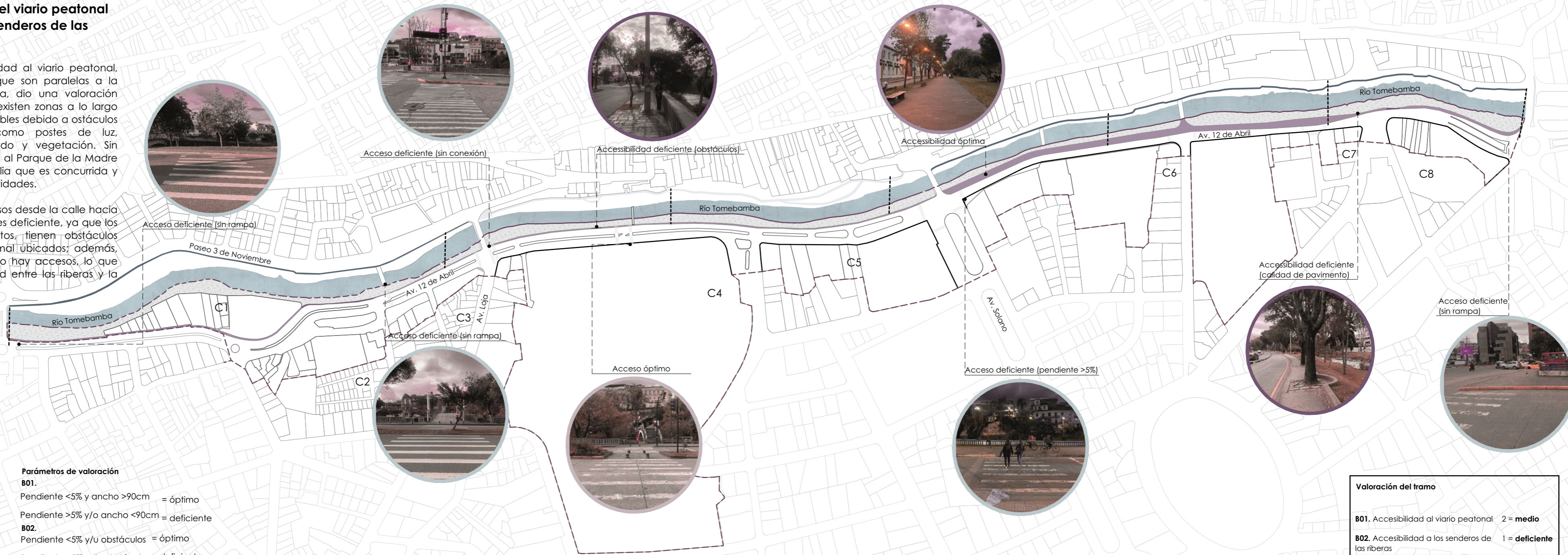


Valoración del tramo
2 = medio

B01. Accesibilidad del viario peatonal
B02. Accesos a los senderos de las riberas

El indicador de accesibilidad al viario peatonal, medido en las veredas que son paralelas a la ribera del río Tomebamba, dio una valoración media igual a 2, ya que existen zonas a lo largo del tramo que son inaccesibles debido a obstáculos que están presentes, como postes de luz, pavimentos en mal estado y vegetación. Sin embargo, la zona cercana al Parque de la Madre presenta una vereda amplia que es concurrida y permite realizar varias actividades.

Para el indicador de accesos desde la calle hacia las veredas, la valoración es deficiente, ya que los accesos son muy angostos, tienen obstáculos como bolardos, o están mal ubicados; además, existen zonas en donde no hay accesos, lo que imposibilita la conectividad entre las riberas y la primera línea edificada.



Leyenda

- Acceso óptimo
- Acceso deficiente
- Vereda óptima
- Vereda deficiente

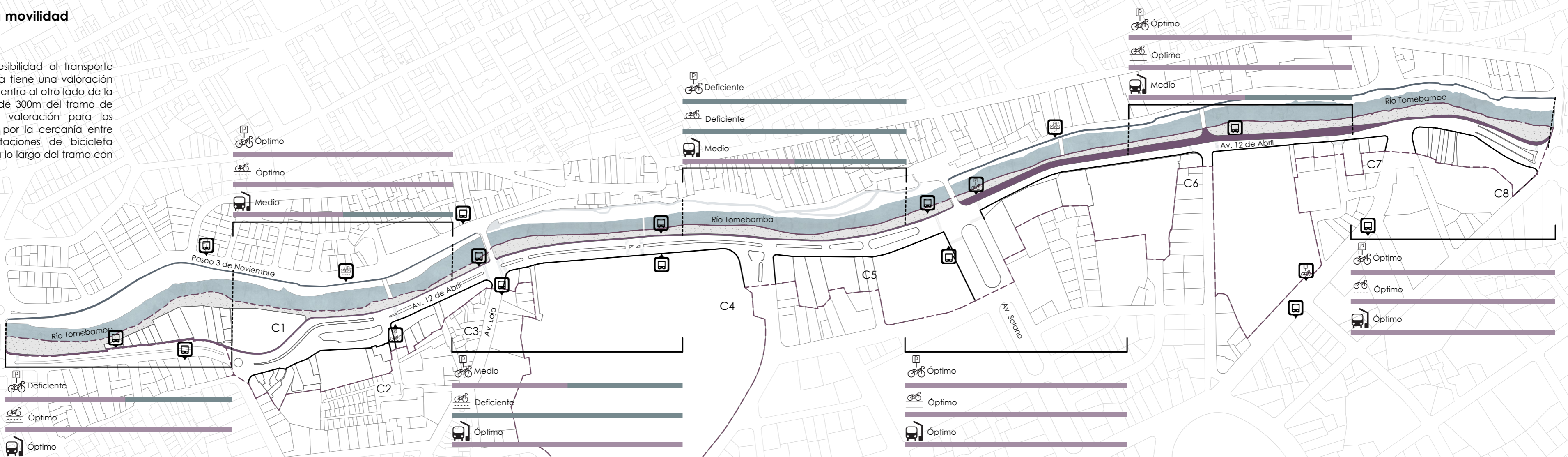
Parámetros de valoración

- B01.**
 Pendiente <5% y ancho >90cm = óptimo
 Pendiente >5% y/o ancho <90cm = deficiente
- B02.**
 Pendiente <5% y/u obstáculos = óptimo
 Pendiente <5% y sin obstáculos = deficiente

Valoración del tramo	
B01. Accesibilidad al viario peatonal	2 = medio
B02. Accesibilidad a los senderos de las riberas	1 = deficiente

B03. Accesibilidad a la movilidad pública y bicicleta

Según el indicador de accesibilidad al transporte público y bicicleta, la ciclovía tiene una valoración media, ya que si bien se encuentra al otro lado de la ribera, está ubicada a más de 300m del tramo de estudio. Por otra parte, la valoración para las paradas de bus fue óptima por la cercanía entre ellas. Se encontraron 3 estaciones de bicicleta pública que están ubicadas a lo largo del tramo con una valoración óptima.



Leyenda

- Ciclovía
- Paradas de bus
- Estación pública de bicicletas
- Estacionamiento para bicicletas

Valoración

- Paradas de bus, ciclovía o estación pública de bicicletas <300m. 3 = Óptimo
- Paradas de bus, ciclovía o estación pública de bicicletas 300m - 400m. 2 = Medio
- Paradas de bus, ciclovía o estación pública de bicicletas >400m. 1 = Deficiente

Valoración del tramo

- Medio = 2
- Óptimo = 3
- Óptimo = 3

RECORRIDOS EXPLORATORIOS EN EL RÍO YANUNCAY

- "Faltan baterías sanitarias y lugares con cubierta para resguardarse de la lluvia"
- "La iluminación está enfocada para autos"
- "Faltan puentes peatonales para acceder al otro lado de la ribera"
- "No existe vegetación baja como flores"
- "Me dan miedo los puentes subterráneos"

Suca
56 años
Abuela



- "Prefiero esperar el semáforo que cruzar bajo el puente, me da miedo"
- "Las edificaciones en mal estado dan percepción de inseguridad"
- "Debería existir iluminación para los peatones"
- "Más seguridad en la ciclovía"

Fer
38 años
Ciclista



- "Los cerramientos ciegos, me dan miedo"
- "Me siento más segura cuando puedo ver que pasa atrás de los muros"
- "Las edificaciones en mal estado dan percepción de inseguridad"
- "Existe un solo bebedero en todo el tramo"

Renata
42 años
Madre



- "Falta mobiliario en todo el trayecto y los que existen están en mal estado"
- "Lugares oscuros que necesitan iluminación peatonal"
- "Es necesario un baño con pañaleras"
- "Zonas verdes desperdiciadas sin usos"
- "No pasaría por abajo del puente sola"

Mari
23 años
Madre



RECORRIDOS EXPLORATORIOS EN EL RÍO TOMEBAMBA

- "Las veredas están en mal estado, es difícil pasar por aquí, siento que me puedo caer"
- "La iluminación está bien distribuida solo al frente del Parque de la Madre"
- "Los negocios cerrados dan miedo, no hay gente transitando"
- "No hay como cruzar a los comercios del frente"

Bachita
65 años
3era edad



- "Me da miedo caminar sola por aquí"
- "Me siento más segura cuando hay personas caminando cerca"
- "Los árboles y postes obstaculizan el paso"
- "La única parada de bus, en buen estado es la que está al frente de la Estatal"
- "Zonas verdes sin mobiliario"
- "No existen rampas para acceder a las veredas de las ribera"

Dani
23 años
Deportista



- "Existen ladrones que se esconden en las riberas, me da miedo pasar por ahí"
- "Falta más iluminación, las riberas son oscuras, solo se alumbra la calle"
- "Mobiliario descuidado"
- "Cerramientos opacos me causan inseguridad"
- "Faltan botones para cruces peatonales"

Johana
25 años



- "Hubieron robos por la Estatal y las escalinatas, sensación de inseguridad"
- "No hay basureros, hay basura en la calle"
- "Necesidad de vegetación baja"
- "Las edificaciones en mal estado causan inseguridad"
- "Falta de rampas para accesibilidad y veredas muy estrechas"

Hilda
33 años
Madre



4.3. Comparación de tramos

Codificación	Nombre del Indicador	Valoración río Yanuncay	Valoración río Tomebamba	Gráficos de comparación
PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD				
A.01	Iluminación nocturna	1= deficiente	1= deficiente	
A.02	Accesibilidad a la primera línea edificada	3= óptimo	3= óptimo	
A.03	Visibilidad de la primera línea edificada	3= óptimo	3= óptimo	
A.04	Porosidad de la primera línea edificada	1=deficiente	2= medio	
A.05	Diversidad de usos	2= medio	2= medio	
ACCESIBILIDAD				
B.01	Accesibilidad al viario peatonal	3= óptimo	2= medio	
B.02	Accesos a los senderos de las riberas	1= deficiente	1= deficiente	
B.03	Accesibilidad a la movilidad pública	2= medio	3= óptimo	

4.4. Percepción de seguridad

Varios estudios urbanos con enfoque de género, como el de Sofía Palacios (2020), o el de Col·lectiu Punt 6 (2019), afirman que la percepción de seguridad es un factor influyente en el uso y apropiación del espacio público por parte de las mujeres. De este modo, para la presente investigación se levantó información de diferentes indicadores que se consideraron relevantes para la percepción de seguridad en las riberas de los ríos de los tramos de estudio seleccionados.

Uno de los factores que causa mayor percepción de inseguridad en el espacio público, es la falta de iluminación nocturna, ya que según Montaner (2014), la iluminación pensada para las personas, y no solo para los automóviles, es clave para generar espacios públicos seguros, especialmente en la noche. Esta aseveración fue corroborada por parte de las mujeres que realizaron los recorridos exploratorios en ambos tramos, afirmando que existen lugares oscuros y desolados debido a la falta de iluminación peatonal. Mari, de 23 años quien es madre, afirmó durante el recorrido del río Yanuncay que existen lugares oscuros que necesitan iluminación peatonal. Adicionalmente, en el levantamiento de información se valoró a ambas riberas como deficientes, debido a la falta o ausencia de luminarias en las caminerías y senderos.

La porosidad y visibilidad de la primera línea edificada también se relacionan directamente con la percepción de seguridad, debido a que interfieren en el campo visual que tienen las mujeres desde las riberas hacia su entorno. Para Palacios (2020), es fundamental que tanto las edificaciones como sus cerramientos se relacionen con el entorno urbano. Es recomenda-

ble que los cerramientos que dan hacia las calles y veredas sean siempre transparentes o semitransparentes, pero nunca opacos, porque el diseño de muros ciegos crea zonas invisibles y no seguras para las mujeres (Montaner, 2014).

“Me siento más segura cuando puedo ver qué pasa atrás de los muros” Renata, 42 años

La valoración aplicada en este estudio, basada en el libro RíoUrbano (2019), mostró que en el río Tomebamba la porosidad de los cerramientos es media porque cuenta con fachadas sin cerramiento que dan hacia la calle; mientras que para el río Yanuncay la valoración fue deficiente ya que la mayoría de predios tienen cerramientos ciegos. Por su parte, las mujeres que realizaron los recorridos reconocieron que se sienten inseguras al transitar estas zonas ya que nadie las puede ver, lo que aumenta su percepción de inseguridad, como menciona Johanna, mujer de 25 años quien se siente insegura al cruzar por cerramientos opacos. En cambio, para el indicador de visibilidad a la primera línea edificada la valoración fue óptima en ambos casos, ya que la mayoría de edificaciones oscilan entre 1 y 4 pisos, que es lo recomendable.

Otro factor relevante, es la diversidad de usos de la primera línea edificada, teniendo en cuenta que en la ciudad lo mejor que puede pasar es una mezcla de usos, no sólo en parcelas contiguas sino en las mismas parcelas, para incentivar el flujo de personas durante el día (Casanovas et al., 2011). Este componente urbano está directamente relacionado con la accesibilidad a la primera línea edificada, puesto que a mayor

cantidad de accesos abiertos desde la calle paralela a las riberas, mayor posibilidad de socorrer a una mujer en caso de emergencia.

La calificación asignada para ambos tramos de estudio para el indicador de diversidad de usos fue media, debido al predominio de la vivienda en ciertas zonas, lo que impide que existan espacios de relación entre personas. Por otra parte, la valoración para la accesibilidad a la primera línea edificada fue óptima en ambos casos, ya que en los dos tramos se puede acceder a todos los predios desde las riberas, favoreciendo la conexión entre los dos espacios. Sin embargo, Suca, abuela de 56 años sugiere que se construyan puentes peatonales para acceder al otro lado de la ribera y favorecer la conexión entre riberas.

Un último factor que influye en la percepción de seguridad de las mujeres, es la presencia de puntos inseguros en los senderos y caminerías. Estos puntos de peligro se generan por varias causas; por ejemplo, el desnivel topográfico y la vegetación alta y frondosa propios de las riberas permite que individuos se escondan sin ser vistos, para asaltar a los usuarios que recorren estos espacios. Estas zonas también se pueden producir por causas antropológicas, como la construcción de puentes a desnivel bajo las riberas, que son puntos oscuros e invisibles; o por la falta de iluminación nocturna y presencia de muros ciegos, que crean zonas en donde las mujeres no pueden ver ni ser vistas, situación que aumenta exponencialmente su percepción de inseguridad.

“Prefiero esperar el semáforo que cruzar bajo el puente, me da miedo” Fer, ciclista, 38 años

Si bien la vegetación alta y el desnivel topográfico son componentes naturales del paisaje, ambos causan percepción de inseguridad tanto en la ribera del Yanuncay como en la Tomebamba. Johanna, en el recorrido por el río Tomebamba a la altura de la Universidad de Cuenca explicó que en esa zona existen robos porque los ladrones se esconden en las riberas. En cambio, en el recorrido por el río Yanuncay las mujeres sintieron mayor percepción de inseguridad al cruzar bajo los puentes, porque no pueden ver ni ser vistas, y por la falta de iluminación que existe en estos lugares.



Jara C. (2023). *Recorridos exploratorios en el río Tomebamba*. [Fotografía 12]. Autoría propia.

4.5. Accesibilidad

Esta investigación consideró relevante el estudio de la accesibilidad para el mejoramiento del uso de las riberas de los ríos desde la perspectiva femenina, ya que autores como Blanco (2014), afirman que cuando un entorno no es accesible para todos, se produce una forma sutil pero eficaz de discriminación. El hecho de que un espacio reúna o no condiciones de accesibilidad, condiciona a que las personas puedan o no utilizar los espacios, dependiendo de si presentan o no movilidad reducida. En el caso de las mujeres, su movilidad reducida puede estar ligada a la edad, o a situaciones otras temporales tales como empujar coches de bebé, utilizar muletas o utilizar zapatos de taco.

Uno de los indicadores que se analizó fue la accesibilidad al viario peatonal, que valoró la calidad de las aceras y senderos de las riberas en función su pendiente y ancho. Para Casanovas et al. (2014), es imprescindible que “existan aceras anchas y activas que favorezcan la realización de diferentes actividades, con diferenciación de materiales, colores y texturas en los cambios de nivel”(pg. 114); así como pasos de peatones bien señalizados y diferenciados, para generar espacios públicos de relación.

La valoración propuesta por las investigadoras indicó que las caminerías y senderos presentes a lo largo del trayecto del tramo del río Yanuncay son óptimos; sin embargo desde la perspectiva de género resultan de difícil acceso autónomo para personas con movilidad reducida o mujeres que utilizan zapatos de taco, ya que la materialidad no es la más adecuada. Por otra parte, las aceras del tramo del Tomebamba tuvieron

una valoración media, ya que son muy angostas en ciertas zonas, y presentan obstáculos durante el recorrido que interrumpen el paso incluso de personas con condiciones físicas óptimas, y más aún de personas con movilidad reducida.

“Las veredas están en mal estado, es difícil pasar por aquí, siento que me puedo caer” Bachita, 65 años

Los puntos de acceso peatonales a los senderos y caminerías son relevantes para mejorar el uso de las riberas porque facilitan la conexión entre las orillas del río y la primera línea edificada, en donde se desarrollan varias de las actividades urbanas. Estos accesos deben ser accesibles desde un punto de vista físico para personas con diferentes tipos de diversidad funcional o movilidad reducida, como personas mayores, infantes y personas cuidadoras (Casanovas et al., 2019). A lo largo de los dos tramos de estudio se observó puntos de acceso a las riberas y caminerías insuficientes, y en su mayoría deficientes debido a la calidad de los materiales que los conformaban o porque presentaban obstáculos que impedían el acceso.

“No existen rampas para acceder a las veredas de la ribera” Hilda, 33 años

Finalmente, se estudió y observó la accesibilidad a la movilidad pública, que hace referencia a la proximidad y acceso a las paradas de bus y ciclovías, que son fundamentales para la movilidad y autonomía de las mujeres. Para Casanovas et al. (2014), la movilidad debe ofrecer la mayor variedad de opciones, y se debe pensar de manera que responda a la diversidad

y seguridad en todos sus aspectos, con el objetivo de facilitar la planificación de las actividades de la vida cotidiana que hagan posible la igualdad de oportunidades en el acceso a la ciudad.

En este contexto, se valoró como óptima a la ciclovía presente tanto en el tramo del Tomebamba como del Yanuncay, ya que su continuidad permite que exista mayor conectividad entre los distintos puntos de la ciudad.

La diferencia en el acceso al transporte público y estaciones de bicicleta pública en ambos tramos es muy marcada; en el tramo del Tomebamba existe proximidad entre paradas de buses y bicicleta pública, lo que facilita los recorridos de las mujeres dentro de la ciudad; mientras que en el tramo del Yanuncay no existen paradas de bus o de bicicleta pública, lo que obliga a las mujeres a alargar su desplazamiento a pie en la ciudad para llegar a las paradas cercanas y realizar sus actividades.

“La única parada de bus, en buen estado es la que está al frente de la Estatal ” Dani, 23 años

A nivel general, la accesibilidad en la ribera del río Yanuncay es mejor que la del Tomebamba en cuanto a caminerías. Los senderos del río Yanuncay son más anchos y no presentan problemas de calidad de pavimentos, mientras que las veredas del río Tomebamba presentan varios problemas de acceso debido a pavimentos de mala calidad y tramos inaccesibles que tienen un ancho menor a 90 cm.



Jara C. (2023). Accesibilidad en la ribera del río Tomebamba. [Fotografía 13]. Autoría propia.

4.6. Percepción de seguridad en los recorridos exploratorios

Luego de realizar los recorridos exploratorios en ambas riberas, se comprobó existe percepción de inseguridad en los dos tramos y que los factores que causan esta sensación fueron similares en ambos recorridos; entre los que se mencionaron con mayor frecuencia están la falta de iluminación peatonal, los muros opacos y la presencia de puntos inseguros presentes a lo largo del recorrido. De esta manera, se corroboró y complementó la información de los indicadores que se obtuvo mediante el levantamiento de información.

Además, se verificó que los distintos indicadores que se estudiaron, en conjunto con la opinión de distintas mujeres, afectan negativamente su desplazamiento en la ciudad, y las limita a utilizar el espacio público y a apropiarse de él, ya que su diseño no incluye perspectiva de género. Algunas de las frases que surgieron durante los recorridos se incluyeron dentro de la discusión de las variables, para correlacionar las opiniones de la mujeres con la valoración de los indicadores que se analizaron en este estudio.

A su vez, durante los recorridos surgieron nuevos temas complementarios a la presente investigación, que componen el espacio público y que se sugiere que se estudien a futuro para mejorar la calidad urbana de las riberas, y del espacio público en general, incluyendo la perspectiva de género. Entre estos temas se encuentran: mobiliario urbano, calidad y diversidad de vegetación de las riberas, actividades para mujeres en el espacio público e implementación de baños públicos y bebederos de agua en las riberas.



Jara C. (2023). Ribera del río Tomebamba, Av. 12 de Abril. [Fotografía 14]. Autoría propia.

05 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES



5.1 CONCLUSIONES

Si bien a nivel mundial en Norteamérica y en algunos países de Europa ya existen iniciativas para incluir las necesidades de las mujeres dentro del espacio público, en las ciudades latinoamericanas, incluyendo Cuenca, aún no se aplica la perspectiva femenina en la planificación urbana. Este conflicto se evidencia en los últimos 13 años donde se han realizado varias intervenciones en las márgenes de los ríos de la ciudad, sin tomar en cuenta la seguridad y accesibilidad de las mujeres.

A pesar de que se encontraron algunos estudios que analizan el espacio público desde el enfoque de género con lineamientos para mejorar la percepción de seguridad, estos aún no han sido aplicados a espacios físicos de la ciudad. Es así como surge la necesidad de intervenir en las riberas de los ríos de Cuenca con perspectiva de género.

En este contexto, entre los resultados obtenidos en

esta investigación la variable de percepción de seguridad dio como resultado un valor medio igual a 2, tanto en el tramo del río Yanuncay como en el tramo del río Tomebamba. Sin embargo, la valoración fue contrarrestada en los dos tramos luego de realizar los recorridos exploratorios con mujeres de diferentes edades y condiciones.

En consecuencia, ellas manifestaron sensaciones de inseguridad por elementos que conforman el espacio público; como muros ciegos, vegetación mal seleccionada, falta de diversidad de usos, campo de visibilidad limitado hacia la primera línea edificada, presencia de puntos inseguros y falta de iluminación peatonal.

Del mismo modo, según la valoración antes mencionada, la variable de accesibilidad dio como resultado un valor medio igual a 2 en los dos tramos. De igual manera que en la variable percepción de seguridad,

los recorridos exploratorios demostraron que la accesibilidad a las riberas es limitada para las mujeres con movilidad reducida, coches de bebés o zapatos de taco. Los componentes de mayor impacto son las rampas de acceso a las riberas, que tienen una pendiente mayor al 5%, y la mala calidad y la distribución errónea de los cruces peatonales.

Es así como, la hipótesis planteada al inicio de la investigación: "Aún cuando las riberas de los ríos de Cuenca funcionan como espacios públicos, no incorporan la perspectiva femenina en su planificación; limitando el uso y el sentido de pertenencia de las mujeres", fue demostrada. Por consiguiente, se puede afirmar que la planificación y diseño de las riberas como espacio público en la ciudad, no incorpora la perspectiva de género, es decir, no considera la percepción de seguridad y la accesibilidad universal para las mujeres.



La investigación corroboró que la percepción de seguridad de las mujeres aumenta con el tránsito de personas alrededor de las riberas; de igual modo cuando en la primera línea edificada no supera los 4 pisos de altura, los cerramientos son transparentes o semitransparentes y tienen puertas de acceso. Estos elementos son indispensables para crear espacios públicos en los que las mujeres se sientan más seguras y puedan transitar sin miedo, objetivo se puede lograr mediante distintas estrategias.

Es necesario que se optimice la variedad de usos tanto en las riberas como en la primera línea edificada,

para dar oportunidades a las mujeres de formar parte de un espacio público diverso. Dentro de la mixtitud de usos se debe implementar más zonas de estancia, ya que actualmente existe poco mobiliario que se encuentra en mala calidad, lo cual evita que las riberas sean lugares de estancia y se conviertan solamente en lugares de paso.

Además, se recomienda que a futuro se estudien y se analicen otros tramos de las orillas de los ríos de Cuenca como el parque El Paraíso. Para ello, es indispensable que se utilicen los indicadores del libro RíoUrbano junto con manuales e investigaciones de diseño que

incluyan la perspectiva de género.

Por otro lado, es importante promover la aplicación de la perspectiva de género tanto en el diseño de las de las orillas de los ríos, como en las plazas a sus alrededores. Actualmente se han diseñado estos espacios de manera individual y sin tomar en cuenta la importancia de conectar y fusionar estos dos espacios públicos. Es por esto, que existe la necesidad de desarrollar estudios que abarquen todos los factores que afectan a la percepción y accesibilidad de los usuarios del espacio público, para crear espacio seguros e inclusivos.



Jara C. (2022). Ribera del Tomebamba - Puente Vivas nos Queremos. [Fotografía 1.5]. Autoría propia.

5.2 RECOMENDACIONES CON PERSPECTIVA DE GÉNERO



Como resultado de esta investigación, se han establecido diferentes recomendaciones que se pueden aplicar en las riberas de los ríos de la ciudad de Cuenca para mejorar la percepción de seguridad y la accesibilidad de las mujeres en el espacio público.

Estos lineamientos buscan plantear alternativas de diseño para optimizar las condiciones y la calidad de los márgenes de los ríos y su relación con la primera línea edificada desde la perspectiva de género. Es así como, se proponen soluciones que funcionen tanto para los tramos de las riberas estudiados, como para el espacio público de la ciudad que en general, presentan condiciones y conflictos similares para las mujeres.

Para facilitar la comprensión, se han propuesto recomendaciones para cada indicador analizado en la investigación con pautas de diseño para solucionar los problemas que presentan las mujeres al momento de ocupar el espacio público.



PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

A01. Iluminación nocturna peatonal

Para mejorar la percepción de seguridad de las mujeres se recomienda implementar luminarias peatonales de manera uniforme con una altura máxima de 3m, tanto en las riberas de los ríos como en la primera línea edificada, especialmente en caminerías y veredas. Es así como se previenen rincones oscuros, puntos inseguros y obstrucciones de árboles o carteles publicitarios.

A02. Accesibilidad a la primera línea edificada

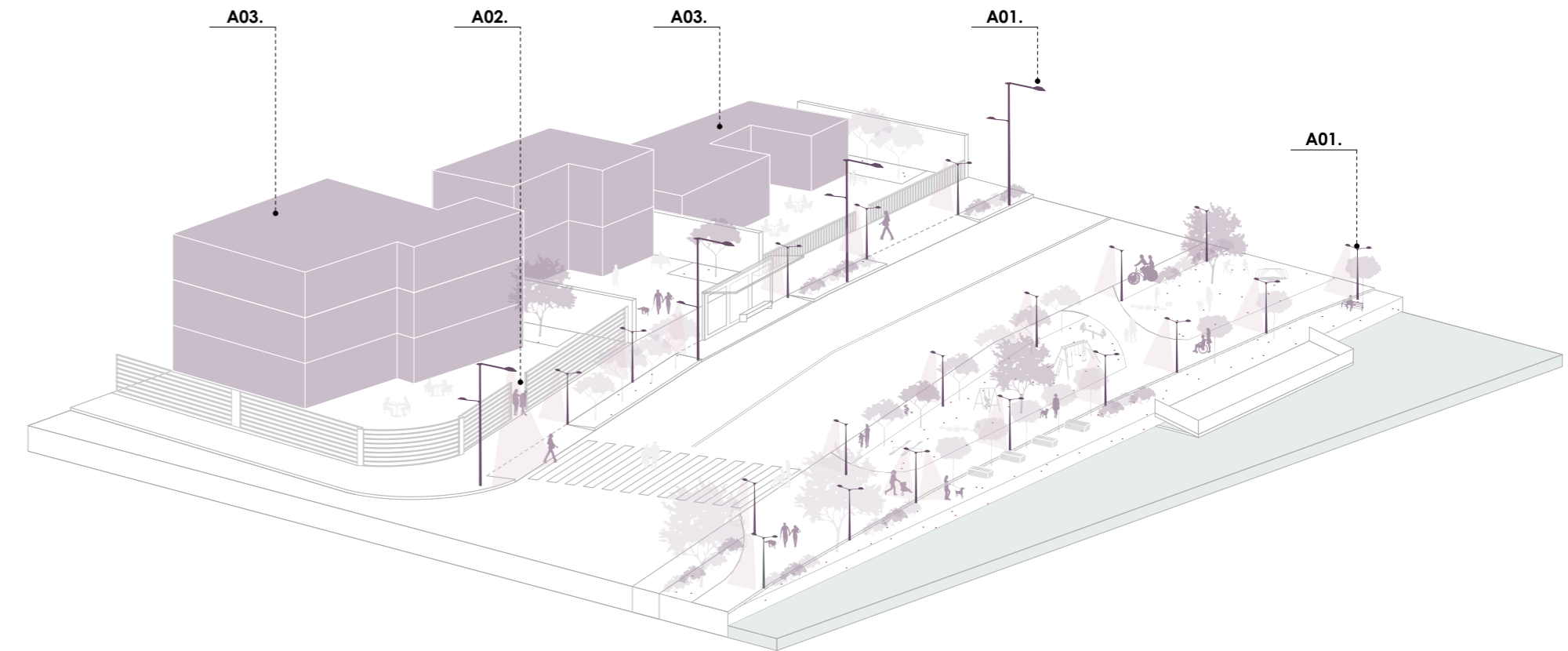
Para potenciar la accesibilidad a la primera línea edificada se recomienda que todos los predios tengan puertas de acceso hacia las riberas. De este modo, se fomentará el cuidado comunitario y control social, aumentando la percepción de seguridad de las mujeres en caso de una situación de peligro.

A03. Visibilidad a la primera línea edificada

La percepción de seguridad aumenta con una buena visibilidad, para lo cual, se recomienda que las edificaciones de la primera línea edificada sean de 1- 4 pisos de altura. Es decir, que no sean mayores a 4 pisos de altura ya que se pierde la relación con la calle. Esto permitirá que las mujeres tengan un campo amplio de visibilidad desde los riberas hacia el contexto evitando rincones, zonas oscuras, pasillos o entradas escondi-

das, que son espacios de inseguridad que manifestaron las mujeres en el estudio.

Es decir, "Ver y ser visto" apoyando a uno de los principios de planeamiento urbano para ciudades más seguras desarrollado por Montreal (Manual d'urbanisme de la vida cotidiana, 2019).



A01. Iluminación nocturna peatonal.

A02. Accesibilidad a la primera línea edificada.

A03. Visibilidad a la primera línea edificada.

Jara C. (2023). Recomendación A01 - A02 - A03. [Figura 2]. Autoría propia.

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

A04. Porosidad de los cerramientos

Sí bien los cerramientos protegen los comercios y las construcciones de la primera línea edificada, son elementos físicos que están relacionados directamente con el espacio público. Por esta razón, se recomienda que sean semitransparentes o transparentes de manera que permitan una conexión visual de las dinámicas públicas de las mujeres en las riberas con lo privado. Es decir, se debe evitar por completo los cerramientos ciegos y fomentar los cerramientos transparentes como muros, vallas o paredes vegetales, incentivando el poder observar lo privado a través del espacio público.

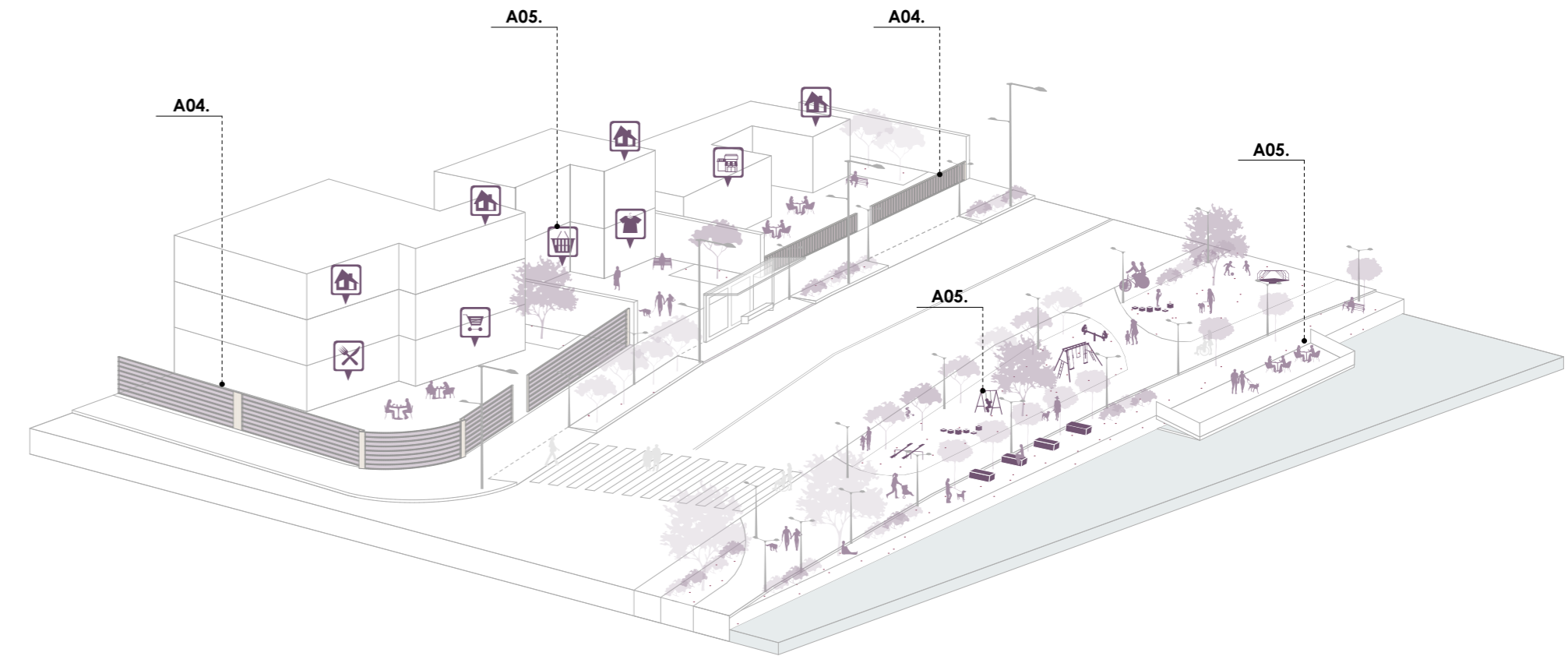
A05. Diversidad de Usos

Para aumentar la percepción de seguridad de las mujeres, se recomienda una diversidad de usos, tanto en las riberas de los ríos, como en la planta baja de la primera línea edificada.

En las riberas de los ríos al ser zonas verdes extensas con elementos naturales predominantes, es fundamental que exista variedad de usos y que se implementen más actividades de ocio y recreación para las mujeres como: juegos de niños, lugares de estancia, kioscos de ventas, baterías de baños con pañaleras y zonas multiusos (yoga, bailoterapia, etc.)

En la primera línea edificada, es necesario que exista una mixtidad de usos entre lo residencial, comercio cotidiano (alimentos y productos de primera necesidad), equipamientos y servicio. De esta forma se facilita la realización de las actividades cotidianas de

cuidado para las mujeres. Es así como mientras mayor mixtidad de usos exista, mayor flujo de gente participa en el espacio público y su percepción de seguridad aumenta.



A04. Porosidad de los cerramientos.

A05. Diversidad de usos.

Jara C. (2023). Recomendación A04 - A05. [Figura 3]. Autoría propia.

ACCESIBILIDAD

B01. Accesibilidad al viario peatonal

La accesibilidad al viario peatonal de las riberas engloba las caminerías, senderos y veredas, permitiendo la movilidad cotidiana a pie; por lo tanto, se recomienda que estos elementos de conectividad sean espacios de libre paso, sin obstáculos y que su ancho sea mayor a 2,40 metros para facilitar no sólo la movilidad a pie y en ambos sentidos, sino también el desarrollo de la vida cotidiana de las mujeres. Además, es importante tomar en cuenta los pavimentos dentro de las riberas, para no limitar la accesibilidad de personas con movilidad reducida. De este modo, se recomienda que las superficies de suelo no sean resbalosas, sino sean blandas y drenantes, por sus cualidades de mejora del medio ambiente y la facilidad de drenar el agua.

B02. Accesos a los senderos de las riberas

Para acceder a los senderos de las riberas desde la primera línea edificada se recomiendan elementos indispensables que facilitan el acceso de mujeres con diversidad funcional, movilidad reducida, con coches de bebe, con tacones, con bolsas de mercado, etc.

- Para los puntos de accesos a las riberas se recomienda que las rampas estén al menos en cada esquina y que tengan una pendiente menor al 5% con un ancho mínimo de 1,20m y con pavimentos blandos.

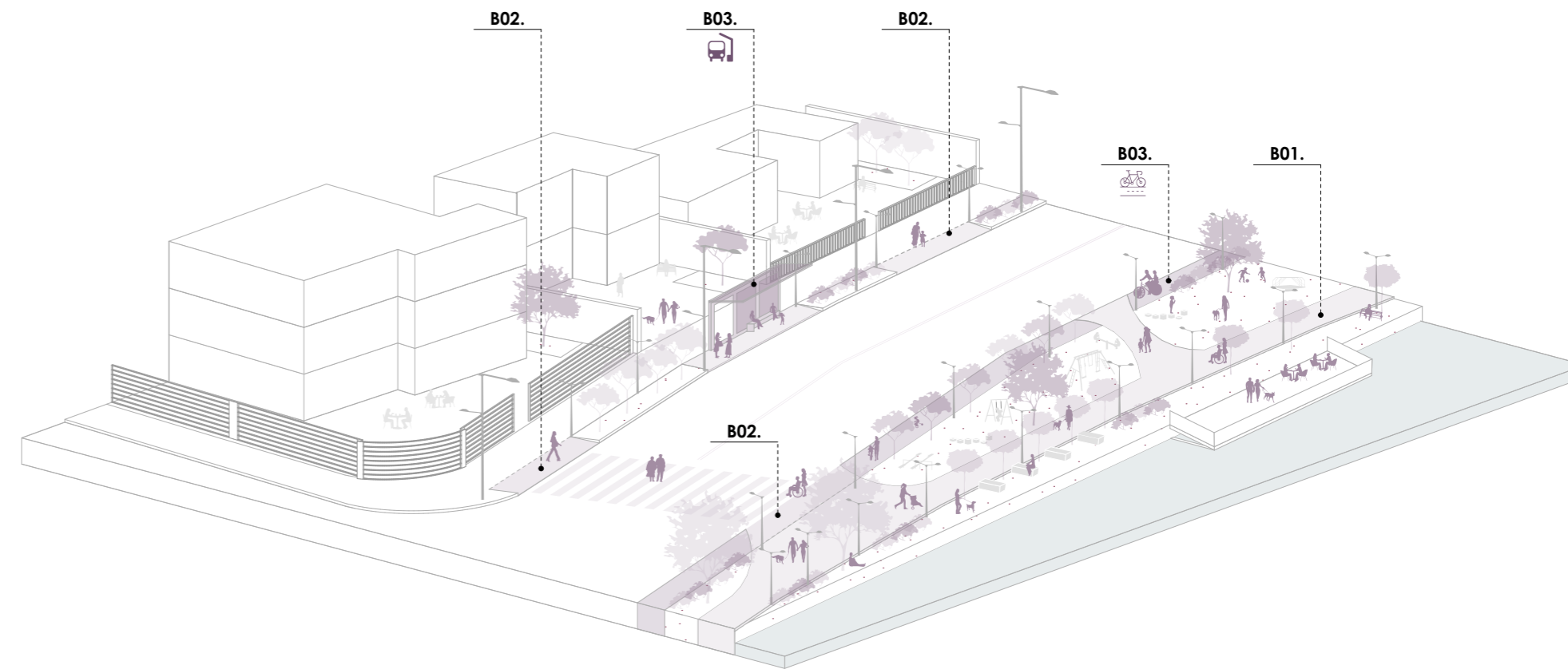
-Además, se recomienda para futuros proyectos que no exista desnivel entre rampas y vías.

- Para los pasos cebras o pasos peatonales se recomienda diferentes texturas de piso que marquen la red peatonal, para generar una conexión directa entre la calle y la ribera.

- Para la simbología se recomienda que en cada acceso o cruce exista un cartel, de modo que las mujeres puedan cruzar de manera segura.

B03. Accesibilidad a la movilidad pública

Para que las riberas cuenten con una movilidad pública de calidad, se recomienda mejorar la calidad de las paradas de bus, ciclovía y estación de bicicletas pública. Además es importante que esta red de movilidad sea accesible cada 300m; además se deberán colocar botones de pánico en las zonas más inseguras, incentivando así a que las mujeres incluyan a las riberas en su trayecto de movilidad cotidiana.



B01. Accesibilidad al viario peatonal.

B02. Accesos a los senderos de las riberas.

B03. Accesibilidad a la movilidad pública.

Jara C. (2023). Recomendación B01 - B02 - B03. [Figura 4]. Autoría propia.

5.3 PROPUESTA GRÁFICA









5.4 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS



+COMUNIDAD (2022, noviembre 09). Zaida Muxí: “Los proyectos urbanos deben prestar mayor atención a las necesidades reales de las personas” +COMUNIDAD <https://www.mascomunidad.org.ar/zaida-muxi-los-proyectos-urbanos-deben-prestar-mayor-atencion-a-las-necesidades-reales-de-las-personas/>

Almeida P., (2018). Revitalización urbana de los márgenes del Río Yanuncay mediante la planificación de equipamientos. [Tesis de pregrado no publicada]. Universidad del Azuay.

Andersen K., Lehner D., Méndez P., Zumelzu A. (2020). Metodología para evaluar los usos públicos y la percepción de los bordes fluviales. Valdivia como caso de estudio. *Revista Urbano* (40), 28-45. Vista de Una metodología para evaluar los usos públicos y la percepción de los bordes fluviales: Valdivia como caso de estudio/A methodology to evaluate public use and the perception of riverbanks: Valdivia as a case study (ubiobio.cl)

Banco Mundial. (2020). Manual para la planificación y el diseño urbano con perspectiva de género. <https://worldbank.org/en/doc/156271614721551594-0200022021/original/Manualparaloplanificacinydi-seourbanoonperspectivadegnero.pdf>

BAQ (2010). El barranco de Cuenca. ARCHIVO BAQ <https://arquitecturapanamericana.com/el-barranco-de-cuenca/>

Blanco M., (2014). Accesibilidad universal en el urbanismo. La planificación urbanística y los entornos ur-

banos diseñados para todos y todas. *Jornadas de urbanismo y género: Ciudad en construcción*, (82-103).

Benages-Albert, M., Di Masso, A., Porcel, S., Pol, E., y Vall-Casas, P. (2015). Revisiting the appropriation of space in metropolitan river corridors. *Journal Of Environmental Psychology*, 42, 1-15. doi:10.1016/j.jenvp.2015.01.002

Benavente M. C. y Valdés A., (2014). Políticas públicas para la igualdad de género: un aporte a la autonomía de las mujeres. CEPAL https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37226/1/S1420372_es.pdf

Bohigas O., (1999). La ciudad como espacio proyectado. La arquitectura del espacio público. Formas del pasado, formas del presente. Junta de Andalucía. <https://baixardoc.com/preview/oriol-bohigas-la-ciudad-como-espacio-proyectado-1999-5cbe24808fc70>

Borja J., Muxí Z., (2014). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa https://www.researchgate.net/profile/Zaida-Martinez/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf

Cabrera S. y Flores K., (2016). Segregación del espacio público en las márgenes de los ríos de Cuenca: estudio del caso del río Tomebamba. [Tesis de pregrado no publicada]. Universidad de Cuenca.

Casanovas, R., Ciocoletto, A., Fonseca, M., Ortiz Escalante, S., & Valdivia, B. (2019). Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida. Virus Editorial.

Dannemann V. (31.10.2019). Las mujeres latinoamericanas quieren conquistar sus ciudades. DW. com. <https://www.dw.com/es/las-mujeres-latinoamericanas-quieren-conquistar-sus-ciudades/a-51069295>

Darjosanjoto, y E., Nugroho, S. (2015). Design criteria for open space at the riverbank area in Kampung Worejo Timur. *International Journal of Education and Research*, 2(4), 417- 426. <http://www.ijern.com/journal/2015/April-2015/35.pdf>

Dziekonsky, M., Rodríguez, M. J., Muñoz, C., Henríquez, K., Pavéz, A., & Muñoz, A. (2015). Espacios públicos y calidad de vida: Consideraciones interdisciplinarias. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, (28), 29-46.

Elizalde A., Paredes J. P. y Thayer Correa L. E. (2012). Lo Público: Un espacio en disputa. *Polis*, (31) <http://journals.openedition.org/polis/3586>

Falú, A. (2009). Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos. Ediciones SUR <http://www.sitiosur.cl/r.php?id=902>

Fustillos, A. (2018). Urbanismo con perspectiva de género. *Revista Ciencias Sociales*, (40), 259-275. <https://revistadigital.uce.edu.ec/index.php/CSOCIALES/article/view/1269/1238>

Hermida, A., Cabrera, N., Osorio, P., & Cabrera, S.

(2020). RIOURBANO. LLACTALAB

Jacobs, J., (2011). Muerte y vida de las grandes ciudades.

Larreche, J. y Cobo L. (2021). Urbanismo de implicación feminista. El derecho al territorio. *Bitácora Urbano Territorial*, 31(II). 101-112. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n2.88764>

Méndez, A. C., (2016). Género y arquitectura. Una perspectiva desde lo conceptual. *Conversando con Zaida Muxí. Arquitectura y Urbanismo*, XXXVII(1), 71-76.

Morales I., Quiroz del Pozo N., Ramírez G. (2016). Acoso sexual en lugares públicos de Quito: retos para una “ciudad segura”. *Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*. (19). <http://dx.doi.org/10.17141/urvio.19.2016.2425>

Montaner J. M., (2014). Espacio urbano: Movilidad, usos del tiempo y control. *Jornadas de urbanismo y género: Ciudad en construcción*, (68-70).

Montaner J. M., Muxí Z., (2011). Arquitectura y Política: ensayos para mundos alternativos. Editorial Gustavo Gili

Muxí Martínez, Z., Casanovas, R., Ciocoletto, A., Fonseca, M., & Gutiérrez Valdivia, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismo/S*, (17), 105–129. <https://doi.org/10.14198/fem.2011.17.06>

Novotny, V. (2009). Sustainable urban water management. *Design and Management Approaches* (p. 19-31).

Ordóñez Pinilla, C. A., (2017). Mcdowell: pasividad, contenido y percepción. *Praxis Filosófica*, (44), 13-36. Salcedo Hansen R., (2002). El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *EURE (Santiago)*, 28(84), 5-19. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008400001>

Palacios S. (2020). *Influencia de la calidad urbana del espacio público en la percepción de seguridad de las mujeres. Ciudadela Eucaliptos y Urbanización Río Sol*. [Tesis de pregrado, Universidad del Azuay]. Repositorio institucional de la Universidad del Azuay. <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/9939>

Sánchez de Madariaga, I. (2004). URBANISMO con perspectiva de género. Instituto Andaluz de la Mujer. <https://www.juntadeandalucia.es/iam/catalogo/doc/iam/2004/18542.pdf>

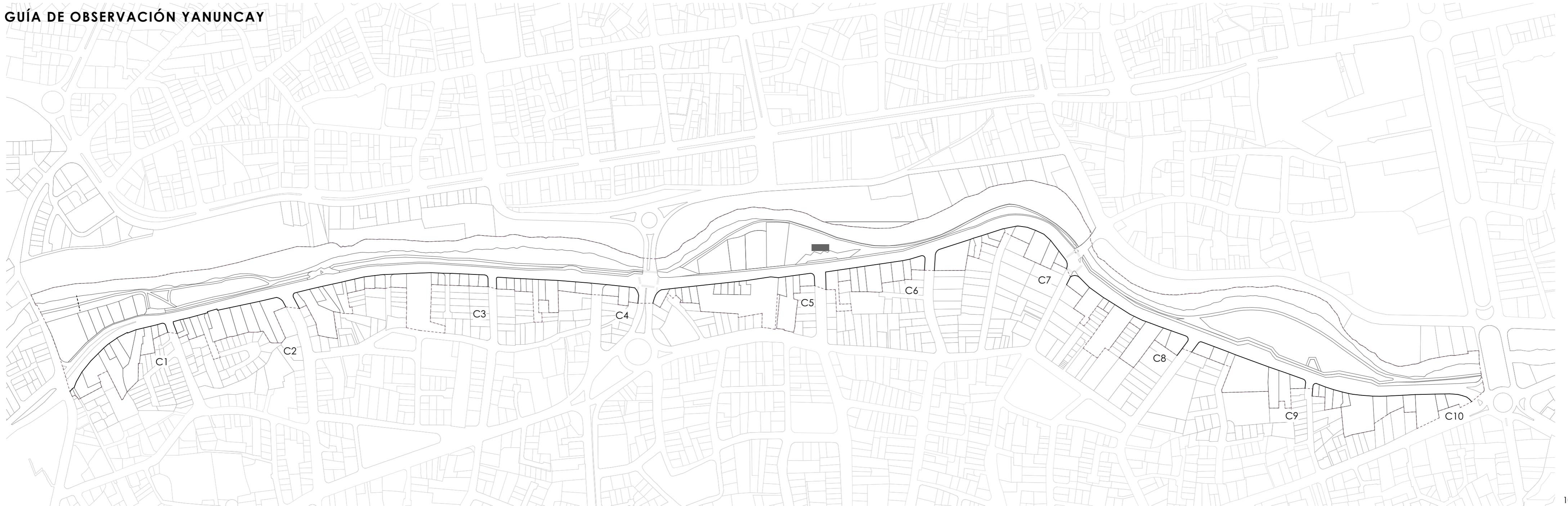
Segovia O. (2017). Habitar la ciudad con igualdad de género. Hacia un nuevo paradigma urbano inclusivo. https://www.cepal.org/sites/default/files/presentations/olga_segovia_0.pdf

Segovia O. (2020). Programa ciudades seguras y espacios públicos para mujeres y niñas en América Latina: informe de resultados. ONU Mujeres. [PACIOS%20PUBLICOS%20SEGUROS%20PARA%20MUJERES%20Y%20NINAS%20EN%20AMERICA%20LATINA%20INFORME%20DE%20RESU.pdf](https://lac.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20Americas/Documentos/Publicaciones/2020/11/PROGRAMA%20CIUDADES%20Y%20ES-</p></div><div data-bbox=)

Valdivia Gutiérrez, B., Ciocoletto, A., Ortiz Escalante, S., Casanovas, R., y Fonseca Salinas, M. (2017). Entornos Habitables. www.punt6.org Woltjer, J. (2009). How water flows in strategic spatial planning: The strategic role of water in Dutch regional planning projects. *Design and Management Approaches*. (p. 127-135) <https://books.google.com.ec/books?id=9hBZUdlT8MQC>.

5.5 ANEXOS





GUÍA DE OBSERVACIÓN TOMBAMBA



MATRIZ DE ILUMINACIÓN NOCTURNA

Iluminación nocturna											
Unidad de análisis	20m	40m	60m	80m	100m	Unidad de análisis	20m	40m	60m	80m	100m
100m						1100m					
200m						1200m					
300m						1300m					
400m						1400m					
500m						1500m					
600m						1600m					
700m						1700m					
800m						1800m					
900m						1900m					
1000m						2000m					

MATRIZ DE ACCESIBILIDAD

Accesibilidad										
No. edif	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										

MATRIZ DE VISIBILIDAD A LA PRIMERA LÍNEA EDIFICADA

No. edif.	No. pisos									
	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										

MATRIZ DE POROSIDAD DE LOS CERRAMIENTOS

No. edif.	Porosidad de la 1era línea edificada																			
	C1		C2		C3		C4		C5		C6		C7		C8		C9		C10	
	H.	T.	H.	T.	H.	T.	H.	T.	H.	T.	H.	T.	H.	T.	H.	T.	H.	T.	H.	T.
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				
6																				
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				

MATRIZ DE DIVERSIDAD DE USOS

Categoría	Subtipo	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10
Vivienda	Vivienda										
Usos cotidianos	Panaderías										
	Heladerías										
	Farmacias										
	Bazares										
	Papelerías y librerías										
	Despensas										
	Centros comerciales										
	Otro										
Categoría	Subtipo	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10
Equipamientos	Equipamientos educativos										
	Equipamientos culturales										
	Equipamientos de salud										
	Equipamientos deportivos										
	Otro										

MATRIZ DE DIVERSIDAD DE USOS

Categoría	Subtipo	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10	
Otros usos y servicios	Ferreterías											
	Pinturas y complementos											
	Suministros de oficina											
	Compra y venta de vehículos											
	Floristerías											
	Discotecas											
	Hoteles, hostales											
	Agencias de turismo											
	Restaurantes											
	Pizzerías											
	Cafeterías											
	Bares											
	Licorerías											
	Bancos											
	Cooperativas de ahorro y crédito											
	Compañías de seguros											
	Garajes y estacionamientos											
	Gasolineras											
	Peluquerías											
	Gimnasios											
	Lavanderías											
	Mecánicas y talleres automotrices											
	Veterinarias											
	Laboratorios clínicos											
	Consultorios médicos											
	Oficinas de arquitectura											
	Consultorios jurídicos											
	Otro											

ABSTRACT

Tesis de Arquitectura: El Espacio Público en las riberas de los ríos Tomebamba y Yanuncay desde la perspectiva femenina

Nombres: Camila Jara Fernández & Alejandra Rea

Resumen:

Las ciudades, diseñadas para el estereotipo de hombre joven, trabajador y sin movilidad reducida, invisibilizan a la mujer en la planificación urbana; a través de espacios públicos inseguros y de difícil acceso. Esta investigación tuvo por objeto analizar dos tramos de las riberas de los ríos de Cuenca desde la inclusión de la perspectiva femenina. Se utilizó una metodología mixta con indicadores urbanos y recorridos exploratorios que demostraron que el espacio público de las riberas de los ríos Tomebamba y Yanuncay no ha sido planificado con perspectiva de género, limitando así a las mujeres a apropiarse del espacio público y movilizarse con seguridad.

Palabras clave: Accesibilidad, percepción de seguridad, perspectiva de género, ríos urbanos, diseño urbano, inclusión.

Arquitecture Research Project: Public Space on the banks of the Tomebamba and Yanuncay Rivers from a female perspective

Abstract:

Cities have been designed for the stereotype of young, working, non-disabled men, causing women to become invisible in urban planning due to the existence of unsafe public spaces that are difficult to access. The purpose of this research was to analyze, under an inclusion criterion with a gender perspective, two stretches of riverbanks in Cuenca. A mixed methodology was used with urban indicators and exploratory routes, which demonstrate that the public space of the Tomebamba and Yanuncay riverbanks has not been planned under a gender perspective, which limits women to public space appropriation and safe mobilization.

Keywords: Accessibility, perception of safety, gender perspective, urban rivers, urban design, inclusion.

