



INFLUENCIA DE LA FORMA URBANA EN LA PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

Zona del Terminal Terrestre de Cuenca

Escuela de Arquitectura
Proyecto final de carrera previo a
la obtención del título de Arquitecta

Autora: Michelle Pesántez
Directora: Carla Hermida
Cuenca, Ecuador | 2020



"No vivimos en un espacio blanco y cuadrado,
no vivimos, ni morimos, ni amamos sobre la su-
perficie rectangular de una hoja de papel"

Foucault, 1984

DEDICATORIA

En honor a Luis Pesántez, padre, amigo incondicional y guía.

Para mi madre, Bertha Yépez, por creer en mí y enseñarme a ser valiente.

Para mis tíos y primos, por sus palabras de aliento durante todo este viaje.

Para mis amigos y maestros, por ayudarme a crecer y dejar una huella imborrable en mí.

AGRADECIMIENTOS

Arq. Carla Hermida Palacios
Arq. Ana Rodas Beltrán
Arq. Verónica Heras Barros
Arq. Cristian Sotomayor Bustos

Gracias por su compromiso y entrega durante el desarrollo de este proyecto.

Consejo de Seguridad Ciudadana

Mi más sincera gratitud para los vecinos del barrio, por su participación voluntaria y desinteresada en esta investigación. Gracias por soñar conmigo una ciudad diferente.

resumen	14
abstract	15
INTRODUCCIÓN	17
problemática	
pregunta de investigación	
hipótesis	
objetivos	
I REVISIÓN DE LITERATURA	27
1.1 marco teórico	
1.2 estado del arte	
II METODOLOGÍA	37
2.1 polígono de estudio	
2.2 metodología: forma urbana	
2.3 metodología: percepción de seguridad	
III RESULTADOS	57
3.1 resultados: forma urbana	
3.2 resultados: percepción de seguridad	
IV DISCUSIÓN	79
4.1 entorno construido y percepción de seguridad	
4.2 usos de suelo en el predio vs. usos de calle	
4.3 control social del espacio y eficacia colectiva	
4.4 lugares de reconocimiento, generadores de identidad	
4.5 percepción, genero y edad	
V CONCLUSIONES	109
VI RECOMENDACIONES	113
6.1 acupuntura urbana	
6.2 plan integral, centralidades y nervios	
6.3 acercamiento a las centralidades	
VII REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS/ CRÉDITOS	137
VIII ANEXOS	147

La inseguridad es un conflicto latente en la cotidianidad de muchas ciudades latinoamericanas. En Cuenca, la zona del Terminal Terrestre es uno de los sectores más estigmatizados por los constantes actos delictivos que ahí suscitan. Esta investigación busca explorar las características de la forma urbana que favorecen esa espacialidad de miedo y violencia. Para ello, se utiliza una metodología mixta; por un lado, se evalúa la forma urbana a través de una tabla de calificación, y por otro, se estudia la percepción de seguridad a través del rastreo de peatones y la cartografía social. Se llega a demostrar que las características de la forma urbana influyen en la percepción de seguridad del lugar.

Palabras clave

Inseguridad urbana, miedo urbano, percepción espacial, territorialización del crimen, entorno construido.

Insecurity is a latent conflict in the daily life of many Latin American cities. In Cuenca, the Terrestrial Terminal area, is one of the most stigmatized sectors in the city because of the constant criminal acts that take place in this area. This research seeks to explore the characteristics of this zone's urban form that promote this fear spatiality and violence. To this purpose, a mixed methodology was used. On the one hand, the urban form was evaluated through a scoring table, and on the other hand, the safety perception was studied through pedestrian tracking and social mapping. It was shown that the characteristics of the urban form influence the safety perception in the area.

Keywords

Urban unsafety, urban fear, spatial perception, territorialization of crime, built environment.

INTRODUCCIÓN

Problemática
Pregunta de investigación
Hipótesis
Objetivos



Fotografía 1. Vista general de la zona del Terminal T.
Fuente propia, 2020

La inseguridad urbana es un fenómeno presente en el día a día de todas las ciudades, sin embargo, la percepción de ésta es más fuerte en sectores sociales y territorios determinados de la urbe. Incluso, se podría decir, que existe delincuencia urbana en zonas cuya realidad es totalmente ajena al resto de habitantes.

En Cuenca, uno de los lugares más estigmatizados por la delincuencia en todas sus formas, es el área de influencia directa del Terminal Terrestre de la ciudad (fotogr. 1), en el sector del Vecino. Según el Boletín Estadístico del CSC: "Durante el periodo 2015-2017, el 65% de homicidios y asesinatos se registran en las parroquias urbanas del Vecino y Yanuncay. Sin embargo, en 2018 El Vecino y Machángara muestran una disminución del 100%" (2018).

Según el Consejo de Seguridad Ciudadana de Cuenca, El Vecino es una las parroquias urbanas con los niveles más altos de delincuencia, particularmente en hurto a personas y domicilios, homicidios y acoso sexual (2018). Según la Fiscalía Provincial del Azuay, se registraron en el sector El Vecino: 60 hurtos armados a personas y 24 a domicilios y otros bienes, siendo la parroquia con mayor número de incidentes (2018). En 2017, se suscitaron 10 casos de homicidio, una cifra elevada en comparación con las demás parroquias

urbanas (fig. 1 y 2). Estos datos, son la razón principal por la cual este sector se cierra por un límite imaginario, una cerca de violencia que lo diferencia del resto de la ciudad. Según Foucault "los espacios urbanos de la ciudad violenta se "heterotopizan", es decir, se diferencian de los demás por sus características físicas y se vuelven lugares impenetrables e incomprensibles" (1984).

Además de la inseguridad registrada por el Consejo de Seguridad Ciudadana (CSC), existe una problemática social, que incluso podría considerarse un conflicto aún más profundo. Esta parte del dilema no está registrada estadísticamente por ninguna entidad pública o privada, sin embargo, es una realidad evidente que coexiste con los habitantes de la zona. Al hablar de problemática social se hace referencia a dos grandes temas: las condiciones nefastas del trabajo sexual informal y el alto consumo y venta de estupefacientes. Cabe mencionar que dichos conflictos sociales son titulares recurrentes en la prensa escrita y las radios locales, pero no se ha logrado erradicarlos.

Según la Constitución de la República del Ecuador (2008) la prostitución no es un delito, sin embargo, las pésimas condiciones del trabajo sexual en las calles colindantes al Terminal Terrestre de Cuenca, y el hecho de que no exista un contenedor para dicha

actividad, degradan la imagen generalizada que el resto de la ciudad ha creado de la zona. Desde el imaginario urbano de los ciudadanos que no pertenecen al barrio, la Zona del Terminal Terrestre de la ciudad es un lugar destinado, casi únicamente, a la prostitución y el comercio, sin considerar que aún existen viviendas que luchan por un cambio, como se evidenció en la "Marcha contra la inseguridad" el mes de junio de 2017.

Por otro lado, aunque la venta de droga sí es considerada un delito según la Constitución de la República del Ecuador (2008), en el sector no existe evidencia de su presencia, aumento o disminución en los últimos años. Esta es una contrariedad de relevancia social que afecta las relaciones personales y la sana cohesión urbana en el lugar. En este sector de la urbe sus habitantes han aprendido a convivir con el problema, no obstante, sigue siendo una de las principales denuncias a en las radios de la ciudad. Uno de los titulares que mejor transmiten la inconformidad de los ciudadanos fue la que cubrió la protesta contra la inseguridad en la que vecinos manifestaron que:

"...están cansados de tanta inseguridad y de exigir que se haga algo al respecto sin resultado...es común observar delincuentes, trabajadoras sexuales y drogadictos" (El Comercio, 2011).

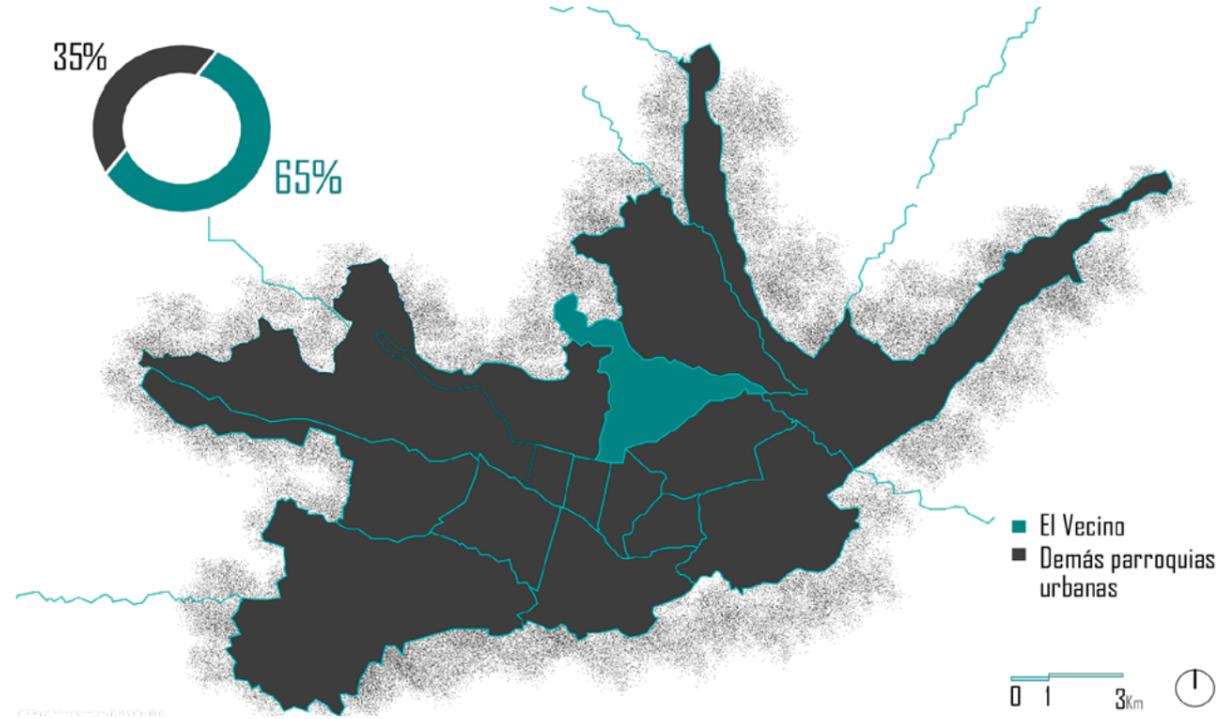


Figura 1. Mapa del porcentaje de homicidios en la urbe. Fuente CSC, 2018. Elaboración propia

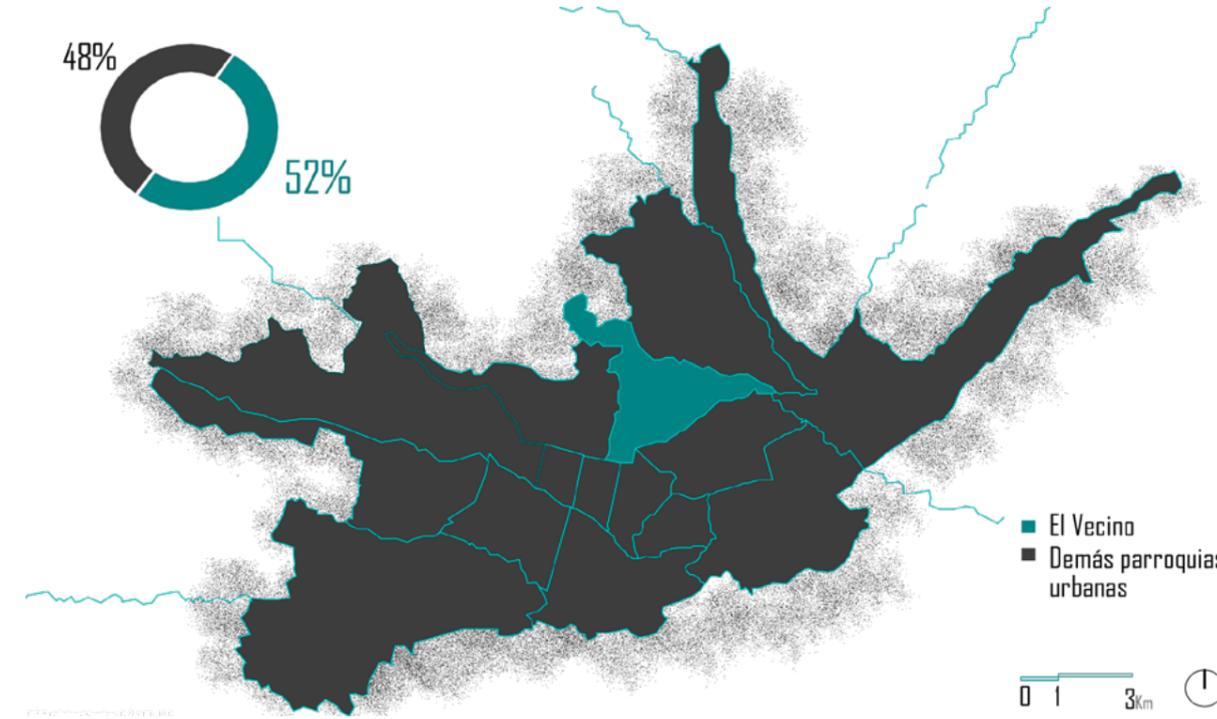


Figura 2. Mapa del porcentaje de robos en la urbe. Fuente CSC, 2018. Elaboración propia

Los datos sustentan una problemática delictiva evidente que ha vuelto de este sector una oscura parte de la ciudad a la que casi nadie se atrevería a ir a pie. El resultado de esto, sumado a los conflictos sociales ya descritos, se han traducido en una percepción generalizada de inseguridad.

Este dilema trasciende cuando la mayoría de familias del barrio han empezado a abandonar la zona y rentar sus propiedades a habitantes temporales, incrementando la falta de identidad y rasgos comunes entre los moradores del sector.

Por todo lo descrito, investigar factores como la escala, la densidad, los usos de suelo y otras variables, es crucial para explicar la situación de violencia que hoy azota las calles del lugar. La cuestión es ¿Se ha construido una "arquitectura de la inseguridad" y es esa la explicación del estigma de la zona? La investigación sobre la inseguridad explicada desde la forma urbana es un tema de relevancia social, que pretende regresar la mirada a un barrio cada vez más degradado y olvidado. Un equipamiento como el Terminal Terrestre, una calle como El Barrial Blanco, y un sector como El Vecino se han vuelto leyendas de inseguridad en el imaginario urbano, no obstante, sigue siendo el hogar de muchas personas.

Pregunta de investigación:

¿Cómo incide la forma urbana en la percepción de seguridad en la zona del Terminal Terrestre de Cuenca?

Hipótesis:

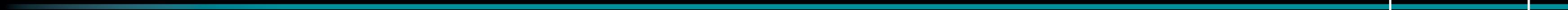
La percepción de inseguridad de la zona del Terminal Terrestre de Cuenca aumenta por la baja calidad de su forma urbana.

Objetivo general:

Conocer de qué manera incide la forma urbana en la percepción de seguridad en la zona del Terminal Terrestre de Cuenca.

Objetivos específicos:

- 1 Estudiar la relación entre la forma urbana y la percepción de seguridad en otros contextos, a través de la revisión de literatura.
- 2 Evaluar las condiciones de la forma urbana en la zona seleccionada.
- 3 Conocer la percepción de seguridad de los ciudadanos mediante la aplicación de diferentes metodologías.
- 4 Relacionar las características de la forma urbana y los datos sobre la percepción individual de seguridad en la zona para entender el enlace entre ellos.
- 5 Plantear recomendaciones basadas en la relación entre la forma urbana y la percepción de seguridad, para alcanzar ciudades más amigables.



REVISIÓN
DE LITERATURA

- 1.1 Marco teórico
- 1.2 Estado del arte

1.1 MARCO TEÓRICO



En el campo de la investigación, existen varios autores que han estudiado la relación entre la calidad del espacio urbano y la percepción de seguridad. Uno de los textos más analizados es el de Oscar Newman (1995), quien acuñó los conceptos de "espacio defendible" y de "prevención del crimen por medio del diseño urbano", textos que concluye con técnicas que según el autor "permiten disminuir la incidencia del delito interviniendo el espacio" (Newman, 1995, p.20). Newman relató en sus escritos su recorrido por las calles de cincuenta vecindarios en catorce ciudades diferentes: Chicago, Los Ángeles, Miami, Boston Hartford, Baltimore, Seattle, Oakland, Gary, Richmond, Wilmington, Buffalo, Denver y Fon Wortli (1995).

En todas estas ciudades los agentes de la policía local hablaron sobre un evento recurrente: las micro bandas de comerciantes de droga se habían apoderado de sus barrios, tiendas y edificios residenciales. La policía, actuando sola, admitió estar indefensa y los criminales lo sabían. Los residentes se sintieron aislados e incapaces de organizarse con sus vecinos para hacer algo al respecto. Es entonces, que luego de varias investigaciones teóricas y de campo, el autor logra entender la forma urbana como un factor que juega un papel fundamental en el miedo y a su vez, diseña herramientas que mejoran la percep-

ción de seguridad desde el urbanismo (Int. J. Ment. Health, 2015). El objetivo de este trabajo de investigación es comprender la relación entre la forma urbana y percepción de seguridad, entendiendo que nos situamos en una ciudad latinoamericana con características sociales y culturales únicas, en una zona compleja, con una variedad particular de usuarios, con los dos equipamientos de transporte más importantes de la ciudad, El Aeropuerto y El Terminal Terrestre de Cuenca (fig. 3). Para ello, por medio de otras investigaciones científicas se expondrá el concepto de: "forma urbana", "entorno construido", y finalmente cómo la investigación ha definido la "percepción de inseguridad" o también llamado miedo urbano.

Antes, es importante conocer que en estudios como "La construcción espacial del miedo" (Valenzuela, 2016) el entorno construido por sí solo no logra establecer un vínculo claro con la percepción de seguridad, por ello se decidió trabajar con un concepto más amplio que englobe tanto el espacio físico, como las dinámicas que este produce (usos, densidad, flujo, control colectivo etc.); y este concepto es La Forma Urbana. Dichas dinámicas son herramientas del control del espacio que inciden significativamente en la percepción de seguridad en el territorio (Valenzuela, 2016).

Figura 3. Croquis general de la zona del Terminal.
Elaboración M. Guerrero, 2020

Forma urbana

La forma urbana es una base esencial para comprender la estructura y la complejidad del entorno construido, así como para crearla o gestionarla (Kropf, 2011). Kevin Lynch en *Good City Form*, define 'forma urbana' como: "La disposición espacial de las personas que hacen cosas, los flujos espaciales resultantes de estas personas, y las características físicas que modifican el espacio de alguna manera significativa para esas acciones, incluidos los recintos, superficies, ambientes y objetos" (Lynch, 1981). La definición de Lynch identifica varios aspectos diferentes de la forma urbana:

- Entorno construido
- Usos y actividades
- Densidad
- Control
- Aspectos perceptivos
- Flujo de personas

Larry R. Ford, quien estudió *Good city form*, dice que, además del entorno construido, Lynch entiende la forma urbana desde cinco "dimensiones de rendimiento": vitalidad, sentido de lugar, ajuste, acceso y control. Estas dimensiones no siempre son fáciles de medir, pero proporcionan un contexto amplio para discusiones sobre la organización espacial, física y social de sectores específicos de las ciudades (1999).

Citando a Ford, la primera dimensión de rendimiento es la vitalidad, entendiendo a esta como la forma en la que las ciudades proporcionan entornos saludables y mejoran la vida de sus habitantes. Se puede decir que los vecindarios están en mejores condiciones cuando fomentan actividades físicas como la caminata y el ciclismo en entornos seguros. Del mismo modo, los vecindarios que están relativamente libres de delincuencia pueden tener un mayor grado de vitalidad (1999). Esto tiene que ver con los espacios físicos (como aceras o ciclo vías), pero también con usos de esa calle (viviendas, comercios, lugares públicos), la densidad de habitantes y la cantidad de flujo peatonal en sus aceras (Lynch, 1981).

La segunda medida es el sentido de lugar. Según Lynch, los sentimientos de identidad y pertenencia a un territorio específico refuerzan actitudes positivas, como el control sano de la delincuencia o el incentivo al mantenimiento y cuidado del estado físico de dicho espacio. Ford (1999) afirma que este es uno de los aspectos más difíciles de medir, ya que, al ser un "sentimiento", es necesaria una investigación cualitativa que interprete testimonios.

La tercera medida de rendimiento es el ajuste o adecuación. Este parámetro analiza la forma en la

que se acoplan los entornos urbanos a la anatomía humana y sus actividades. Aquí, se evalúan aspectos como la escala de las construcciones y su relación con el área libre de su espacio público. Según Ford, las vías amplias, de aceras pequeñas y grandes estacionamientos no están diseñados para la escala humana. Los portales, los cafés en las aceras, las plazas cívicas y los carriles estrechos cumplen muy bien los requisitos de escala humana (1999).

La cuarta medida es la facilidad de acceso del peatón al espacio público. Elementos arquitectónicos, como los obstáculos en el piso, las gigantes vías destinadas al automóvil y la baja calidad de infraestructura peatonal, han tenido como consecuencia limitar el acceso físico a los usuarios. El acceso visual, por otro lado, se puede ver limitado por fachadas impermeables y muros ciegos.

La dimensión de rendimiento final es el control. Las rejas, los condominios cerrados y los muros están destinados a facilitar que los residentes "controlen" su espacio y lo protejan de extraños invasores. Sin embargo, hoy sabemos que importantes investigaciones, como las de Jane Jacobs, han demostrado que la correcta solución es el control espontáneo, o los ojos en las calles como resultado de los porches y las

tiendas de barrio, que ayudan a las personas a examinar y controlar las actividades del vecindario mirando a través de las ventanas o cerramientos permeables de sus casas. En resumen, se puede decir que Lynch entiende la forma urbana como la suma de factores que afectan las actividades humanas en el espacio público, entre las que están la calidad de entorno construido, la densidad, los usos de suelo, el control, el flujo, la identidad y la escala.

De la misma manera, Tsai (2005) define la forma urbana como "el patrón espacial de las actividades humanas en un momento determinado". Según el autor la forma urbana se puede clasificar en tres categorías: densidad, diversidad de usos y patrón de estructura espacial. Variables de forma urbana, como la densidad, puede tener diferentes significados a diferentes niveles y puede afectar de manera diferente las actividades humanas, al igual que la estructura espacial de un área, que puede estar caracterizada sus usos de suelo (Anderson, 1996 citado por Tsai, 2005).

La forma urbana puede verse desde varias escalas geográficas y clasificarse en niveles tales como área metropolitana, ciudad y vecindario. En una menor escala, la forma urbana involucra el diseño de tramos o sitios específicos, y en una escala más amplia,

el diseño de una normativa metropolitana que gestione los usos y la densidad (Cervero y Kockelman, 1997). Además, recientemente estudios realizados distinguieron variedades de formas urbanas por indicadores de densidad, dispersión, saltos y accesibilidad (Tsai, 2005).

En conclusión, cada barrio está definido por sus características físicas y las relaciones o actividades que este logre fomentar, sean estas positivas o negativas, y esto en conjunto es la forma urbana.

El beneficio de combinar ambas características en la investigación es que existe la posibilidad de obtener información más amplia sobre el estado de la zona de estudio, que proporcione una comprensión más clara del lugar, beneficiando futuras intervenciones más apropiadas y oportunas con los problemas que se encuentren en la evaluación. Un estudio completo de la forma urbana, evalúa elementos físicos del espacio, como el tamaño de la calle y acera, alturas de edificios, permeabilidad de fachadas, entre otros, sin obviar las relaciones que estas están produciendo en el espacio, como el control, el flujo y la cohesión. Su objetivo debe ser identificar patrones que surjan al examinar lo tangible y sus asociaciones con aspectos de usos y actividades particulares de cada barrio, para entender las necesidades de los habitantes.

Entorno construido

El término "entorno construido" según el autor Ceccato (2012) es: "la forma en que una ciudad o parte de ella está formada, por sus edificios, disposiciones de construcción, trazado de calles, carreteras e itinerarios peatonales y ciclistas, así como el tamaño y la ubicación de los espacios no construidos" (p.10). Sin embargo, según Piroozfar (2019) el entorno construido "incluye también aspectos sociales de la ciudad como la cantidad de personas, las redes y la interconectividad, así como los significados simbólicos y subjetivos ligados al entorno" (p.5). De manera similar, según la arquitecta Loukaitou (1995): el entorno construido está compuesto por los aspectos materiales y físicos en las ciudades como sus edificios, calles y callejones, aceras, espacios abiertos y otros micro-ambientes que representan los escenarios de la vida. El entorno construido es parte de la forma urbana. El entorno construido es el contenedor de la actividad social, por lo que una ciudad amigable complementa la calidad de su construcción con aspectos que favorezcan la cohesión social, como la densidad, uso de suelo y actividades (Loukaitou, 1995, p.9).

En la presente investigación se abarcará el término de entorno construido como todos aquellos elementos físicos de diseño del entorno, que incidan de alguna manera en el funcionamiento del espacio

público de uso diario como plazas, calles, aceras, áreas alrededor de hogares, terrenos y edificios e incluso espacios intermedios como pasillos o vestíbulos.

Luego de conocer estos conceptos, es necesario establecer desde la teoría, qué se entiende por "calidad" urbana. Jane Jacobs (1962) consideraba que las ciudades deberían tener ciertas características que las hicieran más habitables y esto significaría mayor calidad urbana. Según Sinha (2007) la calidad de entorno construido se puede entender como una relación espacial entre el desarrollo urbano en la construcción y las relaciones ambientales positivas que éste produce en distintos eventos cotidianos, formas y niveles, en los que vive la gente de las ciudades.

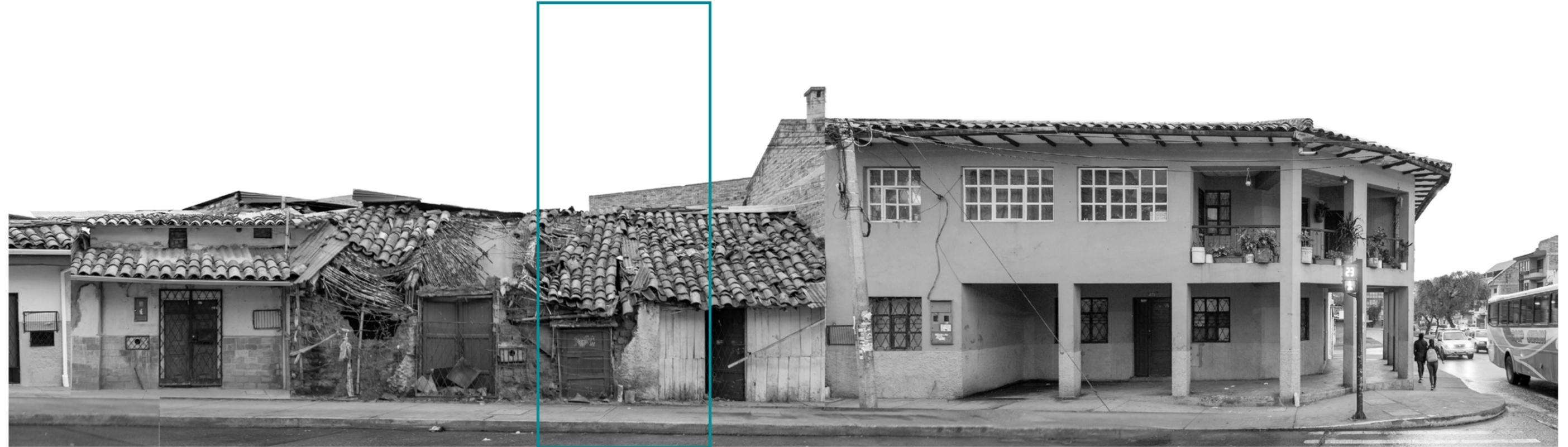
Entonces, se puede decir que la calidad de diseño urbano es "la suma de condiciones favorables a la calidad de vida dentro de las ciudades, como el espacio público, un adecuado nivel de mantenimiento, con mezcla de usos y usuarios, entre otros aspectos" (Corraliza, 2000). De igual manera, la Teoría del Espacio Defendible de Newman (1995) también afirma que los estándares de diseño, el uso de suelo y la necesidad de que los residentes de un barrio adquieran un sentido de la propiedad mejoran la calidad de vida y con ello la percepción de seguridad.

Percepción de seguridad

La percepción de seguridad se ha definido como "un sentimiento de ansiedad y peligro ante la posibilidad de ser víctima de un delito" (Bjornstrom y Ralston, 2014, p.9). El miedo al crimen abarca componentes emocionales como el temor, o cognitivos como la probabilidad percibida de ser víctima de un delito. Para Avendaño (2006):

"La percepción y determinación que una zona de la ciudad es la más peligrosa, es el miedo que incide en la decisión de transitar, habitar, o invertir en ella, no siempre basada en hechos y datos reales, sino muchas veces definida por la percepción que tenemos de esa zona específica de la ciudad y de ese "mapa mental" que nos hemos formado de ella. Algunos sectores, son considerados por ciertos grupos sociales como "peligrosos" por esas zonas violentas e inseguras nunca se transita" (p.5)

Si bien el miedo ha sido analizado como una construcción psíquica y social, este proyecto de investigación se interesa por territorializar esta problemática en las calles próximas al Terminal Terrestre de la ciudad (fotogr. 2), identificando las estrategias espaciales que, en sus distintas escalas, están fragmentando el territorio y atomizado las relaciones sociales, con el objetivo de plantear futuras recomendaciones de diseño.



Fotografía 2. Fachadas de la cl. Barrial Blanco. Fuente propia, 2020

La búsqueda de literatura que relacione las dos variables de estudio, arrojó un número limitado de investigaciones, de las cuales se analizó y comparó la metodología, resultados encontrados y teoría expuesta.

Metodologías

En la revisión de la literatura se encontraron varias metodologías según la variable a analizar. En primer lugar, sobre el análisis de la percepción de seguridad, los primeros tres artículos leídos comparten un eje común en el abordaje cualitativo de preguntas abiertas que usan para realizar entrevistas a grupos focales sobre su percepción de seguridad y sus opiniones sobre la calidad urbana del barrio. Su principal diferencia radica en la identificación de los entrevistados y el análisis posterior de datos recaudados.

En el primero de los casos estudiados "los participantes fueron transeúntes aleatorios y los resultados se plasman en gráficos de análisis de variables" (Hong y Chen, 2014, p. 10). En la segunda publicación "...los participantes fueron seleccionados a través de una muestra de bolas de nieve. Los resultados fueron plasmados por los entrevistados en talleres a través de material escrito, fotografías y dibujos sobre ma-

pas guiados con preguntas" (Ceccato, 2012, p.322). Finalmente, en tercer artículo analizado (Bjornstrom y Ralston, 2014) señala que: "El diseño del muestreo requería agrupar las zonas censales por estado de pobreza, y se interpretaron las variables según teoría previamente analizada" (p.10).

Otros tres artículos revisados hacen uso de una metodología mixta de auditoría visual y un análisis crítico de los datos de las entrevistas (Piroozfar, 2019; Rashid, 2017; Suarez y Trejo, 2010). Sin embargo, solo en una de las publicaciones, el análisis se hace sobre una pequeña intervención urbana para evaluar cambios de perspectiva, realizada por el equipo de investigación (Piroozfar, 2019). Otra metodología cualitativa de observación para analizar la percepción individual es el rastreo, propuesto por Jan Gehl (2013) que consiste en el seguimiento al recorrido de una persona, para observar su actitud frente a diversas características del espacio físico.

Para el análisis de la forma urbana los artículos revisados usan metodologías cuantitativas de evaluación, un ejemplo de ello es la generación y aplicación de una tabla que califica barrios conflictivos de Washington, sus características físicas y las relaciones que están producen en la zona (Hong y Chen, 2014).

Resultados

Abordando el tema de investigación, tres publicaciones coinciden que forma urbana, la seguridad percibida y el comportamiento al caminar están interconectados. Según Rashid (2017): "La calle debe ser diseñada como un espacio que pueda utilizarla sin miedo. Cuando la calle es segura, mejora la calidad de vida y los resultados revelan que el ambiente construido que diseñamos afecta nuestra percepción de seguridad" (p.8). De manera similar Chen y Piroozfar (2014; 2019) reflexionan que: El conjunto de factores urbanos, físicos y funcionales, según lo percibido por los encuestados, tienen significativas influencias tanto sobre la seguridad percibida, como sobre la marcha y su motivación para salir a caminar.

Autores como Suárez, Bjornstrom y Ralston insertan una tercera variable además del entorno construido y la percepción de seguridad, el factor de la cohesión social. Es importante recordar que tanto el entorno construido, como la cohesión social son parte de lo que denominamos forma urbana (Lynch, 1991). Sin embargo, ambos autores llegan a resultados opuestos. Por su parte Suarez y Trejo (2010), concluye que, según los resultados mostrados, los homicidios y los accidentes se presentan en las zonas más pobladas, o de

mayor flujo de personas. Cabe recalcar que en esas mismas zonas se dan también los menores indicadores de calidad urbana. Es decir: "Se interpretó que la mayor cantidad de homicidios y accidentes se dan no donde exista un menor valor en el indicador de calidad urbana, sino donde haya mayores oportunidades por el volumen de personas" (Suarez y Trejo, 2010, p.224). Mientras que, Bjornstrom y Ralston (2014) contrario al autor antes citado afirma que: "A nivel individual, los resultados demuestran que el peligro percibido es un indicador de la baja cohesión percibida en el contexto del vecindario. Esto sugiere que los individuos, independientemente de la circunstancia objetiva del vecindario, son menos unidos cuando tienen miedo" (p.23).

Por su parte, Newman (1992) afirma que tanto la calidad el entorno construido, como la cohesión social puede transformar la percepción de seguridad. En Clason Point, NY cada cierto tiempo los terrenos se convertían en una invasión de pandillas y estafadores. Entonces "se reasignó todos los terrenos vacíos a residentes eliminando el territorio de las pandillas; también la re-pavimentación e iluminación alentaron a los residentes a asumir responsabilidades y los actos delictivos se redujeron" (Newman, 1992). Soportando la teoría anterior, se sabe que en algunas ciudades como Medellín, Río de Janeiro o Curitiba se han com-

binado intervenciones de renovación y acondicionamiento urbano con acciones que fortalecieron las capacidades de los residentes para integrarse mejor a la sociedad con resultados altamente positivos (Arriaga y Godoy, 1999).

Teorías

Existe una interesante investigación conocida como *La Teoría de las ventanas rotas* (Wilson y Kelling, 1982) que afirma que los barrios con entorno construido de calidad, densidad adecuada, flujo saludable de personas y espacios públicos que permitan reconocer características e intereses comunes con los vecinos, garantizan mayor percepción de seguridad. "La teoría de las ventanas rotas" nos dice que: de existir un entorno construido en estado de destrucción, la dinámica del lugar se degrada, los habitantes pierden interés y se desentienden en el mantenimiento de lo público, e incluso aportan a su devastación.

Philip Zimbardo, un psicólogo de Stanford, informó en 1969 sobre un experimento que prueba la teoría. Zimbardo arregló tener un automóvil sin placas y con ventanas rotas aparcado en una calle del Bronx. El auto fue atacado dentro de los diez minutos de su "abandono", en una aparente destrucción aleatoria

sin fines de lucro. En pocos minutos una ventana del edificio junto al auto fue rota por "vándalos" de la zona. Lo mismo ocurrió en un barrio de características similares al primero, con la diferencia de que el auto "abandonado" estaba en perfecto estado. El auto permaneció intacto por semanas, hasta que el investigador rompió el parabrisas, y la destrucción se repitió como en la primera ocasión. Como resultado de esto, menos personas salieron a la calle por temor a un supuesto regreso de pandillas. En respuesta al miedo, las personas se evitaron entre sí al solo salir de su casa por razones estrictas, debilitando el control del espacio (Wilson y Kelling, 1982).

El proceso de "decadencia urbana" ha ocurrido durante siglos en todas las ciudades, y tiene relación con la percepción de inseguridad (Wilson y Kelling, 1982). Según todo lo anterior, se puede concluir que el tema ha sido una constante preocupación en diferentes contextos. La amplia búsqueda que se ha realizado con el fin de encontrar un vínculo entre la forma urbana y la percepción de seguridad, evidencia su relevancia. Sin embargo, en la ciudad de Cuenca, este tema aún no ha sido tratado. La zona inmediata al Terminal Terrestre, a pesar de ser una de las zonas más degradadas de la urbe no ha sido estudiada, lo que sustenta la trascendencia de su investigación.

2 METODOLOGÍA

- 2.1 Polígono de estudio
- 2.2 Metodología: forma urbana
- 2.3 Metodología: percepción de seguridad

Delimitación del polígono de estudio

Para explicar el planteamiento de la metodología es importante mencionar que existen dos variables por analizar: la variable independiente, que en este caso es la forma urbana y la variable dependiente, que es la percepción de seguridad de la zona. Para validar la investigación es necesario que las metodologías escogidas cumplan un proceso de estudio sistematizado y un posterior análisis.

La variable independiente se evaluó mediante una tabla de calificación de 10 parámetros que considera las condiciones físicas y espaciales del entorno. Mientras que la variable dependiente se estudió a través de dos métodos: la primera, consistió en la observación y rastreo de transeúntes escogidos aleatoriamente, que recorrieron las calles seleccionadas en horas estratégicas; y la segunda, donde se desarrolló un *focus group* con cartografía social y siete residentes del barrio. Antes de aplicar las metodologías ya mencionadas se realizó una delimitación del polígono de estudio y de los actores que se tomarían en cuenta en la investigación.

La zona del Terminal Terrestre de Cuenca fue escogida por los altos índices de delincuencia publicados en boletines oficiales del Consejo de Seguridad Ciudadana, y un número considerable de noticias locales en la prensa escrita y radios de la ciudad, pero



Figura 4. Mapa densidad de delitos contra la vida en Cuenca. Fuente CSC, 2018. Elaboración propia

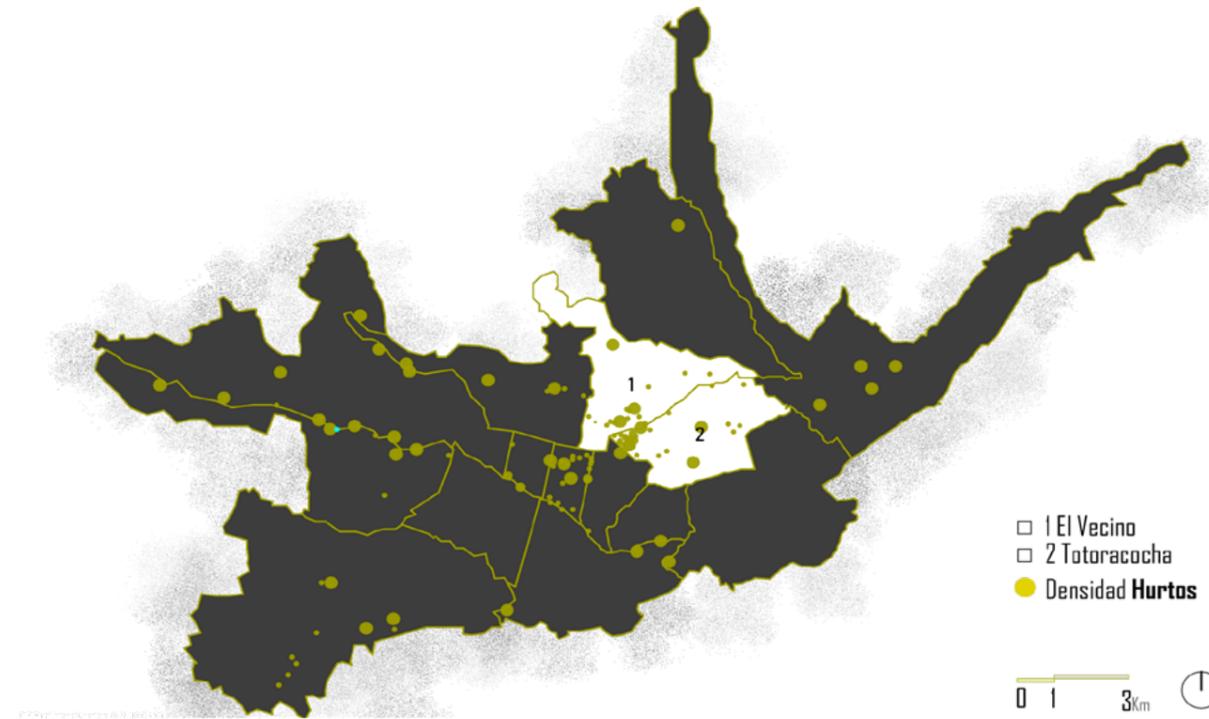


Figura 5. Mapa densidad de hurtos en Cuenca. Fuente CSC, 2018. Elaboración propia

la delimitación del polígono de estudio requirió un proceso de análisis que se basó en las descripciones geográficas de 2018 emitidos por el CSC. Como se ve en las imágenes (fig. 4,5,6,7), se mapeó la densidad de actos delictivos en el casco urbano subdividiéndolos en 8 grandes grupos: delitos contra la vida, delitos contra la propiedad, delitos contra vehículos, accidentes de tránsito, delitos sexuales, delitos contra las personas (lesiones físicas), intimidaciones y violencia intrafamiliar.

En lo que refiere a las parroquias urbanas, uno de los sectores que registra mayor cantidad de delitos contra la propiedad, contra la vida y accidentes de tránsito, es El Vecino, en el cual se ubica el Terminal Terrestre de Cuenca, considerada la "zona roja" de la ciudad. En el primer mapa (fig. 4) los puntos de colores muestran la ubicación exacta en la que se registró mayor concentración de delitos contra la vida. En éste se puede evidenciar que las parroquias El Vecino y Totoracocha, concretamente en el límite entre estas dos, en el cual se ubica el Terminal de Buses de la ciudad, mostró una elevada densidad de asesinatos en 2017 y 2018, en comparación con el resto de la ciudad. De la misma manera, en el segundo mapa (fig. 5), se observa una alta densidad de delitos contra la propiedad (hurtos), en el lindero de las parroquias antes mencionadas, que corresponden a la av. España y av. Gil Ramírez Dávalos.

El robo es el delito en el cual alguien se apropia de algo ajeno usando violencia o intimidación en el propietario o la fuerza en las cosas (como romper una ventana, forzar una puerta, entre otras cosas). Si la apropiación de algo de otro se hace sin violencia, intimidación o fuerza, es un hurto (CSC, 2018). En el tercer mapa (fig. 6) los puntos de colores muestran la ubicación en la que se registró mayor concentración robos, es importante mencionar que la mayoría de víctimas de este delito en específico fueron hombres. Por el contrario, en delitos como las intimidaciones y violencia intrafamiliar, las víctimas son principalmente de sexo femenino.

Finalmente, en el mapa (fig. 7) se evidencia la concurrencia de accidentes de tránsito en la calle El Chorro, perpendicular al Terminal Terrestre de Cuenca. Esta calle se caracteriza por ser el parqueadero provisional de buses interprovinciales que se encuentran fuera de turno, pues el número de puestos en el parqueadero del Terminal Terrestre no da abasto. Las calles seleccionadas por mayor número de delitos fueron: la av. Gil Ramírez Dávalos, av. España y la cl. Barrial Blanco. Sin embargo, se consideró que una de las calles más problemáticas de la zona, a pesar de no ser registrada dentro de las más peligrosas, es la

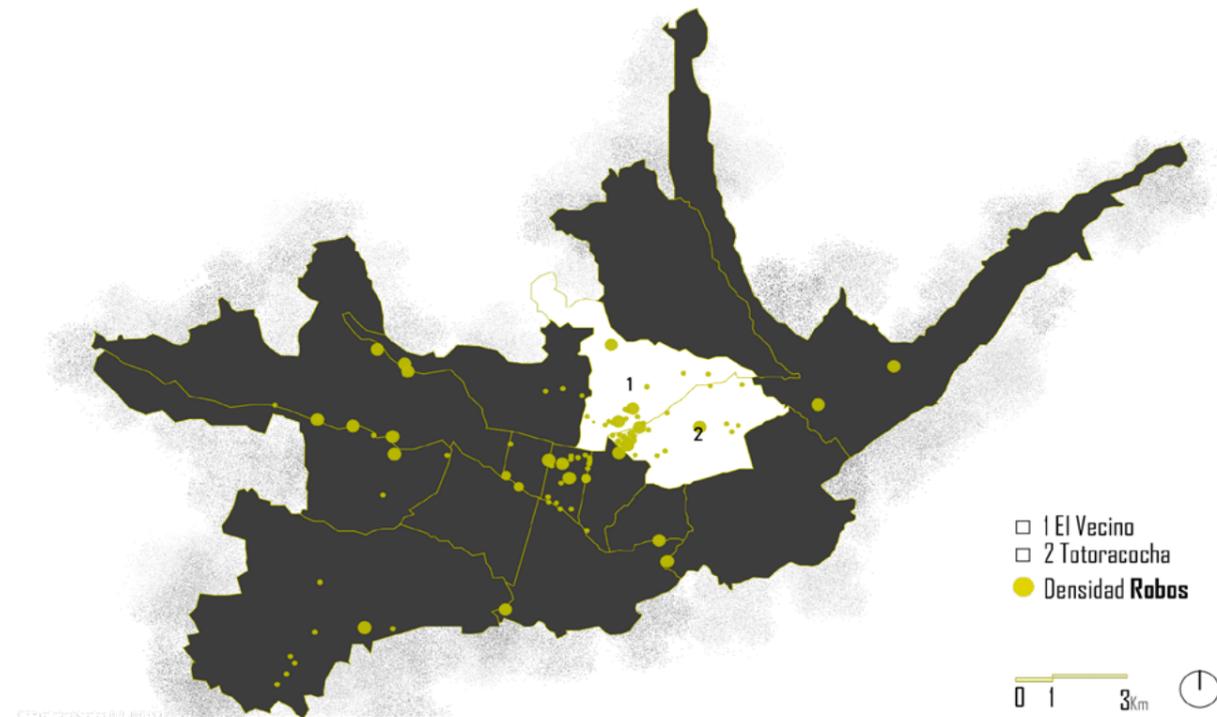


Figura 6. Mapa densidad de robos en Cuenca. Fuente CSC, 2018. Elaboración propia



Figura 7. Mapa densidad accidentes de tránsito en Cuenca. Fuente CSC, 2018. Elaboración propia

Calle Vieja, que, según los moradores del barrio, es donde se concentra el trabajo sexual informal y el micro-tráfico de droga.

Ante el escenario descrito en el mapeo, se decidió cerrar un polígono de estudio que contenga los tramos más conflictivos de cada calle (fig. 8). Es importante mencionar que cuatro de las calles escogidas son paralelas al equipamiento del Terminal Terrestre y la quinta es transversal a todas ellas. En este punto, es interesante notar que el centro histórico de la ciudad es muy cercano al polígono, sin embargo, las diferencias entre sus condiciones físicas, y las calles conservadas del centro histórico contrastan fuertemente.

El polígono encierra cinco calles diversas de uso y condiciones físicas (fig. 8), y una única plaza cercana a la zona. La plaza El Rollo es uno de los pocos espacios públicos de esparcimiento de la zona, sin embargo, una lectura personal inicial reveló que la plaza es utilizada por el narcomenudeo y la prostitución, siendo un lugar de alta peligrosidad. Este polígono, antes de ser dibujado para la investigación, tuvo siempre un límite marcado por el imaginario urbano de los ciudadanos de Cuenca, incluso por los que viven en él, por ser un lugar de alta peligrosidad y de cualidades únicas en toda la ciudad.

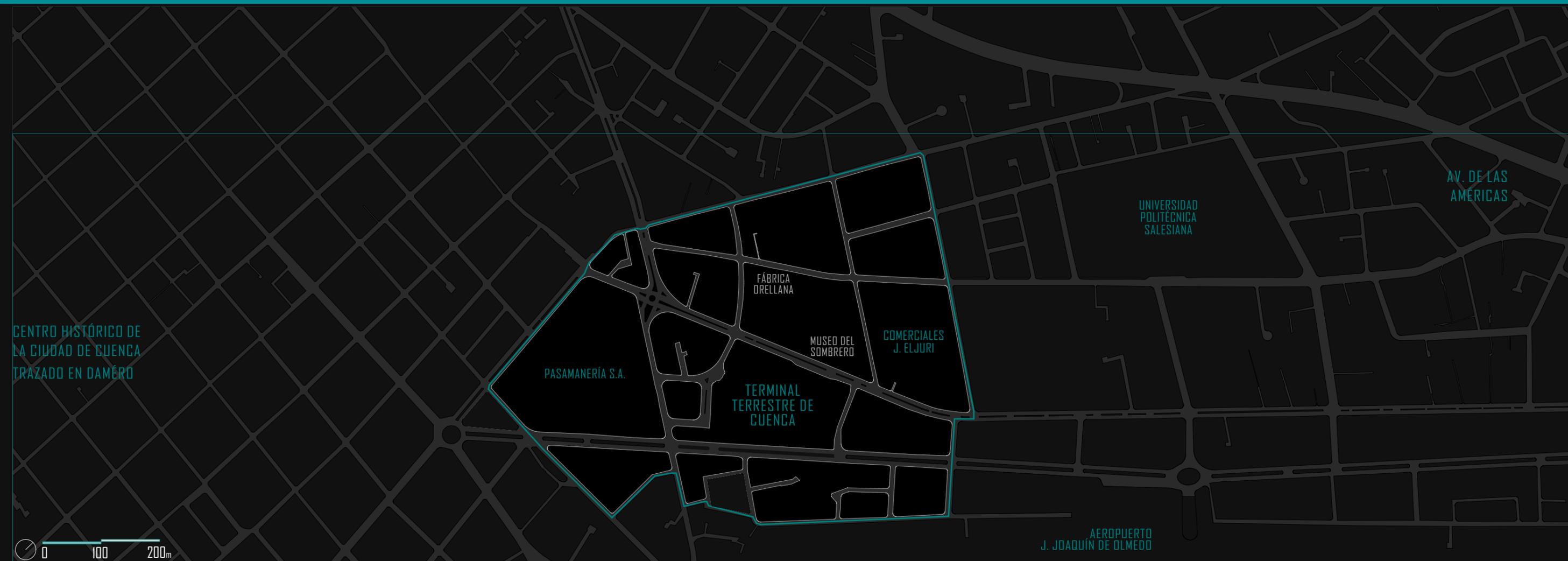
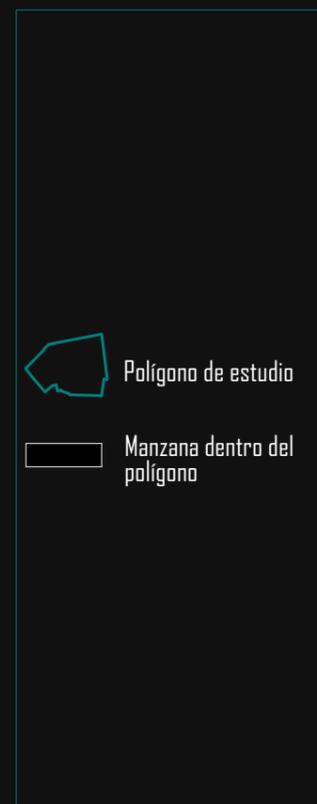


Figura 8. Mapa del polígono de estudio.
Fuente CSC, 2018. Elaboración propia

Historia del barrio

Es importante mencionar que la evidente problemática delincriminal no estuvo siempre presente en el sector. Por ello, para conocer a fondo el polígono y justificar su selección, también es necesario recordar su historia en una línea del tiempo (fig. 9), donde se evidencian otro tipo de apropiaciones y usos colectivos. Además, es fundamental conocer sus transformaciones físicas y cómo éstas acompañaron la construcción social de este espacio.

También llamado barrio artesanal; El Vecino fue una vía importante de conexión de la ciudad. Desde la época prehispánica, Cuenca tuvo vías de acceso bien definidas (Qhapaq Ñan, hoy Av. Huayna Capac) que "fueron reutilizadas y consolidadas en la colonia como medios de abastecimiento y comercio" (Pesántez, 2008). En estos caminos que unían Cuenca con otras ciudades del país, se desarrollaron viviendas y comercios ordenados en un crecimiento lineal. Calles como el Barrial Blanco, Calle Vieja y la Avenida Gil Ramírez Dávalos eran las principales vías de comunicación con Guayaquil y Quito.

Durante la conquista española, Cuenca se consolida como un importante vendedor de sombreros de paja toquilla. Por lo tanto, las edificaciones respondían a las necesidades de comercializar el producto. "El portal frontal era de suma importancia ya

que constituía el enlace entre la vivienda y el exterior convirtiéndose en un espacio para atraer los compradores, siendo usual que en alguno de ellos se encuentre provisto de bancas" (Pesántez, 2008). Además, en el portal se desarrollaban las actividades fabricación.

En el siglo XX, la provincia del Azuay sufre una crisis económica a consecuencia de la baja en las exportaciones del sombrero de paja. En busca de nuevas oportunidades en el mercado, en la década de los 60, empieza un lento desarrollo industrial en el cual el sector El Vecino, como eje de conexión con el resto del país, se ve fuertemente influenciado (Pesántez, 2008).

En este mismo periodo, se asentó en el sector un equipamiento que transformaría la estructura social del lugar, el Terminal Terrestre. Esta estación de buses interprovinciales fue parte del Plan Regulador de la Ciudad, desarrollado por el arquitecto Gilberto Gatto Sobral, encargado de la planificación de Cuenca en el año 1949. Su construcción inició en 1976 a cargo de los arquitectos Enrique Malo y Francisco Escobar. La obra se culminó 7 años después y se inauguró el 3 de Noviembre de 1983 (Landy, Molina y Vanegas, 1996).

En la planificación de Gatto Sobral, el terminal de buses se encontraba fuera del área urbana consolidada, sin embargo, ya existía vivienda de clase

trabajadora que se vio forzada a adaptarse al cambio. Según Pesántez (2008), la gran afluencia de buses y las nuevas fábricas redujeron aún más la cantidad de comerciantes artesanales que recorrían el barrio a pie. Todo esto se vio reflejado en la manera en la que los habitantes usaban el espacio público. Antes el lugar era mayoritariamente de un piso de altura, donde la escala favorecía las relaciones, y preveía la horizontalidad sobre la verticalidad, lo que permitía generar espacios amigables; espacios que diferían de la arquitectura distante e imponente del centro de la ciudad. Después de la llegada del Terminal Terrestre la arquitectura se fue transformando por la forma de usar la casa, que originalmente respondía a la relación vivienda-taller-comercio y que, ante el abandono, empezó a adaptarse a las necesidades que la industrialización y la inseguridad trajeron. Se eliminaron los portales alterando la cohesión del barrio.

El deterioro de la calidad arquitectónica, fue transformando las casas en un conjunto de edificaciones que dejaron de generar ciudad. Según Valenzuela (2016) la falta de vigilancia de las viviendas hacia la calle, hace que el usuario entre en un estado de alarma, y en poco tiempo el espacio alrededor de estas casas con cerramientos infranqueables se deteriora. Empiezan a aparecer señales del entorno que nos recuerdan que estamos en peligro como carteles y grafitis.

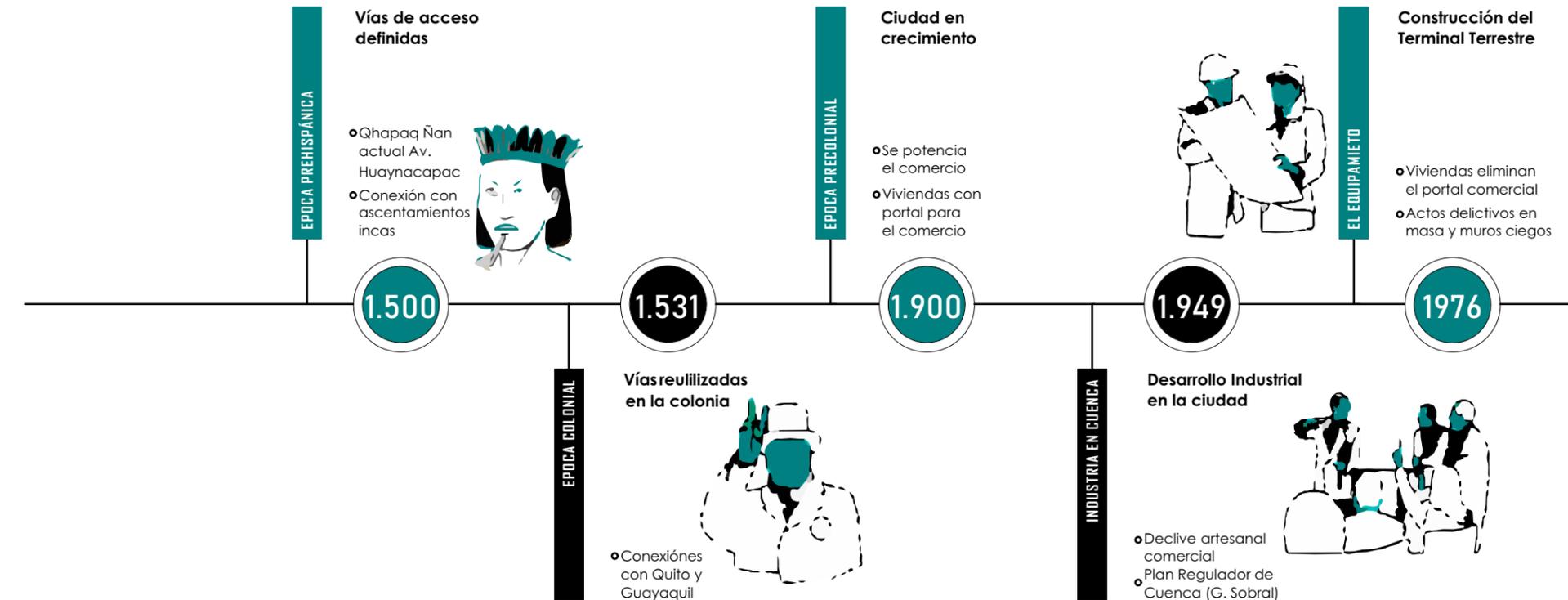


Figura 9. Línea del tiempo. Fuente Pesántez, 2008. Elaboración propia

Tabla de evaluación

El instrumento para analizar la forma urbana se llevó cabo a través de una tabla que califica y mide un número determinado de aspectos de diseño con la que la zona fue evaluada (fig. 10). Esta metodología cuantitativa permitió comparar en resultados numéricos, aspectos físicos detallados en la tabla. Éste proceso está basado en el estudio realizado en Washington, por Hong y Chen (2014) quienes analizan dos barrios de la ciudad en cuatro categorías: sus características socio-demográficas, entorno construido, la seguridad y las percepciones.

Para este proyecto, se adaptó la tabla a las necesidades de la investigación, eliminando tres de las cuatro categorías y usando únicamente los factores que analizan la forma urbana. A su vez, esta categoría se subdivide en seis factores: accesibilidad, estética, infraestructura de calles, diseño de calles, tráfico y densidad. La accesibilidad está relacionada con la facilidad de acceso de transporte público y sustentable (bicicleta) al lugar y la cercanía a paradas de bus. La estética está asociada al ornamento, limpieza y al nivel mantenimiento del barrio. También hay dos factores relacionados con la calle: infraestructura y diseño de calle. La infraestructura de la calle está relacionada con la accesibilidad universal y calidad constructiva y funcional de las aceras, mientras que

el diseño de calle evalúa los cruces peatonales oportunos y la semaforización adecuada. El factor de tráfico valora la cantidad de vehículos privados y la velocidad permitida, factores que favorecen o no la caminabilidad de las calles; y la densidad refleja el número de unidades de vivienda por área (Hong y Chen, 2014).

Con la intención de construir una imagen completa de la zona de estudio, finalmente se agregaron cuatro parámetros más a los seis antes mencionados, basados en la investigación de Corraliza y Marín (2000), quién propuso algunos criterios en un decálogo para medir la calidad del espacio urbano. Estos factores fueron: legibilidad, mixticidad de usos, escala y control espontáneo. La legibilidad evaluó la existencia de puntos ciegos y la adecuada iluminación peatonal. La mixticidad de usos, la cantidad y variedad de servicios compatibles con la vivienda existentes en la zona. La escala, la altura de las edificaciones y su relación con el peatón; y el control espontáneo, la permeabilidad del cerramiento y cantidad de ventanas en planta baja.

El resultado fue una tabla de 10 factores con diferentes rubricas de calificación dentro de ellos. En cada uno de estos factores se realizaron preguntas

sobre aspectos específicos, como calidad, distancia, permeabilidad, etc. Las características de cada calle se calificaron sobre 5 puntos. La más baja o la que exprese menos conformidad corresponderá a 1/5 puntos, y la más alta o que denote mayor conformidad tendrá 5/5 puntos. Los resultados numéricos se sumaron permitiendo comparar la calidad de la forma urbana en cada una de las calles cercanas al Terminal Terrestre de la ciudad. La tabla completa tuvo una nota de 30 puntos, en donde la mayor calificación correspondió a la calle de mejor calidad. Adicionalmente, se consideró necesario anexar un levantamiento fotográfico por calle, que evidencie lo evaluado en la tabla. Cada factor tendrá un color (fig. 10), que ayudará a relacionar la calificación con las características captadas en las fotografías.

Para la obtención de la muestra se solicitó al CSC la información específica en archivo arcGIS sobre el cual se analizó el número de actos delictivos por calle, para delimitar el área de estudio sobre las cuales se aplicará la tabla antes descrita. Luego de seleccionar el polígono conflictivo (fig. 6), se comparó el número de actos delictivos por metro cuadrado entre las calles situadas dentro del mismo. Para la esta investigación se estudiarán la av. Gil Ramírez Dávalos, av. España, cl. Barrial Blanco, Calle Vieja y cl. El Chorro (fig. 11).

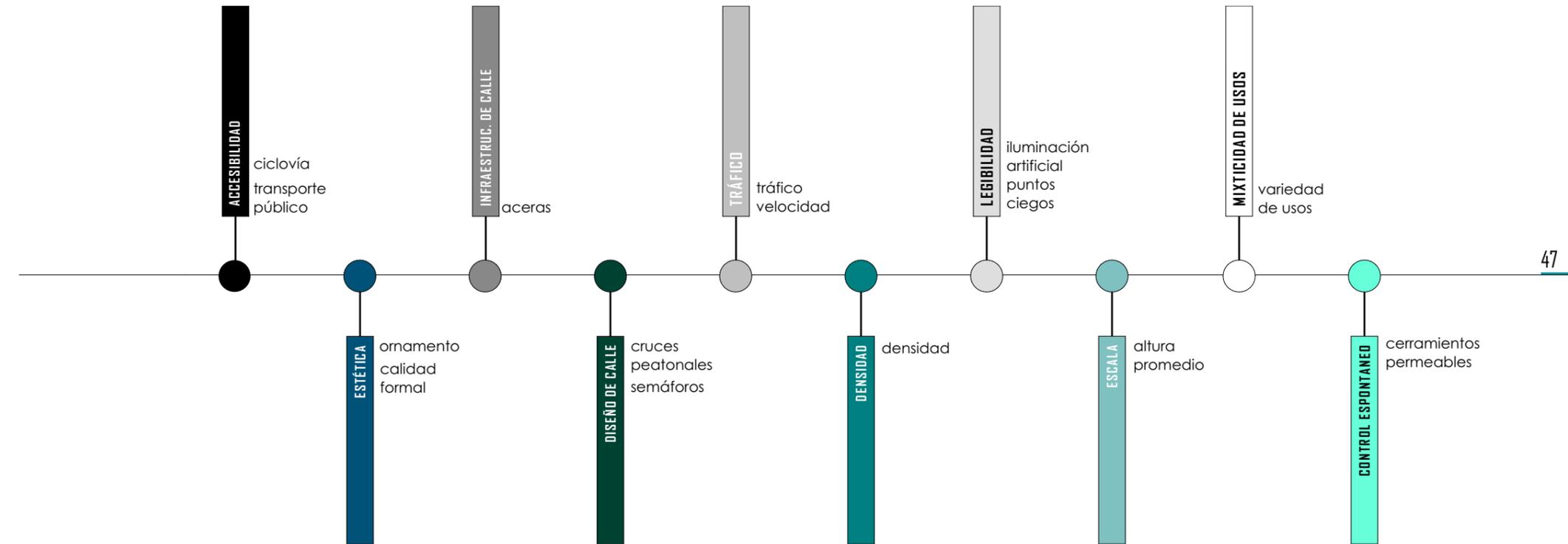


Figura 10. Parámetros de evaluación de la forma urbana. Fuente Hong y Chen, 2014 y Corraliza, 2000. Elaboración propia

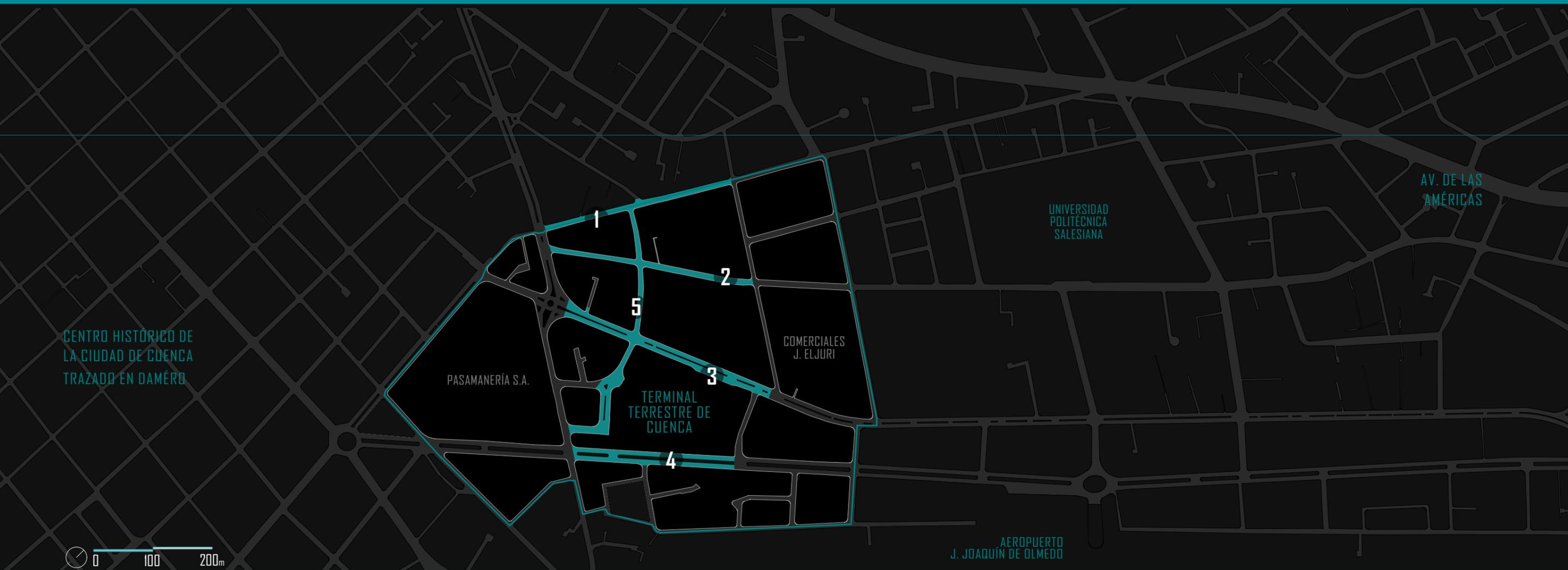


Figura 11. Calles seleccionadas para la evaluación.
Elaboración propia, 2020

Delimitación de actores

Un estudio en la Zona Metropolitana de Cuernavaca, realizado por Valenzuela en 2016, sobre la percepción de seguridad de adolescentes que viven en territorios periféricos violentados, arrojó que el 44% de los entrevistados considera que las pésimas condiciones físicas del entorno aumentan la inseguridad, y el 15% las interpreta como señales de peligro o de invasión de pandillas. En la Zona del Terminal Terrestre de Cuenca, la calidad urbana está muy lejos de encontrarse en condiciones óptimas que favorezcan la vida barrial, pero es imprescindible saber cómo esto ha afectado o no la vida cotidiana de sus moradores.

Antes de explicar las metodologías seccionadas, se procedió a definir los actores a través de un plano de vectores (fig. 12) en el que se compara la incidencia del usuario con la cernía del mismo al barrio (Cimas, 2015). Se colocaron en el plano la mayor parte de actores relevantes y se obtuvo el resultado expuesto en el gráfico.

Los llamados actores, que fueron representados en el plano de vectores, son todos los grupos sociales que conocen el lugar, desde los que viven en él hasta quienes no lo frecuentan, como los vecinos, comerciantes, visitantes ocasionales, trabaja-

dores municipales o ciudadanos externos a la zona. Personajes que pueden o no tener miras a transformar la situación del barrio, pero, desde un foco diferente, son conscientes de su problemática.

En el plano de vectores, la variable en Y representó la afinidad de los actores con el sector, y la variable en X, la cercanía, en términos de distancia, de los actores al sector. Ambos ejes se analizaron en torno a la problemática de inseguridad de la zona. En el eje vertical (Y) cada actor se ubicó de acuerdo a su vínculo con el problema, donde se pudo identificar a cada uno como afín, interesado, indiferente o ajeno; y en el eje horizontal (X) se identificó a cada uno como cercano, intermedio o lejano.

Cada personaje, desde su posición, aportaría a la investigación una perspectiva valiosa sobre el conflicto del barrio, sin embargo, hay que tener en cuenta que todas percepciones en relación a un tema o problemática específica pueden ser diversos y amplios. Por ello, con el objetivo de delimitar esta investigación, se seleccionó a los actores que según el plano (fig. 12) tenían mayor cercanía y afinidad al barrio (residentes), sobre los cuales se aplicarán los procesos de selección de muestras que correspondan en cada metodología.

Además, la importancia de trabajar con los habitantes del barrio, radicó en entender a la investigación participativa "como un método de entendimiento colectivo de la realidad, basado en un análisis crítico del problema la contribución activa" (Donoso, 2014), que puede estimular la positiva práctica transformadora en el lugar.

En el caso del estudio de la variable dependiente, es decir la percepción de seguridad, a la cual se decidió dar mayor profundidad, se aplicarán dos métodos de obtención de información con grados diferentes de acercamiento a los participantes:

- Rastreo (Ghel,2011)
- Cartografía Social (Ceccato,2014)

Esta investigación buscó proyectar a los participantes de este proceso como agentes activos de la deconstrucción y reconstrucción colectiva del imaginario urbano del barrio. Además de conocer la percepción de seguridad de los moradores, la finalidad fue también brindar un espacio de reflexión activa a la gente del sector, que, motivada por el sentido de identidad, se enlace al propósito de resolver sus conflictos comunes.

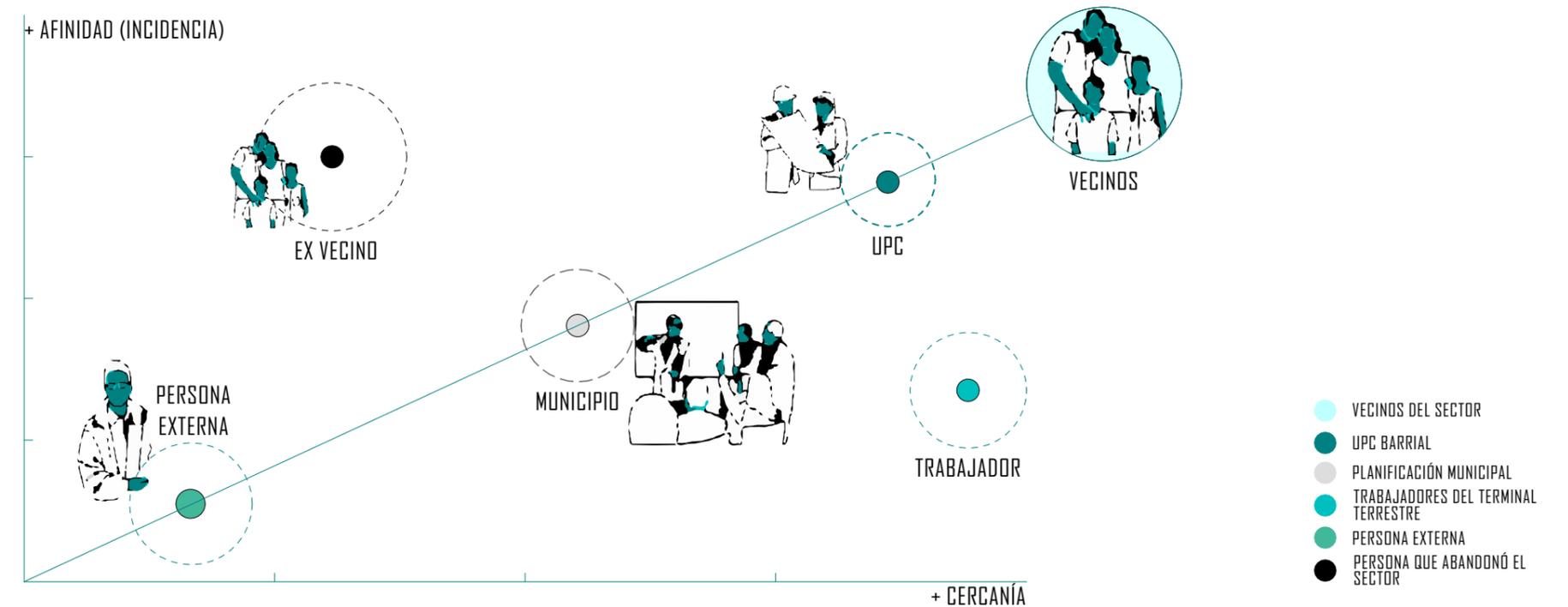


Figura 12. Delimitación de actores. Fuente Cimas, 2015. Elaboración propia

Rastreo y grupo focal

La parte que comprende el análisis de la percepción de seguridad en la zona, se realizó a través de dos métodos: El método de rastreo propuesto por Jan Gehl en su libro *How to Study Public Life*, quien dedicó su carrera profesional al estudio de la vida pública y el mejoramiento del espacio; y en un grupo focal a través del método de cartografía social. Se consideró vital usar las dos metodologías ya que la una requiere contacto directo con los actores y en la otra se realiza el papel de observador, hechos que pudieron ofrecer resultados similares, opuestos o complementarios. Se buscó encontrar relaciones con los recorridos rastreados y del discurso en la cartografía social, con las condiciones físico espaciales.

Según Gehl (2013), el rastreo consiste en el registro de los movimientos de las personas al transitar por un tramo delimitado. Estos recorridos se pueden dibujar como líneas de movimiento sobre un plano y son registrados con el objetivo de suministrar conocimientos acerca de los patrones, tiempos y preferencias de recorrido o posibles diferencias de género y edad. El seguimiento de los movimientos de los participantes en un plano proporciona una imagen consista de las líneas de flujo principales y secundarias, así como de las áreas que se evitan al caminar.

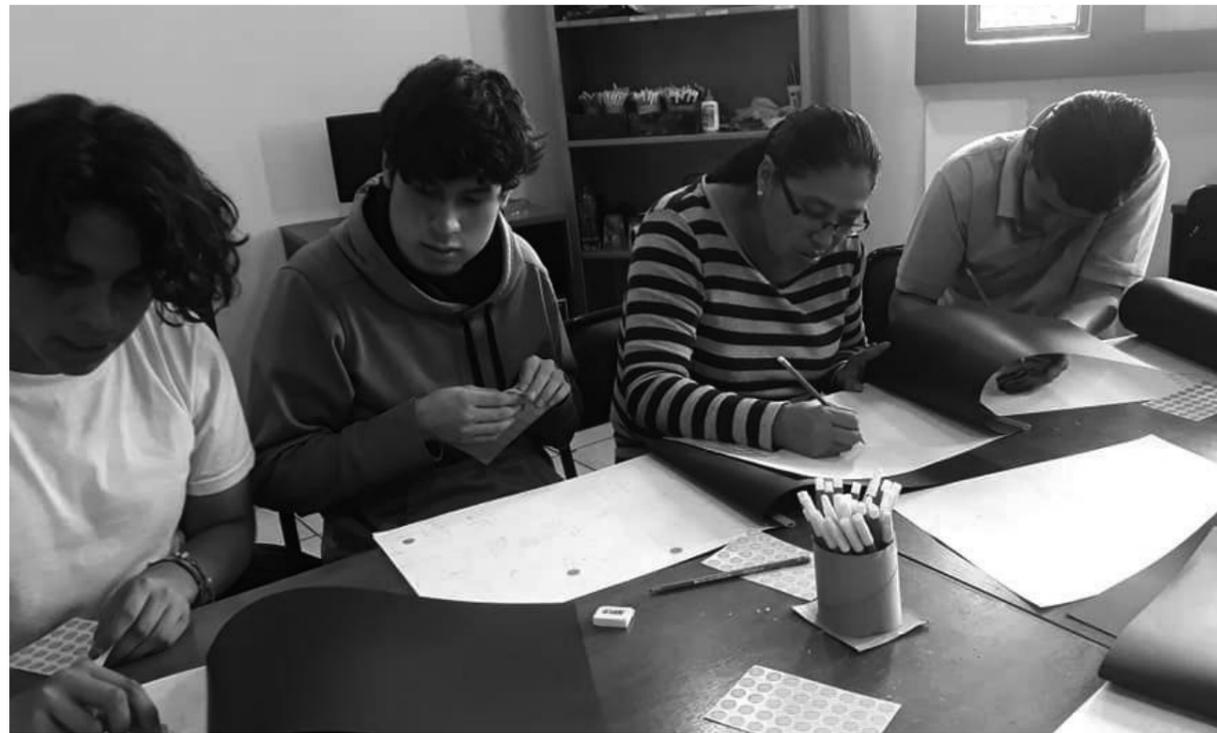
El método se aplicó en dos horas estratégicas en cada calle (12 del día y 7 de la noche del 01 de febrero de 2020) en lapsos de 15 minutos. La selección de la muestra se realizó de forma aleatoria. Se decidió aplicar la metodología a un hombre y una mujer entre 25 y 45 años que recorrieran la calle en la misma dirección, desde un mismo punto de inicio (fotogr. 3 y 4). Los recorridos se plasmaron en dibujos sobre mapas, donde se realizaron anotaciones del tiempo de traslado y actitudes percibidas a manera de diario de campo. El estudio contempló las 5 calles preseleccionadas (fig. 11), por lo que en total se obtuvieron 20 rastreos 10 femeninos y 10 masculinos.

El objetivo fue recopilar información sobre la secuencia al caminar, la elección de sentido, el flujo, qué calles se usan más, cuáles menos, y si las personas mostraban alguna actitud específica frente al entorno construido. En esta metodología los detalles percibidos por el rastreador u observador son vitales, ya que brindan información adicional a los dibujos, por ello se decidió acompañar el rastreo con un diario de campo anexo a los mapas.

Según Gehl (2013) una forma de agregar detalles es llevar el diario. Observar detalles y matices puede aumentar el conocimiento sobre el comporta-



Fotografías 3 y 4. Imágenes del rastreo diurno.
Fuente propia, 2020



Fotografías 5 y 6. Participantes del grupo focal.
Fuente propia, 2020

miento del usuario en el espacio público. El diario de campo se usa como un suplemento para explicar y dilucidar datos duros por medio de notas hechas en tiempo real. En nuestro diario se agregaron explicaciones como la actitud de la persona al caminar, los posibles obstáculos que obligaron al sujeto a cambiar de trayecto, el tiempo de recorrido y si hizo una pausa o no.

La segunda parte del análisis de percepción fue el grupo focal en el que se realizó cartografía y mapeo social, para conocer la percepción de seguridad de los participantes. Fals Borda entiende la cartografía social como una metodología participativa de investigación que invita a la reflexión, organización y acción alrededor de un espacio físico y social específico. Como metodología de trabajo en campo y como herramienta de investigación el autor concibe la cartografía social como una técnica que permite plantear preguntas y críticas para abordar los conflictos sociales (1986).

En la investigación, este ejercicio se llevó a cabo con 7 personas del barrio, de diferentes edades (todos mayores a 16 años) (fotogr. 5 y 6), el 13 de febrero de 2020, con el objetivo de observar posibles diferencias generacionales, los cuales realizaron dibujos a mano alzada del barrio y posteriormente se hizo

un "mapeo colectivo" con pegatinas de colores que marcaban de los puntos más seguros y menos seguros. Los resultados se analizaron en dos etapas: forma y contenido (Agustí, Rutllant y Lasala, 2019).

La forma estudió el tipo de dibujo, los trazos y la cantidad de detalles de los croquis realizados, donde se encontraron importantes diferencias de edad y género. Por ejemplo, las mujeres realizaron dibujos más detallados de zonas peligrosas e identificaban muy bien los nombres de calles y viviendas de vecinos cercanos. Los hombres, a pesar de vivir más tiempo en el barrio, realizaron un croquis más sencillo, además expresaban que la parte más importante del barrio era su vivienda, mostrando tal vez menos sentido de apego y pertenencia con el sector en contraste con las participantes femeninas.

El contenido hace referencia al mensaje impreso en el mapeo social. Como, por ejemplo, el hecho de que las mujeres identificaron más puntos inseguros que los hombres. Los puntos seguros en ambos casos era el hogar de cada uno, pero los hombres encontraban seguros lugares que las mujeres catalogaron como peligrosos. En términos generales ambos géneros encontraron la forma urbana del barrio como principal causa de la inseguridad.

3 RESULTADOS

3.1 Resultados: forma urbana
3.2 Resultados: percepción de seguridad

3.1 RESULTADOS: FORMA URBANA

Calle Barrial Blanco

Entender el territorio es primordial para comprender las dinámicas sociales. La historia de la humanidad ha sido redactada en base a las grandes transformaciones y luchas por espacios determinados, que han marcado miles de civilizaciones a lo largo del tiempo. Sin embargo, en la actualidad del contexto latinoamericano, son pocas las ciudades que han logrado que todos sus habitantes se apropien de su territorio urbano. Citando a

Valenzuela (2016) la violencia en las urbes latinoamericanas, ha adquirido, más allá de una connotación social, un carácter fuertemente territorial, lo que impide que los ciudadanos pertenezcan a la ciudad y la ciudad a ellos.

La primera calle evaluada fue el Barrial Blanco (fotogr. 7), la cual registró altos índices de violencia en comparación con el resto de la ciudad en 2017 (CSC,

2019), y que, bajo testimonio de sus moradores, actualmente sufre un proceso de abandono. Al ser la primera calle sobre la cual se aplicó la metodología, se explicarán particularidades del método de evaluación. A lo largo de la explicación de criterios de calidad encontrados en cada calle, se pondrán en evidencia los parámetros comunes entre ellas. Luego de exponer la calificación de cada calle, se presentará un mapa resumen con la com-

paración global de todos los tramos evaluados.

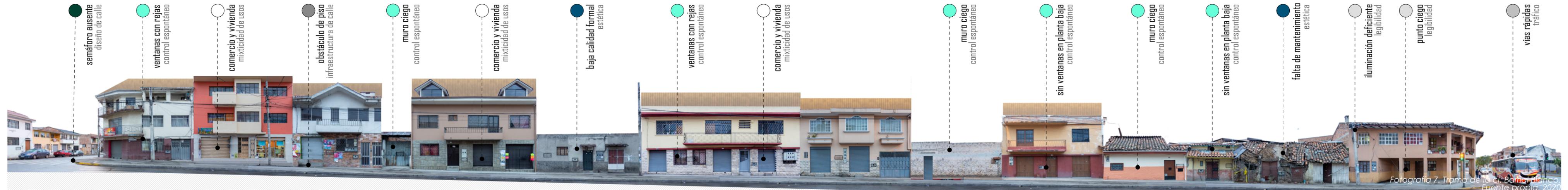
El Barrial Blanco obtuvo una de las calificaciones totales más bajas de las 5 calles, y alarmante mente ésta es menor que el 50% de la puntuación máxima (37,5/105 puntos). El parámetro más alto registrado en la tabla fue 60% en *mixtidad de usos*, pues se evidenció que la calle estaba conformada por edificios de vivienda, comercio minorista de primera necesidad frecuentado en cortos

intervalos de tiempo y servicios complementarios, como guarderías y lavanderías, en más del 50% de la cuadra.

Por otro lado, la calle mostró falencias significativas en *legibilidad*, por la continua presencia de puntos ciegos y deficiente iluminación artificial peatonal. De acuerdo con Kaufman (2006), la angustia constituye "una reacción ante el peligro cuando éste no puede ser identificado o definido con claridad". El miedo al crimen,

citando a Valenzuela (2016), parte del sentimiento de vulnerabilidad que uno experimenta sobre algo desconocido o que simplemente no ve.

Por ello, los puntos ciegos y la iluminación incorrecta a ciertas horas del día, interrumpen y bloquean el cono de visión natural del ser humano y crean confusión en el peatón que experimenta estas características físicas, generando así percepción de inseguridad.



Fotografía 7. Tramo de la cl. Barrial Blanco. Fuente propia. 2020

Avenida Gil Ramírez Dávalos

La situación es diferente en la Avenida Gil Ramírez Dávalos, que obtuvo el 70 % de la calificación máxima en *legibilidad*, por la ausencia de puntos ciegos en la mayoría del tramo. Sin embargo, su puntaje total de 33/105 puntos develan sus falencias en otros aspectos. Esto se debe principalmente a las deficientes condiciones de calidad en parámetros como *control espontáneo* y *mixtidad de usos*.

Basándonos en la teoría "Ojos en la calle" de Jacobs (1989), se sabe que en una calle segura ha de haber siempre ojos que vigilen recurrentemente la calle, ojos pertenecientes a propietarios naturales. Los edificios de una calle equipada para procurar seguridad a vecinos, han de estar orientados de cara a la calle. No deben dar su espalda (sus muros o cerramientos impermeables) a la calle dejándola así ciega.

El panóptismo según Foucault (2001), es un mecanismo de control y vigilancia permanente sobre un custodio, que se basa en el miedo natural del ser humano de ser sorprendido en alguna actividad ilícita. Por todo lo anterior, se puede decir que en una calle con vecinos que tienen un contacto sano y recurrente con el exterior, existe menos posibilidades de experimentar situaciones de violencia.

La avenida Gil Ramírez Dávalos, como se puede observar en la *fotografía 8*, tiene una fachada general con muy poca permeabilidad, donde menos del 30% de edificaciones son usadas como vivienda, las cuales han optado por cerrarse al entorno inmediato. Al estar ubicados frente a la Terminal Interprovincial de buses, los usos se han volcado a atender servicios compatibles con este equipamiento, como hostales y ne-

gocios de reparación automotriz en los retiros frontales. Además, se observó en el trabajo de campo que ningún negocio tiene activación nocturna, convirtiéndose desde este punto del día en una calle sin transeúntes, a excepción de ciudadanos en condición de calle. Jacobs (1989) dice que la división de usos por zonas en la ciudad tiene un impacto negativo en el barrio. Una calle sin usos, es una calle sin personas y actos

delictivos ocurren con mayor facilidad. Valenzuela (2016) piensa que la razón por la cual los mismos ciudadanos han recurrido a la instalación de rejas, es para redimensionar el espacio de acuerdo a su capacidad de control. Ya que la seguridad del barrio se salió de sus manos, el último recurso es controlar un espacio más pequeño.



Fotografía 8. Tramo de la av. Gil R. Dávalos. Fuente propia, 2020

Avenida España

Algo similar ocurre en la av. España en cuanto a la *mixtidad de usos*. Casi el 50% de predios del tramo levantado son usados como parqueaderos de compra y venta de vehículos, como muestra la *fotografía 9*, y las edificaciones restantes son hostales y comercios de primera necesidad que se han visto obligados a cerrar por el bajo flujo de personas. Sobra decir que son muy pocos los predios que funcionan como residencias fijas.

El *control espontáneo* en esta avenida es casi nulo. A pesar de que más del 75% de la cuadra tiene cerramientos semipermeables, la actividad comercial cesa a partir de las seis de la tarde, creando un muro ciego único, de rejas y puertas cerradas sin personas adentro. En la observación se pudo constatar que a partir de esta hora casi ningún transeúnte circula por esta acera.

El parámetro de *accesibilidad*, hace referencia a la facilidad de comunicación del sitio de estudio con el resto de la ciudad usando transporte público o movilidad sustentable. Ninguna de las calles evaluadas tiene una ciclovía, pero al estar a pocos metros del centro de la ciudad, las líneas de buses más importantes las atraviesan. En la av. España las paradas de buses urbanos se mantiene activas

por ser comunicadoras del Terminal Terrestre con el resto de la ciudad, pero no se ven vecinos del barrio usando este servicio, solo viajeros interprovinciales.

La avenida tuvo la puntuación más alta de todas las calles en el parámetro *estético*, en donde se tomó en cuenta la existencia de elementos de ornamento como vegetación, el mantenimiento físico de

las casas y la poca presencia de basura en la calle.

La *infraestructura de calle*, por su lado, deja mucho que desear. A pesar del gran tamaño de su vía que tiene cuatro carriles de vehículos privados y dos de tranvía, la avenida tiene aceras de menos de un metro de ancho. Los retiros de las casas son usados como parqueaderos, lo que es un cons-

tante obstáculo, que obliga los transeúntes a bajar de la acera poniendo en riesgo su integridad física. Además, dentro de este parámetro se toman en cuenta los obstáculos en la caminata (a nivel de piso), y se pudo observar que los postes de luz muchas veces ocupan casi la totalidad de la acera, haciendo imposible la caminata, y utópico el acceso de una persona con movilidad reducida.



Fotografía 9. Tramo de la av. España. Fuente propia, 2020

Calle Vieja

La Calle Vieja, es una de las calles con las peores condiciones físicas y espaciales del polígono de estudio, a pesar de no ser una de las más inseguras estadísticamente según el mapa delictivo del Consejo de Seguridad Ciudadana de la ciudad (2018). La calificación final de esta calle fue de 15/105 puntos, obteniendo la segunda nota más bajas de la investigación.

En ocasiones la violencia "se manifiesta de manera simbólica, mediante signos que expresan significados y que se instalan en el imaginario colectivo" (Valenzuela, 2016). La calle Vieja tiene una fachada ciega, llena de grafitis que pintan nombres de bandas delictivas, y personas fallecidas por peleas relacionadas con el narcomenudeo, como se puede ver en la *fotografía 10*. Es un lugar de ilumi-

nación artificial casi nula y puntos ciegos que se han vuelto urinarios públicos y escondites.

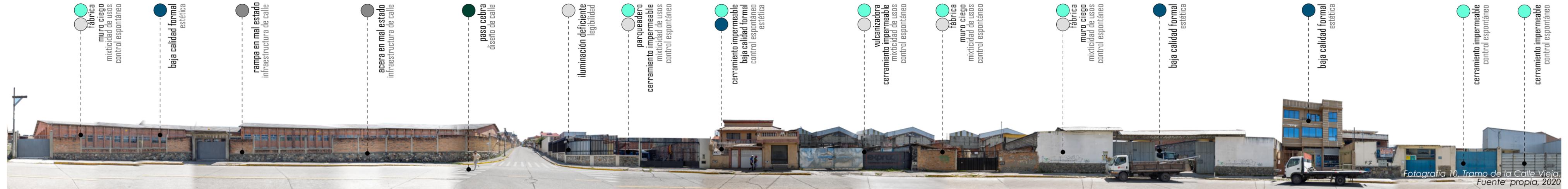
La calle indiscutiblemente tiene una fachada 75% ciega, de predios vacíos, fábricas o vulcanizadoras cerradas, sin embargo, sigue siendo la morada de muchas familias que se han visto obligadas a enjaular sus tiendas de barrio y vender sus productos en-

tre rejas por la inseguridad y la violencia del exterior.

Citando a Willson y Kelling: "Philip Zimbardo, un psicólogo de Stanford, relató en sobre algunos experimentos basados en la "Teoría de las ventanas rotas", que sugieren que el comportamiento desatendido o falta de mantenimiento conduce al colapso de los controles de la comunidad (1982).

Según Zimbardo, cuando se abandona una propiedad, crecen malezas, se rompe una ventana y el barrio empieza a verse de malas condiciones. Las familias empiezan a mudarse, los adolescentes se reúnen en un lugar oscuro, la basura se acumula y la gente comienza a beber en los espacios públicos. Los residentes piensan que el crimen, está en aumento, y modifican su comportamiento en con-

secuencia. Usaran las calles con menos frecuencia, y cuando están en ellas se mantienen separados de los demás transeúntes, por temor a ser agredido. Caminan moviéndose con los ojos desviados, los labios silenciosos y los pasos apresurados. El vecindario cambia entonces casi irreversiblemente y las personas aprenden a vivir en una nueva normalidad violenta (Willson y Kelling, 1982).



Fotografía 10. Tramo de la Calle Vieja. Fuente propia, 2020.

Calle El Chorro

Finalmente, la última calle evaluada fue El Chorro, la calle transversal a las cuatro anteriormente analizadas. En el trabajo de campo se evidenció que El Chorro es sin duda la calle que reúne todos los problemas sociales que caracterizan al sector, como el trabajo sexual informal, el narcomenudeo, y los constantes robos con armas blancas, y además, obtuvo la calificación más baja del polígono.

La *infraestructura de calle* es un escenario en completo abandono. Las aceras son intransitables por la falta de mantenimiento y la presencia de obstáculos en todo el trayecto. Las rampas son inexistentes. En cuanto a sus usos, se vio que el 90% los predios son hostales o parqueaderos de buses interprovinciales que no tiene un lugar en el terminal de buses. Aquí la vivienda ha sido erradicada, por lo que se pue-

de decir que esta calle “no le pertenece a nadie”.

La percepción de inseguridad tiene una estrecha correlación con el control social del espacio. En otras palabras, la apropiación y defensa del territorio juega un papel decisivo en la percepción de la inseguridad. Por ende, una calle de baja densidad sin espacios de control social es una insegura.

El *diseño de calle*, en la tabla de evaluación, hace referencia a la calidad de cruces peatonales, número de carriles y semaforización adecuada. En este aspecto, la calificación de El Chorro es del 10% de la nota máxima. La *estética* de la calle no es del interés de ningún usuario. Para estas personas el deterioro importa poco, porque el vecindario no es su “hogar” sino “lugar de paso”.

La inseguridad en esta calle se relata en un lenguaje visual: letreros que alertan a mantener vigiladas las pertenencias, la existencia de zapatos colgados en las líneas de teléfono, que pueden indicar un punto de venta de droga, grafitis y hostales en malas condiciones físicas.

El Chorro fue la calle más difícil de evaluar,

pues además de las pésimas condiciones físico-espaciales, se habían “normalizado” comportamientos como el consumo y venta de droga. “Arrestar a un borracho que no ha hecho daño a ninguna persona es injusto. Pero no hacer nada acerca de cien borrachos puede destruir una comunidad entera. Una ventana rota, con el tiempo puede transformarse en un barrio destruido” (Wilson y Kelling, 1982).



Fotografía 11. Tramo de la cl. El Chorro. Fuente propia, 2020

En términos generales

El espacio es vital para entender la inseguridad y la violencia urbana. Citando a Valenzuela en su libro Construcción Espacial del Miedo, en Estados Unidos "el 50% de los crímenes violentos ocurren en 3% del territorio, lo cual nos indica una clara geografía del crimen localizada en ciertos puntos" (2016). Algo similar ocurre en la ciudad de Cuenca, donde los actos delictivos de todos los tipos se encuentran repartidos en localizaciones específicas de la urbe y entre ellas, el polígono estudiado en la presente investigación.

En términos generales, las cinco calles evaluadas son accesibles por su privilegiada ubicación y por estar conectadas con toda la ciudad por líneas de transporte público, como el bus urbano y próximamente el tranvía. La escala es variable en las cinco calles, pero todas tienen máximo 5 pisos, altura que mantiene una interacción adecuada con el peatón (Gehl, 2013). La densidad en general no es la óptima, pero no es alarmante, es decir mantiene una relación con el resto de la ciudad, a excepción de la calle El Chorro donde la densidad baja. El tráfico vuelve desagradable la caminata, sobretodo porque muchas veces es obligatorio compartir la vía con automóviles para esquivar obstáculos a nivel de piso en la acera.

Los demás aspectos: infraestructura de calle, diseño de calle, legibilidad, mixticidad de usos y control espontaneo dejan mucho que desear en todo el polígono. Existe un evidente descuido del espacio público. Es común ver viviendas abandonadas en proceso de destrucción, basura a todas horas y aceras en pésimo estado. La estética general del sector se ha visto afectada, por el abandono de propietarios. No hay lugar para el ornamento en calles que no son ni mínimamente transitables. Lo más parecido a un elemento estético son los grafitis de los muros ciegos que dan a la calle.

Como se puede ver en la figura 13, la calle que obtuvo la calificación más alta en la tabla de evaluación de condiciones físico espaciales de su entorno fue la av. España con el 40% de la calificación óptima y la calle con la calificación más baja fue El Chorro con el 10%. Se puede notar que no existe una diferencia significativa entre las dos. El promedio de las calificaciones del polígono es el 20% de la calificación máxima.

Es una situación complicada, pues los espacios públicos son vitales para lograr una calidad de vida sostenible y tener un entorno barrial estimulante.

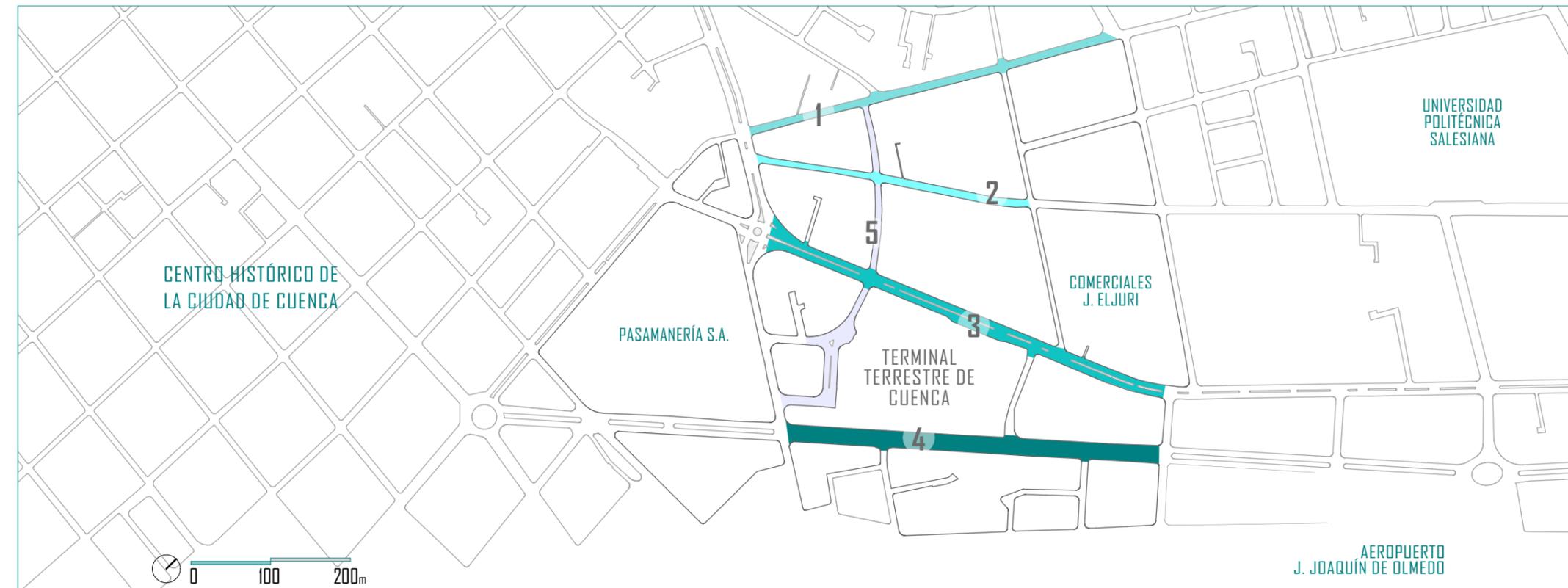
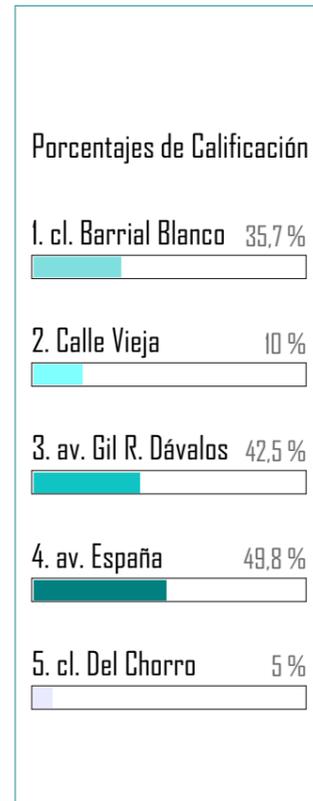


Figura 13. Calificación por calle. Elaboración propia, 2020

Rastreo y grupo focal

El primer rastreo que se realizó fue en el Barrial Blanco. Se rastreó a cuatro personas por calle, dos hombres y dos mujeres (fig. 14 y 15). En cuanto a las horas en las que se aplicó la metodología se evidenciaron grandes diferencias entre la mañana y la tarde. En la mañana la gente se mostró más confiada al caminar y se realizaron menos cambios de acera. Además, a las seis de la tarde el recorrido se realizaba en un lapso de tiempo mucho más corto, a paso ligero. En la mañana, por otro lado, el paso era calmado y las personas que se rastrearon casualmente realizaron paradas, antes de llegar a su destino.

Si hablamos de las diferencias del recorrido entre el hombre y la mujer seleccionados, se puede decir que el hombre esquivó obstáculos a nivel de piso, donde se vio forzado a bajar de la acera 3 ocasiones y a cambiar de acera en una ocasión. La mujer que se rastreó, no solo evadió los obstáculos a nivel de piso, si no también esquivó los obstáculos visuales. En el grupo focal tres de las participantes pudieron corroborar que sienten temor a atravesar por lugares oscuros que puede ser usados como escondites, ya que al caminar por ahí no se ve alguien con intenciones de delinquir está oculto. En las dos metodologías se puede ver un disgusto común por una casa que se encuentra en condiciones de abandono. Además de recurrentes quejas sobre el consumo y venta de droga.

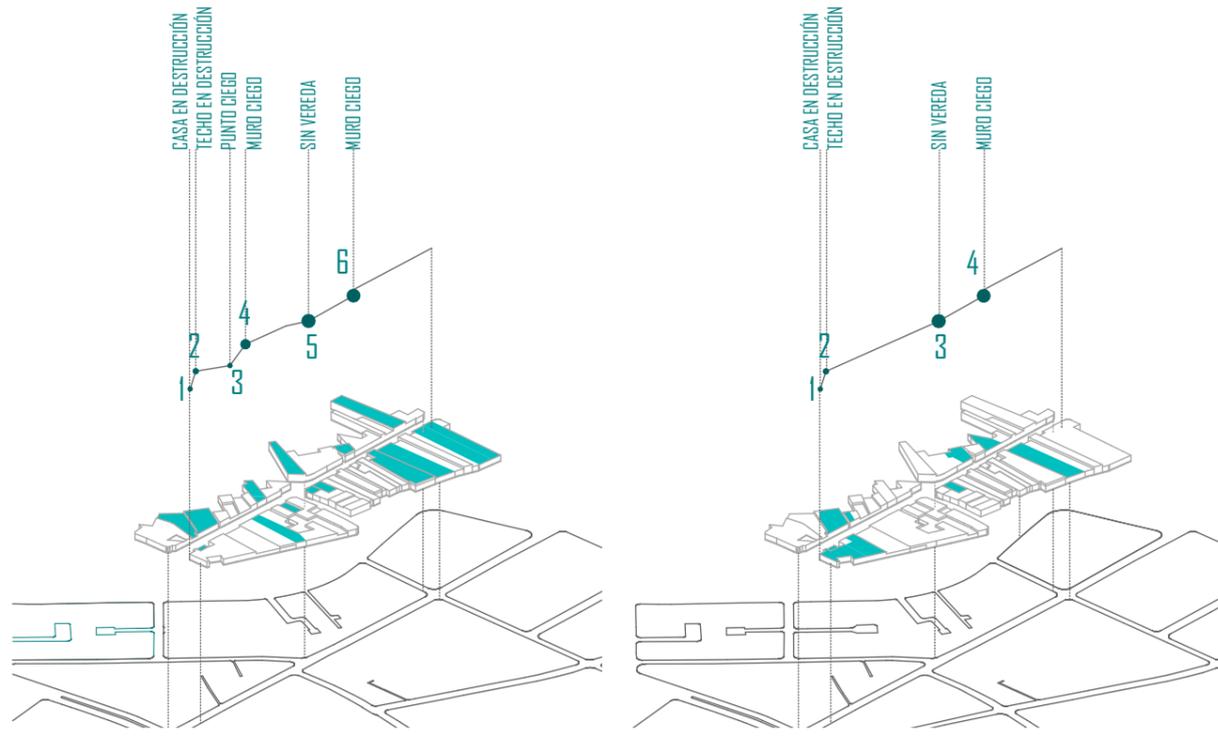


Figura 14. Rastreo diurno (Mujer, hombre) cl. Barrial Blanco. Elaboración propia, 2020

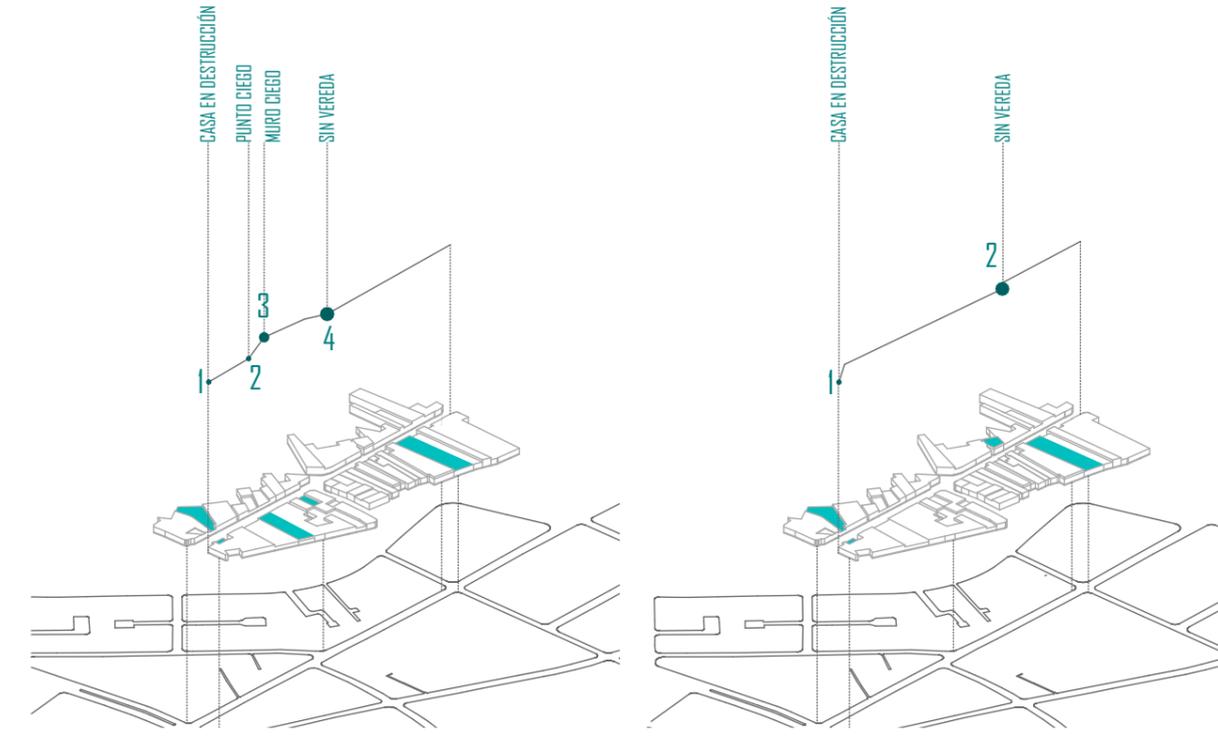


Figura 15. Rastreo nocturno (Mujer, hombre) cl. Barrial Blanco. Elaboración propia, 2020

La av. Gil Ramírez Dávalos tiene menos transeúntes, a pesar que es de mayor escala, y se encuentra ubicado en ella el Terminal Terrestre. Aquí de igual manera, se realizó el rastreo en el que se pudo ver que las personas seleccionadas realizaron su recorrido en el mismo tiempo, en la mañana como en la tarde (fig. 16). El grupo focal concluyó que la avenida Gil Ramírez Dávalos era la calle donde "menos agradable es transitar, pues no hay vecinos ni personas conocidas, y tampoco existen tiendas normales" (haciendo referencia a las tiendas de barrio) donde se pueda comprar, es decir no existe razón para recorrerla.

El recorrido mostró que aquí los hombres y las mujeres realizaron el mismo número de cambios de acera. Esto se hacía solo en el caso de que el destino estaba en la calle del frente. Probablemente este hecho tiene relación con la inexistencia de puntos ciegos, una iluminación deficiente pero uniforme en toda la avenida, y la distancia del trayecto.

En la av. España, ocurre algo similar, pero el tipo del recorrido es mucho más corto. Es evidente que las personas a las que se les aplicó la metodología no estaba paseando, sino que únicamente buscaban llegar a su destino de la forma más rápida posible.

A pesar de tener la calificación más alta en el parámetro estético, se pudo notar que el tráfico es un problema en la caminata. Además, muy pocas personas usan los pasos cebra y semáforos peatonales.

El rastreo en la Calle Vieja fue más complicado, pues existen muy pocas personas recorriendo la calle. Se rastreó únicamente a dos personas en la mañana. Los obstáculos a nivel de piso en esta calle son tan continuos que las dos personas prefirieron hacer el recorrido en los carriles destinados a los vehículos y buses que circulan a gran velocidad. El hombre no realizó ningún cambio de acera, pero la mujer evitó los muros ciegos y esquivó el contacto con una persona que caminaba en dirección opuesta a ella, sintiéndose obligada a cruzar la calle. También es importante mencionar que el recorrido de la mujer se realizó casi en la mitad del tiempo en comparación con el recorrido del hombre, esto probablemente tiene que ver con el temor a ser víctima de un crimen, pues se registró en el diario de campo que la mujer se mostraba inquieta y preocupada.

La Calle Vieja es la calle menos transitada en comparación con las otras cuatro calles estudiadas. En el grupo focal, varios comentarios sobre este tramo indicaban el miedo a ser víctimas de delito como el

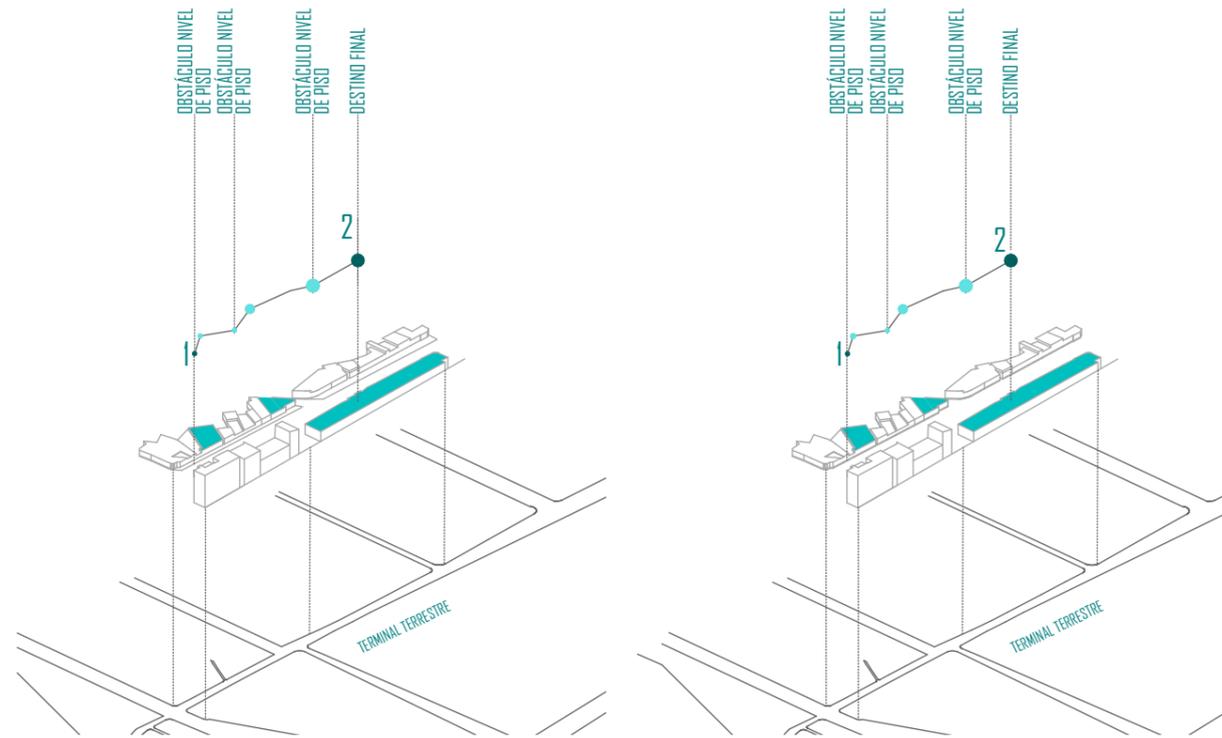


Figura 16. Rastreo diurno (Mujer, hombre) Calle Vieja. Elaboración propia, 2020

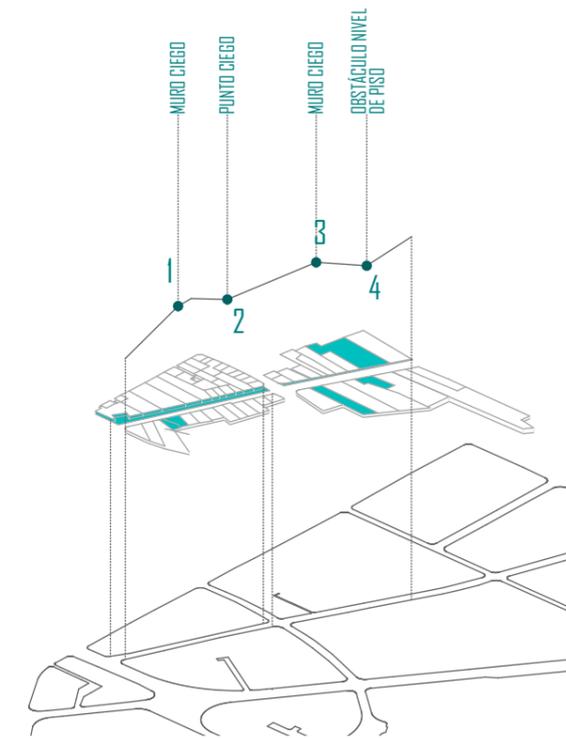


Figura 17. Rastreo diurno (Mujer, hombre) av. Gil R. Dávalos. Elaboración propia, 2020

de Christian, estudiante nocturno de un colegio cercano a su casa, quien dijo: "tenemos que venir en un grupo de cuatro amigos, a veces los espero para venir juntos...Creo que la inseguridad tiene que ver con la falta de iluminación, pues en la noche intentaron robarme en dos ocasiones" (2020). Otro testimonio mencionó: "lo peor de esa calle es que, aunque se grite por ayuda, nadie te puede auxiliar, porque casi nadie vive ahí, todos los terrenos están vacíos, y las casas que están detrás de los muros" (José, 2020).

Algo similar ocurrió en la calle El Chorro, pues solo se pudo realizar el recorrido en el día. Es importante mencionar que en la noche el único hombre que recorría la vía, lo hizo corriendo y mirando constantemente a los lados. Las condiciones de la acera son peores a las de la calle anterior, por lo que las personas también prefieren caminar en la calzada.

El 50% de los participantes del grupo focal, consideraron que, el único lugar seguro del barrio es su casa, la casa de su vecino más cercano o una tienda de barrio que siempre está abierta. Ninguno encontró segura la oficina de la policía barrial. Adicional a esto, todos marcaron como el lugar más desagradable a la calle El Chorro, donde además escribieron quejas sobre la prostitución, venta de drogas y constantes choques automovilísticos.



Fotografías 12 y 13. av. Gil R. Dávalos.
Fuente propia, 2020

Es relevante mencionar que el sentimiento de vulnerabilidad o la percepción de inseguridad aumentan en ciertos sectores de la población, como las mujeres y los adolescentes. Según el CSC, en 2018 en el sector El Vecino 60 hombres fueron violentados, en contraste con los 20 casos femeninos, sin embargo, como se vio en la aplicación de las metodologías y de acuerdo con Goodey (1997) "las mujeres tienden a expresar su temor y sentir abiertamente su vulnerabilidad al crimen, mientras que los hombres tienden a disimular el miedo, ocultarlo o convertirlo en ira" (Citado por Valenzuela, 2016).

En los comentarios del grupo focal se manifestó de manera considerable que las mujeres percibían mayor inseguridad, declararon sentirse más vulnerables y en general más sensibles al deterioro social y espacial del sector. El mapeo social también corrobora este argumento, pues las mujeres marcaron más puntos inseguros que los hombres, y de la misma forma las personas de menor edad frente a los mayores.

Por otro lado, otro tema recurrente en el grupo focal estaba enfocado en la prostitución informal en las calles del barrio, como mencionó Eduardo, un vecino del barrio de 40 años de edad diciendo: "[...] creo que principalmente eso impide que se realice

mantenimiento. Se sabe que en las ocasiones en las cuales se intentaron arreglar las calles, los trabajadores sexuales protestaron por su lugar de trabajo pues no iban a tener ingresos durante la construcción y no les beneficiaba los cambios en la infraestructura. Por eso creo que antes es necesario asignarles a ellas otro lugar, aunque no sé si accedan" (2020).

Lo que es indiscutible es que la mayoría de los participantes con los que se tuvo interacción se sienten agredidos y culpan a las condiciones del espacio público, como se puede ver el mapa (fig. 18) donde son más los puntos que identifican inseguros, en contraste con los pocos puntos seguros, que generalmente son sus viviendas o las tiendas de barrio.

En los comentarios finales muchos tocaron temas controversiales como la poca efectividad del trabajo policial, la venta de estupefacientes en casas del barrio y la sensación de impotencia al no poder controlar la situación. Finalmente, se puede concluir que el descuido del espacio público se ve influenciado por la falta de interés y sentido de pertenencia de los habitantes del barrio, que han expresado que les gustaría mudarse o abandonar el barrio cuando tengan oportunidad, y posiblemente rentar sus propiedades como ya lo han hecho otros vecinos.

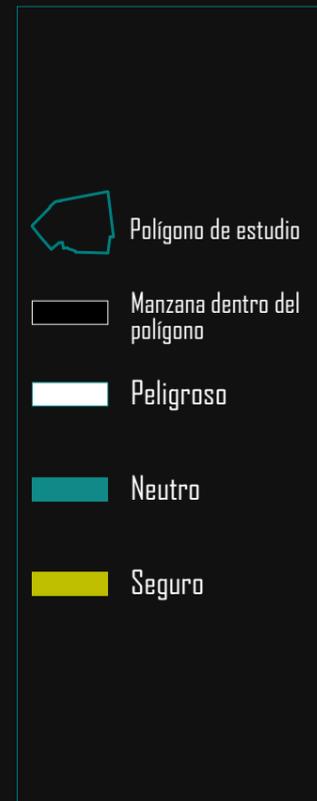


Figura 18. Resultado del mapeo social.
Elaboración propia, 2020

4 DISCUSIÓN

- 4.1 Entorno construido y percepción de seguridad
- 4.2 Usos de suelo en el predio vs. usos de calle
- 4.3 Control y eficacia colectiva
- 4.4 Lugares de reconocimiento, generadores de identidad
- 4.5 Percepción, genero y edad



Fotografía 14. Fachada de la Calle Vieja.
Fuente propia, 2020

4.1 Entorno construido y percepción de seguridad

América Latina es la región que registra el mayor número de homicidios a nivel mundial según el reporte de la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) en el año 2018, lo cual fortalece la teoría sobre la lógica espacial del crimen explicada anteriormente. En Cuenca, aunque no existen dramáticos incrementos del crimen en los últimos años, como afirma el CSC en su reporte del 2018, es fundamental notar que existe una clara localización de los actos delictivos y que, después de la evaluación realizada en la zona del Terminal Terrestre de Cuenca, se puede decir que el deterioro del entorno (como referido en la Teoría de las Ventanas Rotas) puede ser interpretado como un signo del aumento de la violencia en la zona.

Esta verdad latente en la “zona de tolerancia” de Cuenca, que comprende las calles aledañas al Terminal Terrestre de la ciudad, ha fomentado el interés en relacionar el miedo y la forma urbana, adoptando diferentes perspectivas, pero en esta parte de la discusión se intentó abordar el vínculo entre el entorno construido (como parte de la forma urbana) con la percepción de seguridad. Es importante decir que el entorno construido no es la única arista de la forma urbana que influye en la percepción del peatón, pero es interesante entender sus posibles

impactos en la forma de leer y sentir un espacio.

La manera más sencilla de entender la relación entre estas formas de concebir el espacio (física y perceptiva) es comprender la psicología del miedo. Se sabe que el espacio “real” o el espacio físico se configura como una serie de momentos de riesgo, amenazantes y peligrosos, y por momentos de refugio o zonas seguras. Según la psicología, generalmente el sentimiento del miedo se presenta frente a lo desconocido o poco legible, pues la percepción espacial tiene que ver necesariamente con la comprensión y la decodificación del entorno que se habita (Valenzuela, 2016). La percepción del usuario requiere entonces una arquitectura que ordene el caos, como si las referencias formales ayudaran a interpretar seguridad, mientras que el desorden le da sentido a un entorno apocalíptico, desconocido y hostil.

La primera parte de este fragmento de la discusión aborda la relación del entorno construido y la percepción en torno a tres grandes temas: el primero es la territorialización del crimen, en donde se explorarán las características que propician los asentamientos criminales en la zona del Terminal Terrestre de Cuenca, el segundo argumento es el amurallamiento del territorio en el imaginario urbano o la

segregación como consecuencia de la percepción generalizada de inseguridad, y finalmente el impacto negativo de la normalización de realidades violentas en Cuenca.

Según la lógica de la territorialidad del crimen, estudiada por Valenzuela (2016), los actores estudian un espacio antes de asentarse en él y delinquir. La persona supuesta a cometer un acto delictivo tiende a identificar puntos vulnerables en el territorio y posteriormente generar estrategias de intervención u ocupación. En otras palabras, el crimen busca activamente la colocación de obstáculos para privilegiar la evasión rápida de las fuerzas de orden. Sobre esta teoría, se han desarrollado también líneas teóricas acerca del “espacio defensivo” de Oscar Newman (1982), el cual busca emplear la configuración urbana para crear espacios que se perciban como más difíciles de transgredir.

Bajo esta hipótesis y los resultados de la cartografía social aplicada, se puede corroborar que las zonas más inseguras se localizan en los lugares de mayor degradación física. Al hablar de las pésimas condiciones físicas del sector del Terminal Terrestre de Cuenca, se hace referencia a las aceras y viviendas en destrucción, a la iluminación deficiente, a los ce-

rramientos semipermeables y muros ciegos, y sobre todo a los obstáculos visuales que sirven como escondite para el consumo de drogas. La calle que ejemplifica a la perfección un habiente hostil es la Calle Vieja (fotogr. 14 y 15). En la cartografía y mapeo social fueron recurrentes los comentarios que evidencian el gran temor de los vecinos al caminar por este tramo (fotogr. 14). Nancy, una madre de 38 años que reside en esta calle mencionó: “Mi hijo sale del colegio a las ocho de la noche. Tengo que esperar su llegada afuera de la casa mientras lo veo correr por la esquina pues ya intentaron robarle tres veces mientras buscaba las llaves para abrir la puerta” (2020). Este testimonio revive la impotencia y miedo del día a día de los residentes del barrio. En este caso, la percepción de seguridad o miedo urbano, al igual que, podría estar ligado a falta de vigilancia y control de los residentes sobre la calle, como consecuencias directas de los muros ciegos en todo el tramo, los cuales han sido manchados por pandillas que marcan su territorio.

En todo el barrio, el problema se agrava en la noche, y esto se debe a la deficiente iluminación (peatonal y vehicular) que hace menos legible un entorno ya caótico en el día, provocando un aumento generalizado del temor a ser víctima de un crimen. Otra característica física del entorno desordenado

que dificulta la lectura del espacio son los puntos ciegos, que además de ser los puntos de consume y venta de droga, son los principales escenarios de delitos violentos contra la propiedad (robos). Finalmente, otro agente físico que focaliza el crimen, es el mantenimiento, o por el contrario el abandono de los espacios físicos como las aceras, parques y fachadas. Los psicólogos sociales y los agentes de policía tienden a estar de acuerdo en que, si una ventana de un edificio está rota y no se repara, el resto de las ventanas pronto se romperán. Quizás el mantenimiento implacable de los aviones y los estándares de mantenimiento precarios en los autobuses condicionen el nivel de civilidad tan diferente en ambos medios de transporte (Wilson y Kelling, 1982). En el sector del Terminal de Cuenca, el descuido se ha arrastrado durante años, provocando la ausencia total del mantenimiento en la zona.

Sobre la segregación espacial como consecuencia de la percepción generalizada de inseguridad, Henri Lefebvre (1967) argumenta que alrededor de un mismo espacio existen tres dimensiones: física, mental y social (Citado por Valenzuela, 2016). Las tres son percibidas de formas diferentes, pero esta conectadas entre sí. Por ende, si el espacio físico presenta características diferentes al resto de su entorno

inmediato, el espacio social del mismo lugar también será diferenciado de sus otros, y por consiguiente segregado por ellos. En otras palabras, un territorio segregado y amurallado por imaginario urbano, siempre estará habitado por grupos sociales segregados. En Latinoamérica, el territorio ha sido un instrumento que consolidó las diferencias económicas entre grupos ricos y pobres. “Parece existir una clara correlación entre iniquidad económica y crimen [...] por lo que los países con distribución más desigual de ingreso tienden a tener mayores tasas criminales que aquellos con patrones más equitativos de distribución de ingreso” (Fajnzylber, 1998 citado por Valenzuela, 2016).

Según Valenzuela en la ciudad contemporánea la gente no se agrupa por afinidades, sino por su nivel económico, el cual les permite “amurallarse” del exterior. En Cuenca, esta realidad no es tan contrastante como en ciudades del continente, como Río de Janeiro por mencionar alguna, sin embargo, en la zona del Terminal Terrestre se retrata una realidad ambigua frente al resto de la urbe. Si bien esta nueva realidad, aparentemente no está en su punto más crítico, es vital comprender el poder del imaginario urbano, el cual define este espacio como uno de los más peligroso y marginales.

Como consecuencia de la segregación, el barrio actualmente sufre un proceso de abandono. Así lo manifiesta Jesús de 63 años de edad que durante el grupo focal comentó: “[...] me gusta mi casa, pasé toda mi vida acá con mi madre y ahora con mi esposo, y lo que más me gusta es la iglesia de San José... Por eso me da pena, pero si he pensado salir algún día” al preguntarle las causas de su decisión manifestó: “Es molesto decir que vivimos en el Barrial Blanco, porque la gente nos empieza a preguntar por qué no salimos de ahí, que si es peligroso o sobre la prostitución del terminal. Además, nadie viene a visitarme si no les digo que pueden guardar su carro en mi garaje” (2020).

El entorno construido es fundamental para entender el significado del miedo a partir de una “estructura física y tangible, pero además es vital explorar las narrativas locales que convergen en la construcción espacial del miedo” (Valenzuela, 2016). Para concluir este fragmento es importante comprender que la inseguridad no debe ser normalizada bajo ningún concepto, y sobretodo no debe ser subestimada. Las personas del barrio, sobre todo aquellas que no conocen una realidad diferente, tienden a acostumbrarse a convivir con la violencia, y esto se convierte en el principio del fin de una ciudad.



Fotografía 15. Fachada de la Calle Vieja.
Fuente propia, 2020

4.2 Usos de suelo en el predio vs. usos de calle



Fotografías 16 Consumo en la zona.
Fuente propia, 2020



Fotografías 17. Prostitución en la zona.
Fuente Diario El Tiempo, 2018

Como ya se mencionó antes, la delincuencia no es la única dificultad social presente en el polígono, pues además existen dos problemas arraigados en el barrio durante años y son la prostitución informal y el consumo deliberado de estupefacientes en sus espacios públicos y aceras (fotogr. 16 y 17). El análisis y estudio previo realizado en las calles más plagadas por estos conflictos sociales develan que son posibles consecuencias del abandono de la vivienda y la monotonía de usos. Por esta razón este fragmento reflexiona entorno al impacto de los usos de suelo privado en el espacio público, además, la influencia del equipamiento de gran escala (Terminal Terrestre de Cuenca) en su entorno inmediato.

Sobre la importancia de la mixticidad de usos, es interesante reflexionar una famosa cita de Foucault (1984):

"No vivimos en un espacio blanco y cuadrado, no vivimos, ni morimos ni amamos sobre la superficie rectangular de una hoja de papel, es decir, que no vivimos en el espacio concebido por la razón, sino que atravesamos en el transcurso de nuestra vida cotidiana por recorridos sensoriales y heterogéneos, regiones duras y otras penetrables y porosas. Existen regiones de paso, las calles, los trenes y los metros; regiones abiertas a la circulación intensa, los cafés, los cines, las playas, así como también las regiones cerradas de reposo y del propio hogar"

En otras palabras, la vida, por ende, la ciudad, se enriquecen por variedad de momentos de la cotidianidad. Para la planificación urbana es tan fácil como errado considerar usos separados en la ciudad (Jacobs, 1962), pues como Foucault afirma, la vida no está sobre un papel en blanco, sino sobre calles y los usuarios siempre necesitarán diferentes escenarios día tras día para desenvolverse con plenitud.

Según el testimonio de un morador, con la llegada del Terminal Terrestre de Cuenca, todas las edificaciones se volcaron a ofrecer servicios compatibles con este equipamiento, como por ejemplo los moteles y hoteles que recibían a los visitantes que llegaban desde otras provincias del país (Miguel, 2020). En años más cercanos a la actualidad, muchas familias vendieron sus viviendas y las transformaron en locales comerciales que permanecen abiertos en la mañana, dejando como consecuencia la monotonía de usos que se vive en la actualidad. Para agravar este escenario, desde hace muchos años grandes fábricas se han asentado alrededor del equipamiento de transporte, como la Pasamanerías S.A, que ha amurallado practicante una cuadra del sector.

Citando a Jacobs, la falta de vida pública es

producto de la monotonía de usos, y traen consigo el abandono de la calle, que, según sus palabras, es la principal causa del asentamiento de consumo de psi-coactivos y "otras infracciones a la moral" (1962). Es este el caso de los alrededores del Terminal Terrestre, dominados hace muchos años por la prostitución informal, el proxenetismo y el consumo, en donde a día de hoy yacen decenas de envases del famoso cemento de contacto (fotogr. 18), considerada por la policía barrial como la droga más consumida y peligrosa en el sector (PN, 2020), por su comercialización sin restricciones y bajo costo.

Las combinaciones o mezclas de usos, previenen el crimen porque incitan a más personas a usar el espacio público, y ser vigilantes indirectos de actos ilícitos. Se puede decir entonces, que la posible causa de los asentamientos de prostitución y consumo en la zona del Terminal de buses, tienen raíz en el abandono de la vivienda y la monotonía de usos de suelo, que han hecho de este espacio urbano un territorio dividido, con áreas de alto riesgo. Es necesaria una mezcla de usos, lo bastante compleja como para sostener relaciones y la seguridad urbana, una mezcla de usos con suficiente diversidad a todo lo largo y ancho del territorio, con el objeto de conservar su civilización.



Fotografía 18. Consumo en la zona del Terminal T. Fuente propia, 2020



Fotografía 19 y 20. Foco de peligro junto a la oficina del PAI, identificado por los participantes del grupo focal. Fuente propia, 2020

4.3 Control social del espacio y eficacia colectiva

Como base de reflexión, este fragmento aborda el tema de la ciudad “blindada o amurallada”, cuestionando impacto real de los mecanismos de vigilancia y control tradicionales en la inseguridad del sector de estudio.

En los últimos años, departamentos gubernamentales se han encargado de tomar medidas de control del crimen en todas las ciudades del país, incluyendo al sector El Vecino en Cuenca. Entre ellas están la readecuación de las oficinas de la Policía Comunitaria (PAI) y las Unidades Móviles de Atención Ciudadana (buses paqueados en las zonas más conflictivas donde los oficiales hacen su turno). Como un dato particular, una incomodidad recurrente en el grupo focal, plasmada también en la cartografía social realizada, fue la comercialización de droga junto a la oficina de la Policía Barrial en la cl. Barrial Blanco y el Chorro, a pocas cuadras del Terminal Terrestre.

Como se puede ver en las fotografías (foto-gr. 19 y 20) paradójicamente la oficina acondicionada de manera inconsciente el lugar propicio para la venta y consumo de estupefacientes, al oscurecer las escalinatas (Nancy, 2020). Dejando esto a un lado, otra estrategia contra el crimen para “tratar

de facilitar el trabajo a los policías y para garantizar aún más la seguridad en el sector” (Diario El Tiempo, 2018) fue la instalación de cámaras de vídeo vigilancia monitoreada por el ECU 911. Sobre esto, las oficinas del 911 han dicho que sistema técnico de vigilancia existe con el fin de captar, analizar y usar información interceptada en todo tipo de sistemas de comunicaciones, con el objetivo de mitigar y prevenir el tráfico de drogas u otros crímenes. La plataforma tendría como objetivo la creación del Sistema Único de Información Criminal para concentrar y correlacionar las diversas bases de datos.

Se sabe también, que no solo las entidades públicas han tomado medidas contra el crimen, sino que también los ciudadanos en busca de soluciones preventivas han “blindado” sus casas contra la violencia como comenta Hernando Illescas para El diario El Tiempo: “La percepción del lugar depende de las experiencias [...] se metieron a mi casa una vez hace dos años. Desde entonces, tengo cerco eléctrico encima del cerramiento” (2018).

A pesar de todos estos esfuerzos multidisciplinarios, las actividades criminales no han registrado un cambio significativo (CSC, 2018) después de la

instalación de dichos sistemas, si bien existen algunas evidencias de su potencial como herramienta para la captura de delincuentes una vez cometido el ilícito, no son de mayo efectividad para su prevención.

Valenzuela (2016) tiene la expectativa general de que la “tecnología por sí misma no podría garantizar la seguridad de los ciudadanos” (p. 95). La percepción de inseguridad tiene una estrecha correlación con el control social del espacio. Esto tiene una serie de implicaciones en la apropiación y defensa del territorio que juegan un papel decisivo en la percepción de la inseguridad.

En otras palabras, las cámaras de vigilancia y la policía, aunque ayuden a controlar el crimen, la percepción de seguridad depende del propio control total y permanente del espacio. En este sentido, existen varios estudiosos sobre la ansiedad y el miedo, incluido Freud, que coinciden en que el miedo puede manifestarse hacia lo que escapa de nuestro control.

El control social hacer referencia justamente al poder que supone vigilar el espacio y prevenir el crimen, que está estrechamente relacionado con las

ventanas en la calle, pero sobretodo con el compromiso social de cuidar el territorio “que te pertenece”.

En reto del sector El Vecino el reto es revertir a indiferencia social hacia la violencia y el crimen, fomentando la participación activa en la construcción de un barrio seguro. Es decir, las costumbres, acciones y normas compartidas que generan un sentido de pertenencia, facilitan las relaciones urbanas.

Un estudio en México (Valenzuela, 2016) se construyeron índices que afirmaban una relación entre la percepción del miedo, el control social y la eficacia colectiva con el territorio urbano. En Cuenca, los habitantes han optado por crear trincheras, condominios cerrados, con vigilantes privados, en lugar de pensar en estrategias de bienestar social que mejore el control espontáneo en las calles. Sin embargo, existen también ejemplos, como el de Medellín en Colombia, en donde las intervenciones públicas han logrado disminuir la violencia a través de inversiones en el espacio público y programas de concientización del problema.

En el barrio del terminal, las personas han dejado de interesarse por el control colectivo, per-

diendo eficacia sobre las acciones del territorio. “No te involucres y evitarás problemas”, es el eslogan de muchos de los vecinos del sector. Para algunos residentes temporales, la violencia en crecimiento importa poco, porque el vecindario no es su “hogar” sino. Sus intereses están fuera. Pero es de gran importancia para otras personas, cuyas vidas derivan significado y satisfacción de los apegos locales.

Para retomar el control colectivo se requiere de un verdadero compromiso de todos los ciudadanos y liderazgo de personajes de alto nivel, que pertenezcan a este grupo, que ubiquen los asuntos relativos a la seguridad comunitaria como prioridad, como por ejemplo los representantes o presidentes de barrio.

En cuanto al control del espacio permanente, es decir la vigilancia desde casa, se puede resaltar la eficacia de los usos de planta baja la mayor parte del día, y las ventanas de vivienda con miras hacia la calle, asegurando una supervisión anónima, implacable y permanente de los posibles actores delictivos, quien a su vez puede ser vigilado por la Policía Nacional y el 911.

Mientras que la ciudadanía se mantenga unida frente a la violencia del barrio, reforzando la capacidad del vecindario para impulsar valores compartidos entre los habitantes, así como para mantener controles sociales efectivos como un factor crucial en la variación de los niveles delictivos en las comunidades, fortaleciendo el tejido social, así como de las capacidades comunitarias de organización, resultarán en una reducción significativa de los índices delictivos actuales.

4.4 Lugares de reconocimiento
generadores de identidad



Fotografías 21 y 22. La plaza El Rollo.
Fuente Proyecto BAQ, 2015

Los espacios públicos que sirven como sitios de intercambio para los distintos sectores de la población. Un espacio público de calidad permite a los usuarios disponer de opciones de esparcimiento y convivencia sana, lo que fomenta la cohesión y fortalece la calidad de vida de los ciudadanos e incluso deriva en la revalorización del territorio, disminuyendo con ello los factores de riesgo e inseguridad (Gehl, 2013). Basado en esta hipótesis, este texto reflexiona sobre la falta de espacio público en el sector del Terminal Terrestre, y sus calles más cercanas, y como esto representa la ausencia de potenciales espacios generadores de identidad, que brindan la oportunidad de reconocer rasgos e interés comunes entre los vecinos, en beneficio de la seguridad del barrio.

La falta de lugares de reconocimiento en la zona es una realidad. Se entiende como un lugar de reconocimiento a aquellos espacios públicos que nos permiten compartir con el otro, reconocernos como iguales, descubrir intereses comunes con respecto al problemas cotidianos del barrio, y posteriormente fortalecer un frente común contra la inseguridad (Valenzuela, 2016). En el sitio de estudio, existe una diferencia notable en cuanto a la cantidad y calidad de los espacios públicos en la zona del Terminal Terrestre con respecto a otros puntos de la ciudad. Mientras

en el centro tienden a concentrarse los servicios y equipamientos de uso metropolitano, este barrio se caracteriza por la insuficiencia de servicios de proximidad y espacios públicos. El único lugar del barrio, que podría cumplir con esta función, es la plaza El Rollo, ubicada en la av. Héroes de Verdeloma y Barrial Blanco (fotogr. 21 y 22).

Es innegable que esta plaza ha cambiado positivamente la dinámica de sus calles, sin embargo, la plaza actualmente no es un lugar permanente. Durante el grupo focal, se manifestó que la plaza incluso es percibida como un lugar seguro a ciertas horas noche, como por ejemplo a las 19h00, por la activación de la "Bailoterapia", un proyecto impulsado por la prefectura, y por el contrario, como un lugar inseguro a las 6h00 de la mañana, pues se ha vuelto el refugio de personas sin vivienda que intentan "robar las pertenencias de los niños y jóvenes que salen al colegio" (Christian, 16 años ,2020).

En Latinoamérica, una de las grandes diferencias entre los barrios de mayor poder adquisitivo en contraste con los barrios pobres es la falta de espacio público de calidad. El efecto directo de dicha realidad, ha sido el aumento de la violencia y la inseguridad urbanas, así como la desaparición de estos

puntos de encuentro, intercambio y esparcimiento.

Para la realidad Cuencana, es crucial entender la promoción de los espacios públicos de calidad como medios para la integración social y una de las efectivas herramientas para la prevención del crimen. La función que el espacio público desempeña es vital para contrarrestar la percepción de seguridad, ya que es una pieza clave tanto en la creación de centralidades como en la formación de un sentido de identidad comunitaria. Hablar de Identidad, es hablar de los rasgos que pertenecen y características que diferencian a grupo de otros, que los sitúan en una realidad y época específica. La identidad no solo tiene que ver con la historia, con el pasado y las raíces, la identidad se construye también en el presente y es importante cuidarla.

Lo más importante sobre la identidad es que genera un sentido de pertenencia "pertenezco a un grupo y lo que el grupo posee me pertenece y me define". Y el sentido de pertenencia incita naturalmente a los seres humanos a cuidar a los suyos y lo suyo, siendo así una poderosa arma de los ciudadanos contra la violencia, la degradación física (fotogr. 23) y social y la percepción de inseguridad de la zona en la que viven.



Fotografías 23. Fachada del Terminal T. en la av. España. Fuente propia, 2020



Fotografías 24 y 25. Mujeres en la cl. Barrial Blanco.
Fuente propia, 2020

4.5 Percepción, género y edad

El grupo focal, y el rastreo realizado, para comprender la percepción de los vecinos del barrio, evidenciaron una posible diferencia de percepción entre hombres y mujeres, jóvenes y adultos, que es importante analizar. Este fragmento aborda las diferencias de percepción, y devela las probables falencias de las políticas urbanas que actualmente fortalecen la desigualdad de condiciones de género, situación que lastimosamente aún es una realidad latente en la ciudad.

Distintos estudios han demostrado que las mujeres tienden a establecer una mayor cantidad de lazos de amistad entre sus compañeras de trabajo, vecinas y personas conocidas en el espacio comunitario que los hombres (Montes de Oca, 2004). En ese sentido, Segovia confirma que las mujeres y los niños son los principales usuarios de las calles y áreas de recreación:

“Las mujeres son quienes hacen de su entorno un lugar más amable Para vivir: Participan más de las organizaciones sociales funcionales y territoriales, se relacionan más con sus vecinos, y son quienes asumen con mayor protagonismo la modificación de su entorno, generando, promoviendo, constru-

yendo y gestionando proyectos para el beneficio de la comunidad” (Segovia, 2002).

Contradictoriamente, la ciudad como espacio de libertad de derechos no ha logrado resolver las condiciones de seguridad mínimas para proteger la integridad de sus habitantes en general y de las mujeres en particular, quienes actualmente son las principales víctimas de violencia física y psicológica en el espacio público, incluyendo las calles de Cuenca.

De acuerdo con el Estudio Mundial sobre Homicidios de 2019 publicado por la UNODC (Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito), sede en Viena, “el número total de personas que sufrieron una muerte violenta como consecuencia de un homicidio aumentó en el último cuarto de siglo, de 395 mil 542 en 1992 a 464 mil en 2017”. “El estudio mundial sobre el homicidio 2019 busca arrojar luz sobre los asesinatos por motivos de género, la violencia entre pandillas y otros desafíos, teniendo como propósito apoyar en la prevención y las intervenciones destinadas a reducir las tasas de homicidio”, dijo el director ejecutivo de la UNODC, Yury Fedotov.

Actualmente, uno de los debates de mayor

relevancia del urbanismo es del derecho de las mujeres a una ciudad segura. La violencia contra las mujeres no es un problema que las afecte en el interior de sus viviendas, sino por el contrario, se manifiesta también en el ámbito público. Entre estos tipos de violencia, se encuentra el acoso en las calles que se ha vuelto una realidad diaria. La calle se ha vuelto el escenario más violento, citando a Muxi (2011) del libro *Feminismos 17*:

“Los actuales modelos de urbanización son funestos para la calle, reducida a canal de comunicación. La acera es el espacio adonde el ser humano conquista, primero en el juego de niños, luego en el deambular adolescente y más tarde en la exploración del adulto, su independencia, su autonomía y su identidad. La acera es una conquista de la libertad” (p. 105)

La Ley catalana del 2004 (España), de mejora de barrios y áreas urbanas, ha sido un instrumento para comenzar a desarrollar un urbanismo con perspectiva de género. El punto 6 de la ley se refiere a la aplicación de la igualdad de oportunidades en el uso del espacio público y los equipamientos en la renova-

ción urbana. Pero, ¿qué significa repensar una ciudad desde la perspectiva de género? Se trata de:

“Pensar un barrio y una ciudad con todos sus detalles y a través de todas las escalas desde la complejidad y la diversidad, sin dar prioridades exclusivas a consideraciones económicas alejadas de las personas. Se trata de construir, o reconstruir, barrios que no perpetúen las desigualdades de género, clase, raza o edad. Se trata de ponerse las gafas lila y volver a estudiar, analizar y registrar la realidad para conseguir entornos urbanos más adecuados. Una ciudad justa es aquella en la que la justicia es posible”

Situándonos en la realidad de Cuenca (*fotogr. 24*), concretamente en la zona del Terminal Terrestre es evidente que el espacio público no ha sido pensado para todas y para todos desde las diferencias, sino desde la desigualdad. La percepción de las mujeres que participaron en el grupo focal, les permite reconocer más puntos inseguros que los hombres, los cuales coinciden con los lugares con falta de iluminación artificial y sobretodo con los puntos ciegos del territorio. Un ejemplo de este último punto, se hace evidente en la fotografía adjunta (*fotogr. 25*) del rastreo diurno en la calle Barrial Blanco, donde se ve a la

mujer caminando por el carril vehicular de alta velocidad, evitando la acera que la dirige a un muro que bloque su cono de visión y por ende limita su control.

Según un estudio realizado en Argentina, en donde se originó una red de mujeres con el propósito de apoyar a aquellas que hubieran sido víctimas de la inseguridad (Saborido, Rodríguez y Segovia, 2009), se plantean a las redes comunitarias, como una de las medidas más eficaces para el control de la violencia de género. Su plan de trabajo involucraba el mejoramiento físico de los espacios públicos de las colonias, además de incentivar la rehabilitación y el uso continuo de dichos espacios por parte de las mujeres.

Es importante destacar que la conformación de las redes comunitarias no tiene la función de remplazar el trabajo que les corresponden a la policía comunitaria, sino que su tarea en el combate a la inseguridad se limita a la protección de la comunidad por medio del control informal del espacio, así como las acciones de prevención, como el mejoramiento de la iluminación pública o del deterioro del entorno. Para este fin, organizaciones como el Fondo de las Naciones Unidas para la Mujer (Unifem, 2007), a través de la Red Mujer y Hábitat, han crea-

do materiales pedagógicos con el fin de que las mujeres se capaciten adecuadamente sobre distintas estrategias para el empoderamiento de la ciudad.

Dichos materiales enfatizan el conocimiento del territorio con el fin de reconocer de manera eficaz tanto los espacios seguros como los inseguros. Sin embargo, se aspira que los futuros planes urbanos contemplen la perspectiva de género, pues como ya se ha dicho, la calle es una conquista de la libertad que tanto necesitan las mujeres.



Los resultados de las metodologías, además mostraron diferencias de percepción de la violencia en grupos de adolescentes y niños que habitan en el barrio (fotogr. 26 y 27). En el caso del grupo focal, casualmente tres participantes de entre 16 y 17 años de edad, mostraron particulares apreciaciones de las calles evaluadas.

En el mapeo, este grupo identificó como puntos inseguros a lo que ellos consideran como “puntos de venta de droga”, y lugares con ausencia total de vivienda o comercio, que son las calles de menor densidad del sector.

Algo interesante a resaltar es que este grupo permitió detectar y caracterizar la prevalencia e incidencia del delito, en calles donde en CSC (2018) no había registrado violencia, así como los porcentajes de delitos no denunciados y no registrados sobre la inseguridad. Es este el caso de Christian, de 17 años, que, a pesar de haber sido víctima de robo violento con uso de armas blancas en dos ocasiones, admite no haber hecho ninguna denuncia por temor. Esto nos lleva a reflexionar sobre el gran número de “cifras negras” y el peligro que estas representan, pues muchas acciones contra el crimen se detienen por el

erróneo pensamiento de que la “violencia disminuye”, pero en realidad lo que disminuyen son las denuncias, y esto es una alerta más peligrosa que unas cifras elevadas.

Esta reflexión se centró en estos adolescentes que tienen en común ser alumnos del último año del bachillerato, es decir, que en teoría están a pocos meses de empezar la universidad, aunque solo uno de ellos lo considera como una opción. Los adolescentes contemplan su inserción en el mercado laboral al término de sus estudios de bachillerato, al contar con los medios económicos para su preparación académica de nivel superior.

La percepción de una inseguridad moderada permite a los jóvenes utilizar el transporte público en sus opciones de movilidad con ciertas reservas, como dice Mateo: “no me da miedo el bus, creo que lo más peligroso es estar mucho tiempo en la parada” (2020). De la misma forma, la percepción de los jóvenes les permite utilizar espacios públicos, reunirse con sus pares, como alguna escalinata del sector o la plaza El Rollo. Es curioso que, a diferencia de las mujeres, los adolescentes no temen a los actos violentos a su integridad, sino a los actos delictivos contra la propie-

dad, como el robo o el hurto de sus pertenencias, los tres adolescentes que participaron en el grupo focal manifestaron que se sienten con la “capacidad física” de combatir a los actores delictivos. Otro aspecto de suma importancia popular entre este grupo fue “la indiferencia de los ciudadanos frente al crimen”.

“Ya a nadie se le hace extraño ver robos en la calle, incluso en el día. En una ocasión alguien intentó robarme frete a por lo menos diez personas, pero nadie hizo nada. Luego de que el ladrón se fue, solo dos señoras se acercaron a ayudarme” (José, 18 años, 2020).

A partir de estos resultados, destaca la necesidad de activar políticas de creación y renovación de espacios públicos que permitan a los usuarios disponer de opciones de esparcimiento a toda edad (fotogr. 28 y 29), lo que reeditaría en el beneficio, cohesión y fortalecimiento de la calidad de vida de los ciudadanos e incluso derivaría en la revalorización del territorio, disminuyendo con ello los factores de riesgo e inseguridad. La eficacia colectiva, entendida como la cohesión social entre los miembros de la comunidad, aunada a su disposición para actuar en función del bien común, está directamente relacionada con los

niveles de violencia. Por tanto, es vital repensar la densidad del barrio en conjunto con usos de suelo dinámicos y espacios que reactiven la vida urbana como herramientas para frenar el aumento de la violencia.

Conclusión del capítulo

“Cierto, la violencia en sí misma es terrible. Pero la violencia encuentra su anclaje más profundo y extrae su permanencia en la forma de racionalidad que utilizamos” (Foucault, 2003).

Frente a todo este panorama, se puede afirmar que la hipótesis de esta investigación se cumple, pues los aspectos que componen la forma urbana del sector, influyen negativamente en la percepción de inseguridad, y el crimen real. Es decir, no es solo el entorno construido si no la forma urbana (incluyendo la densidad, los usos y el control) la que contribuye con el aumento o la disminución de los actos delictivos, y la consecuente percepción de los ciudadanos.

Por ello, la zona del Terminal Terrestre de Cuenca no necesita únicamente lineamientos técnicos, sino además el tratamiento debe ser de carácter político preventivo, lo que aseguraría tanto el orden

público como la recuperación del control social del espacio urbano.

Hoy, ciudades latinoamericanas, como Medellín, Río de Janeiro o Curitiba, han planteado resolver sus problemas de violencia y crimen basados en la reflexión de teorías como las de las “Ventanas rotas” o el “Espacio defendible” implementando proyectos y políticas sobre la cohesión social y el reconocimiento colectivo (Valenzuela, 2016).

Dichas ciudades, han combinado intervenciones de renovación y construcción de equipamientos públicos de calidad en sus espacios urbanos más degradados y otras para adecuar su sistema de transporte de uso público, con acciones participativas que buscan que el residente se integre mejor a la ciudad dejando resultados muy positivos. Hay que recordar que el control social al que se hace referencia no es de carácter oficial, sino del tipo voluntario. Según Valenzuela, un control obligado sería igual de inefectivo que los tradicionales. El control debe ser casual, desde las ventas de la casa o desde la tienda del barrio (2016).

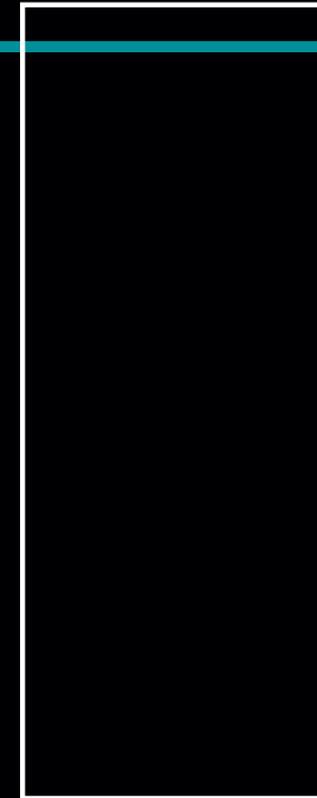
Todos los aspectos de la forma urbana son

relevantes para combatir el crimen. La densidad, el espacio público, la calidad del entorno construido, el control social espontáneo, la cohesión social, el flujo y la identidad. Todos ellos están conectados y funcionan como un solo organismo, pero existen estrategias urbanas que solucionan cada aspecto por separado, dejando de ser efectivas. También hay que considerar que cada aspecto pertenece a diferentes escalas físicas. Por ende, antes de plantear recomendaciones de acción, ya sean físicas, de uso o sociales, hay que identificar su área de impacto.



Fotografías 28 Y 29. Niños en la cl. Barrial Blanco. Fuente propia, 2020

5 CONCLUSIONES





Conclusiones

Según Wim Wenders (1975), citado por Valenzuela (2016), la estructura del orden tiene un significado en la memoria de los seres humanos, que genera confianza en quien la experimenta. Si consideramos que dicha estructura transmite un mensaje de seguridad, entonces los elementos urbanos ordenados y legibles se convierten en escenarios que acogen amigablemente eventos cotidianos y rituales que dan sentido a la ciudad. Mientras que, por el contrario, los espacios urbanos caóticos o de difícil comprensión se perciben inseguros, transformándose en lugares hostiles e inapropiados para la reunión de colectivos.

El presente trabajo buscó comprender el comportamiento de los usuarios que experimenta miedo al estar en espacio caótico y desordenado, la zona del Terminal Terrestre de Cuenca. La investigación cumplió los objetivos planeados inicialmente, logrando a lo largo del proceso, validar la hipótesis inicial: La percepción de inseguridad de la zona del Terminal Terrestre aumenta por la baja calidad de su forma urbana.

Durante esta investigación para descubrir la relación entre la percepción de inseguridad y las características de la forma urbana, se encontraron grupos rivales por el uso de la calle: los residentes que

se niegan a abandonar el sector, los traficantes de droga y los trabajadores sexuales. La investigación permitió un acercamiento a los habitantes del barrio, quienes, durante el grupo focal, afirmaron estar en un entorno dominado por el miedo y la violencia.

Esta investigación se encuentra en un entorno deteriorado, el cual se evaluó, dejando en evidencia la baja calidad de la infraestructura y diseño de sus calles, la falta de mantenimiento de sus construcciones, la monotonía de sus usos de suelo y la ausencia de espacios públicos de permanencia, problemas que traen consigo la reducción del flujo de personas usando el territorio. Como resultado de las condiciones descritas, la cohesión comunitaria y las interacciones sociales se ven afectadas sustancialmente por esa ausencia de orden, antes mencionada.

En la zona del Terminal Terrestre de Cuenca, la propagación del miedo se ha ido convirtiendo en un problema social arraigado, que ha debilitado la cohesión social de sus residentes a lo largo de los años. El asentamiento del crimen en esta zona se radicó en sus malas condiciones físicas y espaciales, pero estableció su permanencia en la falta de control social efectivo y el desinterés de sus residentes por cambiar su realidad.

La proximidad de sus habitantes con la violencia, como una constante dentro de su entorno, ha sembrado en su memoria un paisaje urbano único, lleno de grafitis y muros ciegos, que son un recordatorio de que en la ciudad existen límites definidos por la violencia, los cuales los separan del resto de la ciudad.

La falta de espacios de reconocimiento con el otro, ha evitado que la comunidad logre consolidar un frente común ante el crimen. Además, la impermeabilidad de las fachadas, la falta de actividad en la calle, las malas condiciones de iluminación y el abandono de las residencias, limitan el sano control, afectando la percepción de seguridad del lugar.

En esta realidad, también es oportuno cuestionar los mecanismos de control tradicionales instaurados en el barrio, destinados a brindar seguridad de algunos ciudadanos: los condominios cerrados, los sistemas de vigilancia, las casas enrejadas y las infraestructuras policiales. Que, si bien han logrado capturar al delincuente después de cometer el ilícito, no previenen el acto criminal, perdiendo su credibilidad y eficacia ante la comunidad.

El proceso de segregación del sector El Vecino es consecuencia de su fragmentación física y es-

pacial. Pero, hay que señalar que no se trata de una diferenciación positiva, que fortalezca la pertenencia cultural de un grupo, sino de aquella vinculada con la violencia.

En conclusión, la zona del Terminal Terrestre de Cuenca, es hoy una parte oscura de la ciudad, plagada por la prostitución y el consumo de estupefacientes, pero también es el hogar de muchas familias que están siendo desplazadas. La zona alrededor de este equipamiento se encuentra a pocas cuadras del conservado Centro Histórico de la ciudad, en un sector consolidado de la urbe y está dotado de un importante sistema de transporte público (bus, tranvía), sin embargo, se ha perdido el interés por conservar sus características residenciales y rescatar el barrio.

Es vital reflexionar que la inseguridad urbana causa el deterioro de la calidad de vida y que, por otro lado, la forma urbana en sus óptimas condiciones se puede traducir en una ciudad amigable y justa, a la que todos tiene derecho. Por ello, es crucial pensar en la reconexión de este territorio con el resto de ciudad a través de un proyecto integral, que garantice a sus ciudadanos el disfrute del espacio público. En especial a aquellos usuarios que han sido más violentados en las calles de la zona, las mujeres y los niños.

6 RECOMENDACIONES

- 6.1 Acupuntura urbana
- 6.2 Plan Integral, centralidades y nervios
- 6.3 Acercamiento a las centralidades

Sobre la acupuntura urbana

“No basta con imaginar una ciudad más amable, caminable, sana o sostenible; necesitamos explorar las opciones para hacerlo” (Espinoza, 2015).

Para empezar, es oportuno recordar que la zona en la que se localizó este estudio es un territorio consolidado de la ciudad, por ende, se evitaron recomendaciones que sugieran un “empezar de cero”. En otras palabras, se consideró que el rechazo total a las condiciones actuales, es poco realista y podría traer como consecuencia el desplazamiento de los habitantes de la zona. El objetivo de las sugerencias de diseño planteados en este capítulo, por el contrario, fue influenciar de manera positiva la permanencia de los residentes del barrio, mejorando su relación con la ciudad.

El pensar en gestos arquitectónicos y urbanos que dialoguen con un contexto deteriorado ya establecido, es una tarea que varios teóricos han realizado durante años, entre ellos Jaime Lerner, urbanista brasileño, quien afirmó que una “ciudad consolidada puede cambiar inmediatamente a través de acciones focales que creen una nueva energía en poco tiempo” (2003). El término que Lerner utilizó para referirse a este grupo de estrategias puntuales de intervención, caracterizadas por su capacidad de regenerar y

extender sus beneficios al resto de la ciudad, fue *Acupuntura urbana*.

La medicina china tradicional explica la acupuntura como una técnica para equilibrar el flujo de energía al insertar agujas en puntos específicos, que estimulan nervios con el fin de lograr una sanación general. De la misma manera, en ciudades “enfermas”, tocar un área puede ayudar a mejorar las condiciones físicas y perceptivas de una zona creando reacciones positivas en cadena (Lerner, 2003).

Entonces, se entiende a la acupuntura urbana como el conjunto de intervenciones arquitectónicas en una zona vulnerada, que trabajan en dos ejes: el social y el urbano. El objetivo de los dos ejes es la integración de elementos que permitan mejorar la cohesión y los procesos de identidad del ciudadano con la urbe. Generalmente, las intervenciones de acupuntura urbana apuntan a resolver problemas a escala del barrio, en sitios o edificios sin función definida o lotes vacíos, pero logran regenerar un aérea mucho más amplia cuando trabajan en red.

La acupuntura urbana, es una teoría con sólidos sustentos y se ha demostrado su eficacia en grandes ciudades latinoamericanas, como es el caso de

Curitiba en Brasil o Medellín en Colombia. Es importante hablar concretamente de este último caso, pues en las décadas de los ochenta y noventa, Medellín fue escenario de guerras entre bandas de narcotraficantes, guerrilleros y sicarios, sin embargo, hoy un ejemplo de urbanismo contemporáneo (Kapstein y Ramírez, 2016).

El caso de Medellín

Esta ciudad colombiana ha pasado de ser un sitio de alta peligrosidad y con gran cantidad de problemas asociados a la violencia de sus comunas, a ser un ejemplo de innovación en la gestión urbana, lo cual se traduce en la variedad de políticas y programas llevados a cabo con el objeto de regenerar sus barrios más pobres (Kapstein y Ramírez, 2016). Las actuaciones de acupuntura urbana, concebidas en el planeamiento denominado Proyecto Urbano Integral de Medellín (PUI), han sido capaces de reforzar elementos de resiliencia en los barrios.

El Proyecto Urbano Integral de Medellín (PUI) se considera un instrumento de regeneración integrada por su capacidad de intervenir en diferentes escalas dentro de la ciudad (vecindarios, barrios y distritos), por la variedad de actuaciones que se han llevado a cabo y por la activación social que ha conseguido.

El PUI de Medellín marcó dos objetivos: En primer lugar, evitar la discontinuidad urbana y la proliferación de espacios vacíos que se estaban produciendo en la ciudad, a través de la recuperación de aquellos lugares que dotaban a sus ciudadanos de una identidad cultural; y, en segundo lugar, la necesidad que se impuso fue la de mejorar las conexiones viarias, fomentando el tráfico sostenible organizando un sistema de transporte público eficiente.

Así pues, para atender el primer objetivo, el PUI basó su estrategia en la reivindicación de espacios de servicio colectivo, como los parques, escuelas y bibliotecas. Su objetivo era generar un fuerte desarrollo social capaz de fomentar el encuentro ciudadano y las actividades educativas a partir de intervenciones arquitectónicas de calidad (Pérez, 2016).

Se crearon entonces, toda una serie de equipamientos culturales centrados en la educación de la ciudadanía, materializados en los Parques Biblioteca, los cuales se emplazaron en algunos de los barrios más vulnerables de la ciudad de Medellín (barrios con altos índices de pobreza y delincuencia).

El plan de Medellín logró solventar las discontinuidades en la ciudad, evitando que se siga produ-

ciendo la pérdida de identidad debido a la degradación. Años después se evidenció que, en la mayoría de los casos, los habitantes de las zonas se apropiaron de estas plazas y generaron sentimientos de pertenencia, que produjeron también relaciones que mejoraron la seguridad, lográndose la integración a partir del encuentro el otro (Kapstein y Ramírez, 2016).

Sobre el segundo objetivo, uno de los logros más importantes de la gestión fue la mejoría del sistema de transporte público, el cual estaba dirigido a brindar accesibilidad a los ciudadanos, atendiendo específicamente la movilidad urbana de las personas que vivían en zonas vulneradas y violentas.

De acuerdo a lo observado en Medellín, las actuaciones de acupuntura pueden ser de dos tipos (Ramírez, 2014): de intervención, cuando se lleva a cabo una operación urbana capaz de revitalizar un barrio, creando nuevos puntos de encuentro; y de percepción, cuando se realizan intervenciones que no responden necesariamente a estrategias urbanas pero que permiten dotar de identidad al lugar, facilitándole al habitante una mejor lectura de su ciudad. La acupuntura de percepción recoge elementos propios de la memoria colectiva y la historia. En Medellín, ambos tipos de actuaciones se complementan.

Para el caso de Cuenca

En Cuenca, varios puntos de la ciudad, incluyendo la zona de estudio, empiezan a experimentar la violencia urbana como una constante. Por ello, es necesario tomar acciones a tiempo, teniendo como referencia ciudades como Medellín o Curitiba.

Buscando puntos comunes entre estas ciudades y nuestra realidad, si bien el sistema de transporte público podría resultar, o no, ineficiente para el resto de Cuenca, la zona del Terminal Terrestre está eficazmente conectada por las principales líneas de buses urbanos y el recientemente inaugurado tranvía. Sin embargo, donde el sector encuentra convergencia con la ciudad de Medellín, es la discontinuidad generada por espacios utilizados, que hoy son grandes fábricas o parqueaderos. Por lo cual, la accesibilidad del transporte pierde todo el sentido.

Al intervenir estos “vacíos”, que hoy no producen interacciones positivas en las calles, se espera que todas las partes del barrio interactúen de un modo enérgico y continuo. El plan, incluye una serie de actuaciones que buscan potenciar los espacios sin uso o en mal estado, reforzando las características de la zona e influenciando su entorno inmediato.

Lerner afirma que el espacio público es por excelencia el escenario de la memoria y estar en él fortalece nuestro sentimiento de pertenencia a un colectivo (2003). Durante la calificación del entorno construido, se detectaron problemas específicos, que aumentaban la percepción de inseguridad en los vecinos y eran recurrentes en sus testimonios, los cuales se han dividido en dos escalas: barrio y tramo. A escala de barrio, resaltan la falta de espacio público de permanencia, la monotonía de usos de suelo y la baja densidad de vivienda. A escala de tramo, los principales inconvenientes fueron la impermeabilidad de las fachadas, los recurrentes puntos ciegos, la deficiente iluminación y la baja calidad de infraestructura y diseño de calle. En general, estos problemas se traducen en la falta espacios de reconocimiento y cohesión social.

Por todo ello, el objetivo es dotar el área de lugares que logren introducir nuevas costumbres de integración comunitaria y creen las condiciones necesarias para que se dé el intercambio con el otro. Además, estos contenedores de uso público, darán sentido al sistema de transporte de la zona, al generar un nuevo flujo de personas. El plan se divide en dos fases: localizar puntos de oportunidad y activar sus conexiones o nervios.

Puntos de oportunidad o centralidades

Sitios con posibilidad de transformarse en proyectos detonantes

PROYECTOS DE ALTA DENSIDAD

EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS ACCESIBLES

DIVERSIDAD DE USOS COMPATIBLES CON LA VIVIENDA

Figura 19. Puntos de oportunidad.
Fuente Lerner, 2003. Elaboración propia

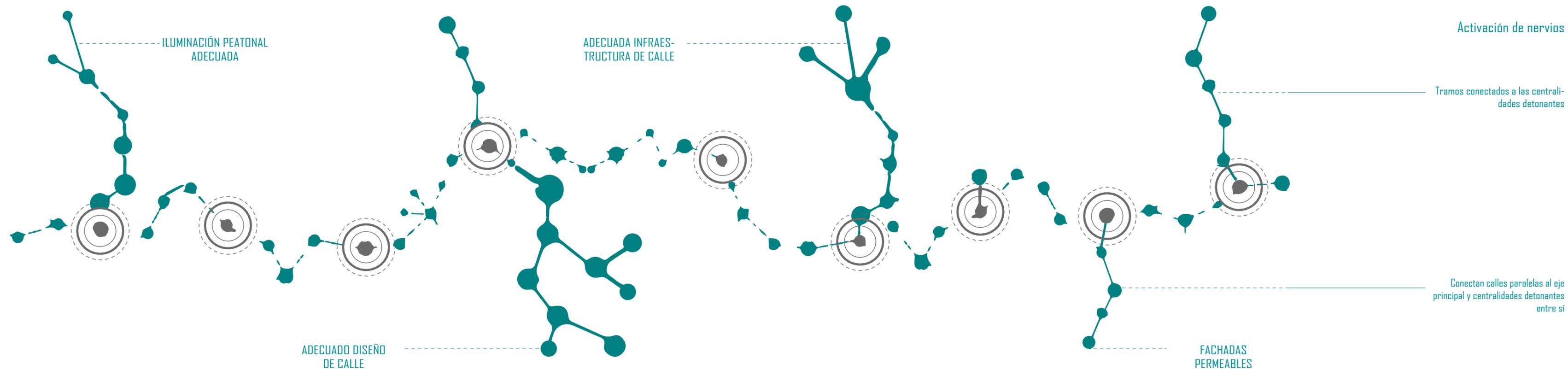


Figura 20. Activación de los nervios.
Fuente Lerner, 2003. Elaboración propia

Los puntos de oportunidad, serán aquellos sitios con posibilidad de transformarse en proyectos detonantes, que hoy en día por sus condiciones físicas o funcionales, no generan interacciones positivas a su alrededor (fig. 19). Estos sitios, deberán convertirse en equipamientos que atiendan los problemas a escala de barrio antes mencionados (baja densidad de vivienda, monotonía de usos y falta de espacios públicos de permanencia).

Mientras que, la activación de los nervios consistirá en el mejoramiento de aquellos tramos conectados a las centralidades detonantes (fig. 20). Estos conectan las demás calles paralelas al eje principal, logrando una mayor área de acción.

Su objetivo será recuperar el valor de la calle, como espacio de encuentro y atender los problemas a escala de tramo antes detectados, entre ellos las pésimas condiciones de infraestructura, diseño e iluminación de las aceras del sector. Como ya se ha visto en otras intervenciones de acupuntura, los residentes responderán a la nueva realidad de flujo, desencadenando acciones positivas, reflejadas en transformaciones físicas y de conducta. Juntos, puntos detonantes y nervios, se traducirán en espacios de reconocimiento y apropiación de la ciudad.

Fases del proyecto

Luego de haber establecido los puntos de oportunidad (fig. 21) y los nervios del sector y (fig. 22), basados en el PUI de Medellín, cada proyecto deberá atravesar cuatro fases obligatorias:

1. Fase de evaluación: Esta fase incluye el análisis exhaustivo del sitio y su entorno inmediato, la viabilidad del proyecto y los beneficios específicos esperados.
2. Fase de participación comunitaria: Esta etapa contempla la contribución activa de los residentes más cercanos, en conversaciones, reuniones y toma de decisiones de los principales aspectos del proyecto.
3. Fase de diseño y construcción: Elaborado el diagnóstico, se deberá plantear una propuesta que responda a las necesidades del sitio, y se ancle de manera efectiva a la red de proyectos.
4. Fase de apropiación: Finalmente, esta etapa abarca la ejecución de proyectos que integren a los ciudadanos al edificio. Cada equipamiento deberá acoger actividades comunitarias que permitan al residente establecer un vínculo con él.

Es indispensable que los proyectos cuenten con el oportuno mantenimiento físico.

Recomendaciones de diseño

Buscando dinamizar la red y con el previo conocimiento de las necesidades barriales, se han plantado recomendaciones de diseño, que podrían estar sujetas a ligeras modificaciones, justificadas según el caso.

Usos/ Funciones recomendadas

Será prioritario crear equipamientos culturales y de servicios, que contribuyan a satisfacer las necesidades sociales más urgentes de una población que ha estado por mucho tiempo marginada de las políticas de inversión social. Además, se debe aumentar la densidad a través de proyectos de consolidación habitacional. Los equipamientos deberán crear oportunidades de trabajo y mantenerse activados la mayor cantidad de horas al día. Entonces, las funciones sugeridas son:

- Vivienda multifamiliar (como uso prioritario)
- Oficina pública
- Equipamiento de educación y cultura
- Comercio y Abastecimiento

El programa arquitectónico podría incluir salas de exhibiciones, teatros, escuelas de música, talleres de artes plásticas, salas múltiples y bibliotecas. Estos edificios deberían estar conectados por intersticios a espacios públicos abiertos de contacto exterior (calle). Algunos sitios mapeados, como el Terminal Terrestre, la Universidad Politécnica Salesiana y otras escuelas



Figura 21. Croquis de las centralidades. Elaboración M. Guerrero, 2020

del sector, no cambiarán sus funciones, pero se recomienda modificar el diseño de sus cerramientos, procurando anclarse de mejor forma la red propuesta.

Porcentaje de espacio público recomendado

Los proyectos contarán con áreas abiertas de uso público, requeridas para el óptimo funcionamiento de los equipamientos, que aporten al indicador de espacio público de la ciudad al no contar con cerramientos permanentes y no presentar restricciones para el libre tránsito, uso y disfrute del mismo. Estas áreas podrían además resolver la falta de espacio verde del sector.

Con las referencias en el PUI Medellín, se recomienda que aquellos edificios de acceso totalmente público destinen estratégicamente al menos el 50% de su área en planta baja a un espacio no cubierto de fácil acceso. La función de estos espacios también estará definida. Algunos ejemplos de usos efectivos son las plazas de comercio, juegos infantiles, ejercicios, deportes, descanso o contemplación.

Por otro lado, los lugares de uso semipúblico, como los edificios de oficinas, dedicarán el 25% del área neta del lote a estas zonas, como componentes del sistema estructurante del espacio de Cuenca. Finalmente, los proyectos de acceso controlado, como los edificios de vivienda, las escuelas y las universidades, tendrán áreas de uso común público equivalentes

al 10% del área neta del lote.

Permeabilidad de planta baja recomendada

Solà-Morales plantea que un edificio urbano es aquel que tiene muchas maneras de entrar, física y mentalmente (El País, 2008). Una buena solución de permeabilidad consiste en fusionar sutilmente las plantas bajas de los edificios con el espacio público. La planta baja es el lugar más penetrable del edificio y esta cualidad permite que entremos a formar parte de él.

Bajo esta premisa, los proyectos conservarán al menos el 60% de su fachada de carácter permeable, distribuido o continuo, garantizando una clara identificación de los espacios públicos interiores.

Altura recomendada

La altura de las edificaciones incide en el paisaje urbano, pero además tiene consecuencias en la percepción de seguridad de su contexto directo.

Por su cercanía al aeropuerto, esta zona ha mantenido una altura de máximo 4 pisos, sin embargo, esta norma se disuelve a medida que el lote se aleja del equipamiento. Se recomienda entonces que la altura del edificio encuentre equilibrio proporcional con el área libre en planta baja y mantenga un máximo de 5 pisos, altura que garantiza conexión eficaz con la calle (Jacobs, 1962).



Figura 22. Croquis de los nevios. Elaboración M. Guerrero, 2020

6.3 ACERCAMIENTO A LAS CENTRALIDADES

La ciudad es del colectivo

Un edificio urbano, debe estar emplazado en el imaginario de los ciudadanos mucho antes que el sitio de su construcción. Para que un equipamiento sea funcional es necesaria la participación activa de sus usuarios desde el momento en el que se diagnostica la necesidad de proyectarlo.

Dicho esto, en las fotografías 30, 31 y 32 se muestran las condiciones actuales del sector, mientras que en las figuras que las 23, 24 y 25 se esboza el cambio de dinámica esperada en los espacios abiertos, en caso de ser intervenidos. Sin dejar plasmada ninguna intención arquitectónica, se intentó reflejar la influencia positiva que tendría un equipamiento de calidad urbana en las calles del sector.

Hay que, acotar que para diseñar el espacio público, es imprescindible estudiar la vida pública. Repensar los espacios más estigmatizados de la ciudad es una tarea prioritaria para los profesionales que todos los días procuran una ciudad en mejores condiciones. Sin embargo, hay tener presente que la ciudad no es de quien la diseña, la ciudad es y será del colectivo. Todos hacemos construimos la ciudad, todos los días, en cada traslado, en cada encuentro. Su diseño simplemente deberá poner en valor la vida ocurriendo en ella.



Fotografía 30, av. Gil R. Dávalos.
Fuente propia, 2020



Figura 23. av. Gil R. Dávalos.
Elaboración propia, 2020

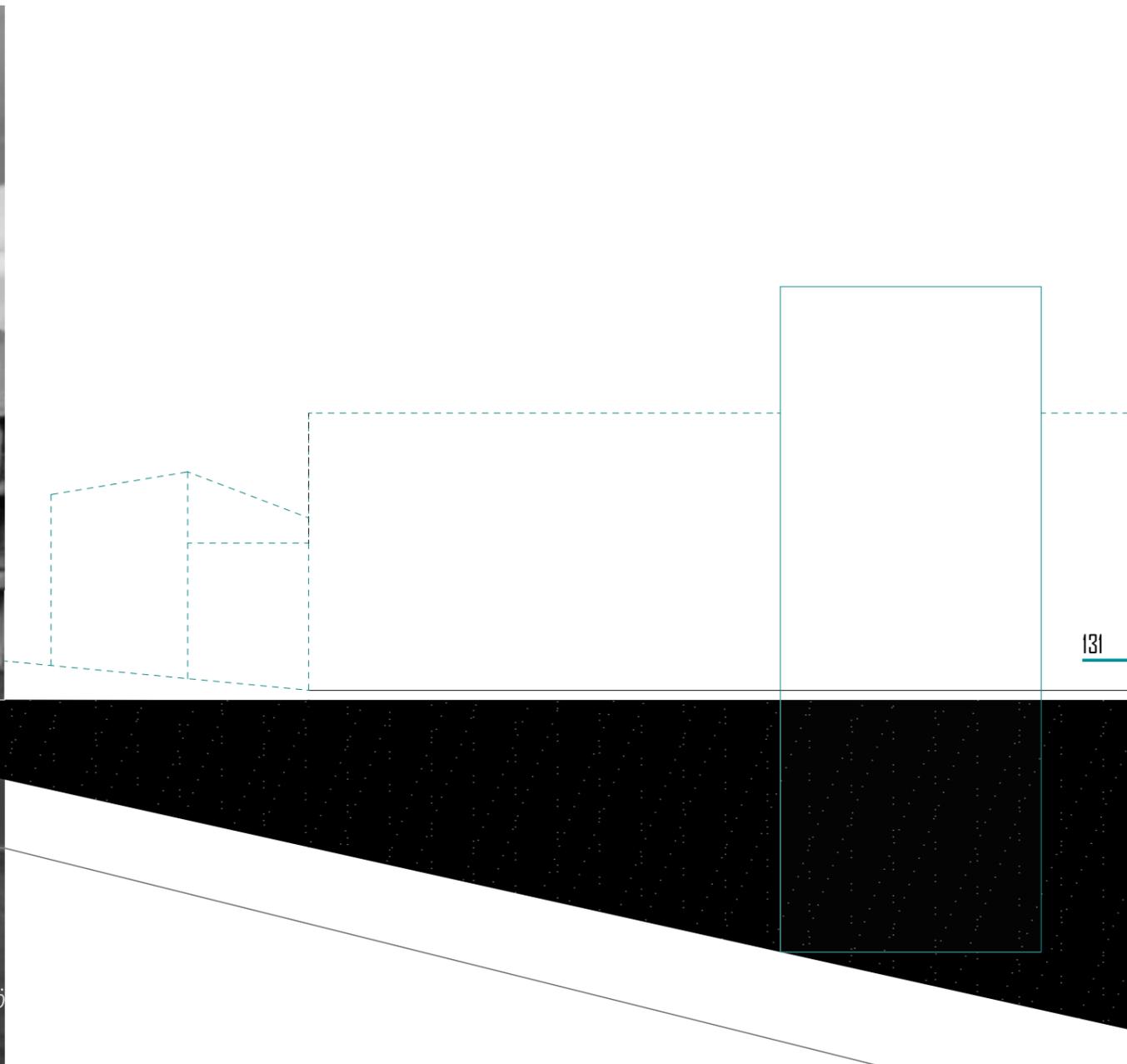


Fotografía 31. av. Héroes de Verdeloma.
Fuente propia, 2020





Figura 24. av. Héroes de Verdeloma.
Elaboración propia, 2020





Fotografía 32. cl. El Chorro.
Fuente propia, 2020

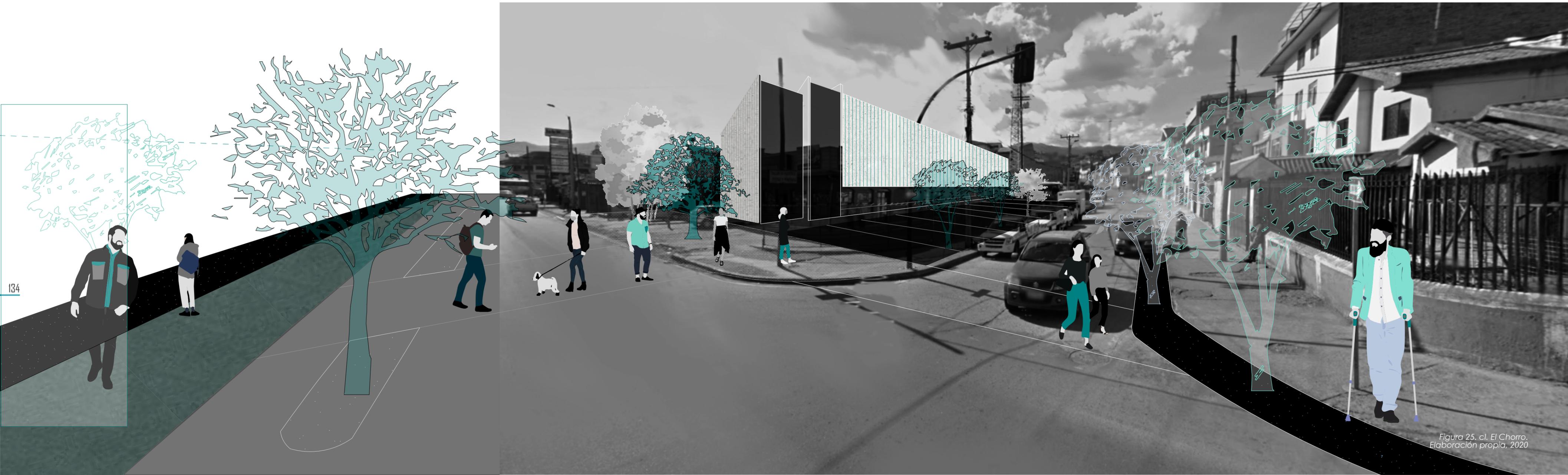
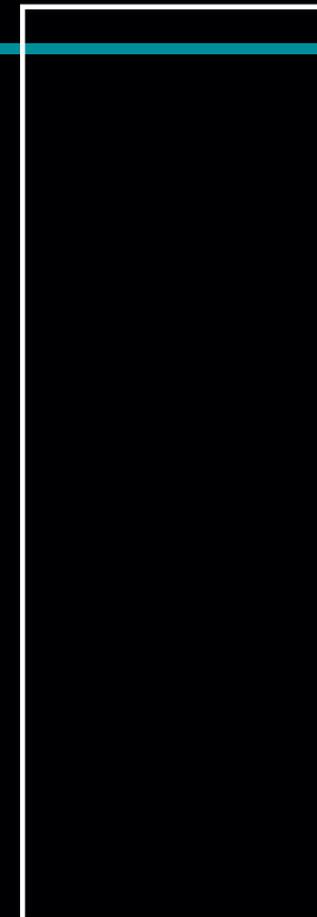


Figura 25. cl. El Chorro.
Elaboración propia, 2020

7 REFERENCIAS



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Arriagada, I., & Godoy, L. (1999). Seguridad ciudadana y violencia en América Latina: diagnóstico y políticas en los años noventa. Cepal.

Recuperado de: <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/6263>

Avendaño, F. Q. (2006). Imaginarios urbanos, espacio público y ciudad en América Latina. *Pensar Iberoamérica: revista de cultura*, 3.

Recuperado de: <https://url2.cl/R5j9n>

Bjornstrom, E. E., & Ralston, M. L. (2014). Neighborhood built environment, perceived danger, and perceived social cohesion. *Environment and behavior*, 46(6), 718-744.

<https://doi.org/10.1177/0013916513503833>

Ceccato, V. (2014). *The urban fabric of crime and fear*. School of Architecture and the Built Environment. Springer, Dordrecht.

https://doi.org/10.1007/978-94-007-4210-9_1

Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation research. Part D, Transport and environment*, 2(3), 199-219.

Recuperado de: http://web.mit.edu/11.s946/www/readings/Cervero_1997.pdf

Cimas, R. (2015). *Metodologías participativas. Sociopraxis para la creatividad social*. Madrid: Dextra Editorial.

Consejo de Seguridad Ciudadana. (2017). *Cuenca en CIFRAS 2017*, Cuenca.

Consejo de Seguridad Ciudadana. (2018). *Cuenca en CIFRAS 2018*, Cuenca.

Corraliza, J. y Marín, R. (2000). Estilos de vida, actitudes y comportamientos ambientales. Universidad Autónoma de Madrid. Editorial Resma, España
Recuperado de: http://mach.webs.ull.es/PDFS/VOL1_1/VOL_1_1_c.pdf

El Comercio. (2011). Terminal de Cuenca paralizada por protesta contra la inseguridad. El Comercio.
Recuperado de: <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/terminal-de-cuenca-paralizada-protستا.html>

El Comercio. (2017). Siete detenidos en un operativo realizado en Cuenca. El Comercio.
Recuperado de: <https://www.elcomercio.com/actualidad/detenidos-cuenca-robo-autos-accesorios.html>

El Comercio. (2011). Control en zonas rojas dejó seis detenidos. El Comercio.
Recuperado de: <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/control-zonas-rojas-dejo-seis.html>

El País. (2008). Entrevista a Solà-Morales: Me interesa la piel de las ciudades. El País.
Recuperado de: https://elpais.com/diario/2008/10/12/eps/1223792809_850215.html

Fals-Borda, O. & Brandão, C. R. (1986). Investigación participativa. Instituto del Hombre.

Ford, L. R. (1999). Lynch revisited: New urbanism and theories of good city form. *Cities*, 16(4), 247-257.
[https://doi.org/10.1016/S0264-2751\(99\)00023-2](https://doi.org/10.1016/S0264-2751(99)00023-2)

Foucault, M. (1976). Vigilar y castigar: Nacimiento de la prisión por Michel Foucault, trad. Siglo veintiuno editores, Argentina.

Foucault, M. (1984). *Space, Power and Knowledge: The Foucault Reader*, Penguin Books, Londres.

Herold, M., Scepan, J., & Clarke, K. C. (2002). The use of remote sensing and landscape metrics to describe structures and changes in urban land uses. *Environment and Planning A*, 34(8), 1443-1458.
<https://doi.org/10.1068/a3496>

Hong, J., & Chen, C. (2014). The role of the built environment on perceived safety from crime and walking: examining direct and indirect impacts. *Transportation*, 41(6), 1171-1185.
<https://doi.org/10.1007/s11116-014-9535-4>

Huang, J., Lu, X. X., & Sellers, J. M. (2007). A global comparative analysis of urban form: Applying spatial metrics and remote sensing. *Landscape and Urban Planning*, 82(4), 184-197.
<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2007.02.010>

Jacobs, J. (1973). *Muerte y vida de las grandes ciudades*, trad. Segunda Edición. Capitan Swing Libros, España.

Kapstein, Paula & Ramírez, María. (2016). Regeneración urbana integrada: proyectos de acupuntura en Medellín. *REVISTARQUIS*.
<https://doi.org/10.15517/ra.v5i1.25404>

Kasanko, M., Barredo, J. I., Lavalle, C., McCormick, N., Demicheli, L., Sagris, V., & Brezger, A. (2006). ¿Are European cities becoming dispersed?: A comparative analysis of 15 European urban areas. *Landscape and urban planning*, 77(1-2), 111-130.
<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2005.02.003>

Kropf, K. (2009). Aspects of urban form. *Urban Morphology*, 13(2), 105-120.
<https://doi.org/10.2148/benv.37.4.393>

Kropf, K. (2011). Morphological investigations: Cutting into the substance of urban form. *Built Environment*, 37(4), 393–408.
<https://doi.org/10.2148/benv.37.4.393>

Landy Vázquez, R. T., Molina Mora, I., & Vanegas Ramos, C. A. (1996). Refuncionalización del terminal terrestre de la ciudad de Cuenca (Bachelor's thesis). Recuperado de: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/5829>

Lerner, J. (2003). *Acupuntura urbana*. Rio de Janeiro: Editora Record.

Loukaitou-Sideris, A. (1995). Urban form and social context: Cultural differentiation in the uses of urban parks. *Journal of Planning Education and Research*, 14(2), 89-102.
<https://doi.org/10.1177/0739456X9501400202>

Lynch, K. (1984). *Good City Form*. MIT Press.

Newman, O. (1995). Defensible Space: A New Physical Planning Tool for Urban Revitalization, *Journal of the American Planning Association*, 61: 2, 149-155.
<https://doi.org/DOI: 10.1080/01944369508975629>

Newman, O. (1975). Reacciones al estudio "Espacio defendible" y algunos hallazgos adicionales, *International Journal of Mental Health*, 4: 3, 48-70.
<https://doi.org/DOI: 10.1080 / 00207411.1975.11448692>

Paül i Agustí, Daniel; Rullant, Jaume; Lasala Fortea, José. (2019). Differences in the perception of urban space via mental maps and Heart Rate Variation (HRV). *Applied Geography*, 2019, vol. 112, november, p. 1-10.
<https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2019.102084>

Pesántez Rivera, M. M. (2008-11-11). Revalorización del barrio El Vecino, como elemento constructor de la identidad urbana (Master's thesis). Recuperado de: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/16737>

Pérez Caballero, A. (2016). *Acupuntura urbana: intervención en la ciudad y participación: cuatro experiencias* (Doctoral dissertation). Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10251/69334>

Piroozfar, P., Farr, E. R., Aboagye-Nimo, E., & Osei-Berchie, J. (2019). Crime prevention in urban spaces through environmental design: a critical UK perspective. *Cities*, 95, 102411.
<https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.102411>

Sinha, R., & Sinha, U. P. (2007). *Ecology and quality of life in urban slums: an empirical study*. Concept Publishing Company, India.
<https://doi.org/10.1177/004908570803800109>

Suarez-Meaney, T., & Trejo, A. C. (2010). Relación entre calidad urbana vial y homicidios: Ciudad Juárez y Ciudad de México, México DF. Recuperado de: <https://url2.ci/GICXF>

Tsai, Y.-H. (2005). Quantifying urban form: compactness versus 'sprawl'. *Urban Studies*, 42(1), 141–161.
<https://doi.org/10.1080/0042098042000309748>

CRÉDITOS DE IMAGEN

FOTOGRAFÍA 1 JOSÉ MALDONADO, 2020

FOTOGRAFÍA 7 FELIPE COBOS, 2020

FOTOGRAFÍA 8 FELIPE COBOS, 2020

FOTOGRAFÍA 9 FELIPE COBOS, 2020

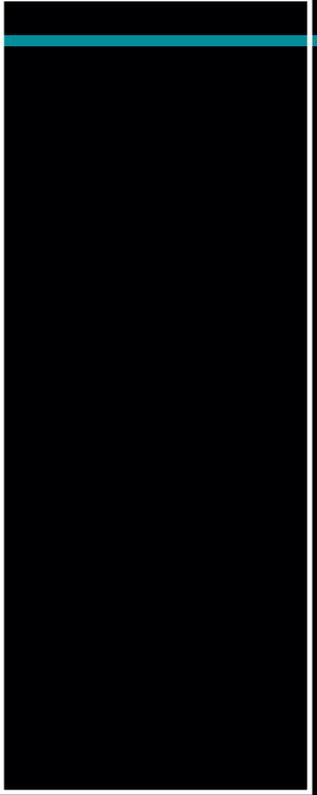
FOTOGRAFÍA 10 FELIPE COBOS, 2020

FOTOGRAFÍA 11 FELIPE COBOS, 2020

FOTOGRAFÍA 17 DIARIO EL TIEMPO, 2018 <https://url2.cl/tEvTq>

FOTOGRAFÍA 21 ARCHIVO BAQ, 2015 <http://www.arquitecturapanamericana.com>

FOTOGRAFÍA 22 ARCHIVO BAQ, 2015 <http://www.arquitecturapanamericana.com>



ABSTRACT

ANEXO I

Abstract of the project

11

Title of the project Influence of urban form on safety perception.

Project subtitle Terrestrial Terminal Area in Cuenca

Summary:

Insecurity is a latent conflict in the daily life of many Latin American cities. In Cuenca, the Terrestrial Terminal area, is one of the most stigmatized sectors in the city because of the constant criminal acts that take place in this area. This research seeks to explore the characteristics of this zone's urban form that promote this fear spatiality and violence. To this purpose, a mixed methodology was used. On the one hand, the urban form was evaluated through a scoring table, and on the other hand, the safety perception was studied through pedestrian tracking and social mapping. It was shown that the characteristics of the urban form influence the safety perception in the area.

Keywords Urban unsafety, urban fear, spatial perception, territorialization of crime, built environment.

149

Student Pesántez Yépez Michelle Estefanía

C.I. 0301834719

Código: 78012

Director Carla Hermida

Codirector:

Para uso del Departamento de Idiomas >>>

Revisor: 

Arteaga Magali

Nº. Cédula Identidad 0102603453

148

TABLA DE EVALUACIÓN/ MAPA DE RASTREO

ANEXO 2-3

 TABLA DE CALIFICACIÓN DEL ENTORNO CONSTRUIDO

CALLE:
EVALUADOR:
FECHA DE EVALUACIÓN:

Factor: **Accesibilidad**

TOTAL:

Distancia a una parada de tránsito (autobús, tranvía).	
Más de 500 metros	0
500 metros o menos	1
400 metros o menos	2
300 metros o menos	3
200 metros	4
Menos de 100 metros	5

Existe una ciclovía de calidad .	
No existe	0
Senda compartida peatón 1 carril	1
Con separador 1 carril	2
Con separador 2 carriles	3
Con buffer 1 carril	4
Con buffer 2 carriles	5

Factor: **Estética**

TOTAL:

Existen elementos de ornamento (como vegetación).	
No existe	0
El 10 % de la cuadra	1
El 30 % de la cuadra	2
El 50 % de la cuadra	3
El 70 % de la cuadra	4
El 90 % de la cuadra	5

Casas de calidad formal y en buen estado (mantenimiento) en la cuadra.	
No existe edificios colindantes	0
Pesíma	1
Mala	2
Regular	3
Buena	4
Exelente	5

La cuadra está libre de basura .	
Nunca	0
Casi nunca	1
A veces	2
Regularmente	3
Casi siempre	4
Siempre	5

Factor: **Infraestructura de calle**

TOTAL:

Los aceras en el vecindario están en buen estado (pavimentadas, sin grietas).	
No existe acera	0
Pesímo	1
Malo	2
Regular	3
Bueno	4
Exelente	5

La acera es del ancho adecuado .	
No existe acera	0
Menos de 1 metro	1
Menos de 1,20 metros	2
1.50 metros	3
2 metros	4
Más de 2 metros	5

Existen recurrentes obstáculos en la caminata (a nivel de piso).	
En más del 50%	0
En el 40%	1
En el 30%	2
En el 20%	3
En el 10%	4
No existen	5

Existen rampas de calidad para personas con movilidad reducida en la cuadra.	
No existen	0
Pesíma	1
Mala	2
Regular	3
Buena	4
Exelente	5

Factor: **Diseño de calle**

TOTAL:

Los cruces peatonales ayudan a los caminantes a sentirse seguros.	
No existen	0
Elevados	1
Pasos cebra en esquinas	2
Pasos cebra en esquinas y a mitad de la cuadra	3
Plataformas únicas en esquina	4
Plataformas únicas en esquina y en la mitad de la cuadra	5

Número de carriles destinados al transporte privado.	
Más de 3	0
Tres carriles	1
Dos carriles	2
Un carril	3
Peatonal y un carril ocasional	4
Calle peatonal	5

Existe semaforización adecuada.	
No hay semáforos	0
Solo semáforos vehiculares	1
Semáforo peatonal	2
Semáforo peatonal con pulsador	3
Semáforo peatonal con sonido	4
Semáforo peatonal con pulsador y sonido	5

Factor: **Tráfico**

TOTAL:

Hay tráfico en las calles cercanas que hace que caminar sea difícil o desagradable.	
Nunca	0
Casi nunca	1
A veces	2
Regularmente	3
Casi siempre	4
Siempre	5

Velocidad máxima permitida (km/h).	
90 o más	0
Entre 70 y 90	1
Entre 50 y 70	2
Entre 30 y 50	3
Menos de 30	4
Calle peatonal	5

Factor: **Control espontáneo**

TOTAL:

Ventanas en planta baja hacia la calle.	
No existen	0
En el 10 % de la cuadra	1
En el 30 % de la cuadra	2
En el 50 % de la cuadra	3
En el 70 % de la cuadra	4
En el 90 % de la cuadra o más	5

Permeabilidad de cerramientos.	
Muro ciego 100% de la cuadra)	0
Impermeable (muros ciegos en más del 75% de la cuadra)	1
Bastante impermeable (muros ciegos en 50-75% de la cuadra)	2
Bastante permeable (muros ciegos solo en un 25-50% de la cuadra)	3
Permeable (muro en el 25% de la cuadra o cerramientos de rejas)	4
Totalmente permeable	5

Factor: Escala	TOTAL:	Factor: Mixtidad de Usos	TOTAL:
-----------------------	---------------	---------------------------------	---------------

Altura promedio de las edificaciones colindantes.	
Más de 5 pisos	0
5 pisos	1
4 pisos	2
3 pisos	3
2 pisos y duplex	4
2 pisos	5

Existe variedad de usos en las edificaciones colindantes.	
Lote vacante	0
Varios usos pero no es vivienda	1
Un solo uso de suelo y es vivienda	2
Usos mixtos en menos de la mitad de la cuadra	3
Usos mixtos en la mitad de la cuadra	4
Usos mixtos en toda la cuadra	5

Factor: Legibilidad	TOTAL:	Factor: Densidad	TOTAL:
----------------------------	---------------	-------------------------	---------------

Existencia de puntos ciegos (obstáculos visuales a nivel de ojo) en la calle.	
En el 90 % de la cuadra	0
En el 70% de la cuada	1
En el 50 % de la cuadra	2
En el 30% de la cuada	3
En el 10% de la cuada	4
No existe	5

Existencia de iluminación artificial .	
No existe	0
Solo iluminación Vehicular deficiente	1
Solo iluminación Vehicular de calidad	2
Iluminación vehicular y peatonal elevada	3
Iluminación vehicular y peatonal de piso	4
Iluminación peatonal elevada y de piso	5

Cuál es la densidad del vecindario.	
No significativa	0
30 hab/ha	1
60 hab/ha	2
90 hab/ha	3
120 hab/ha	4
150 hab/ha	5



MAPA DE RASTREO

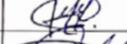
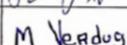
CALLE:
EVALUADOR:
FECHA DE EVALUACIÓN:

TIEMPO DE RECORRIDO:	
GÉNERO:	
OBSERVACIONES:	

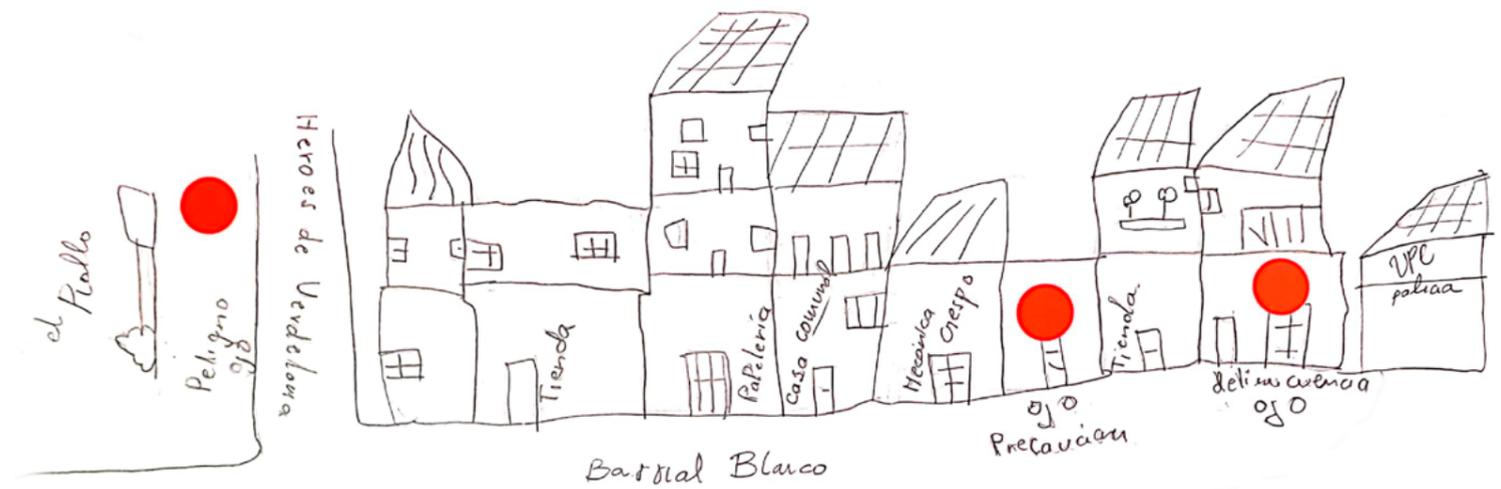
GRUPO FOCAL (CARTOGRAFÍA Y MAPEO SOCIAL)

ANEXO 4-10

 Universidad de Azuay	Registro de Asistencia		
	Grupo Focal		
	Tesis de pregrado de la Escuela de Arquitectura		
	Tema: Influencia del entorno construido en la percepción de seguridad en la zona del Terminal Terrestre de Cuenca.		
Fecha: 13/03/2020			
Lugar: Centro de Desarrollo Comunitario, cll. Barrial Blanco.			

No.	Nombre y Apellido de Asistente	Cédula	Firma
	José Aguilera	0107455040	
	Christian Ramón	0107933905	
	Nancy Namirala	1104102338	
	EDUARDO RAMÓN	1103794462	
	JESÚS PEÑAFIEL	0101250066	
	Miguel Verdugo	0301229118	M Verdugo
	Morfeo Ochoa	0106449689	

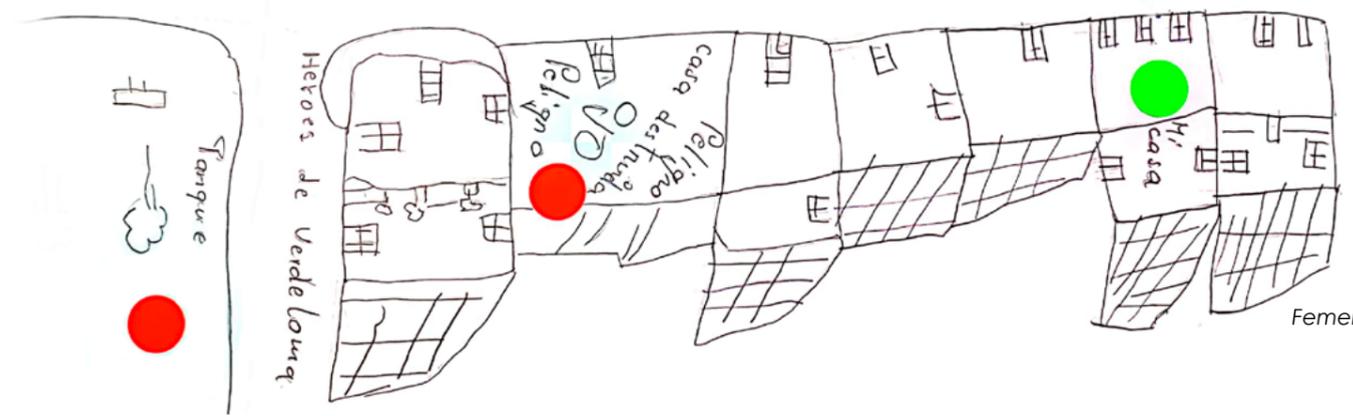

 Michelle Pesantez Yépez
 Responsable del Grupo Focal
 C.I. 0301834719
 Código Universitario: 78012



Barrial Blanco

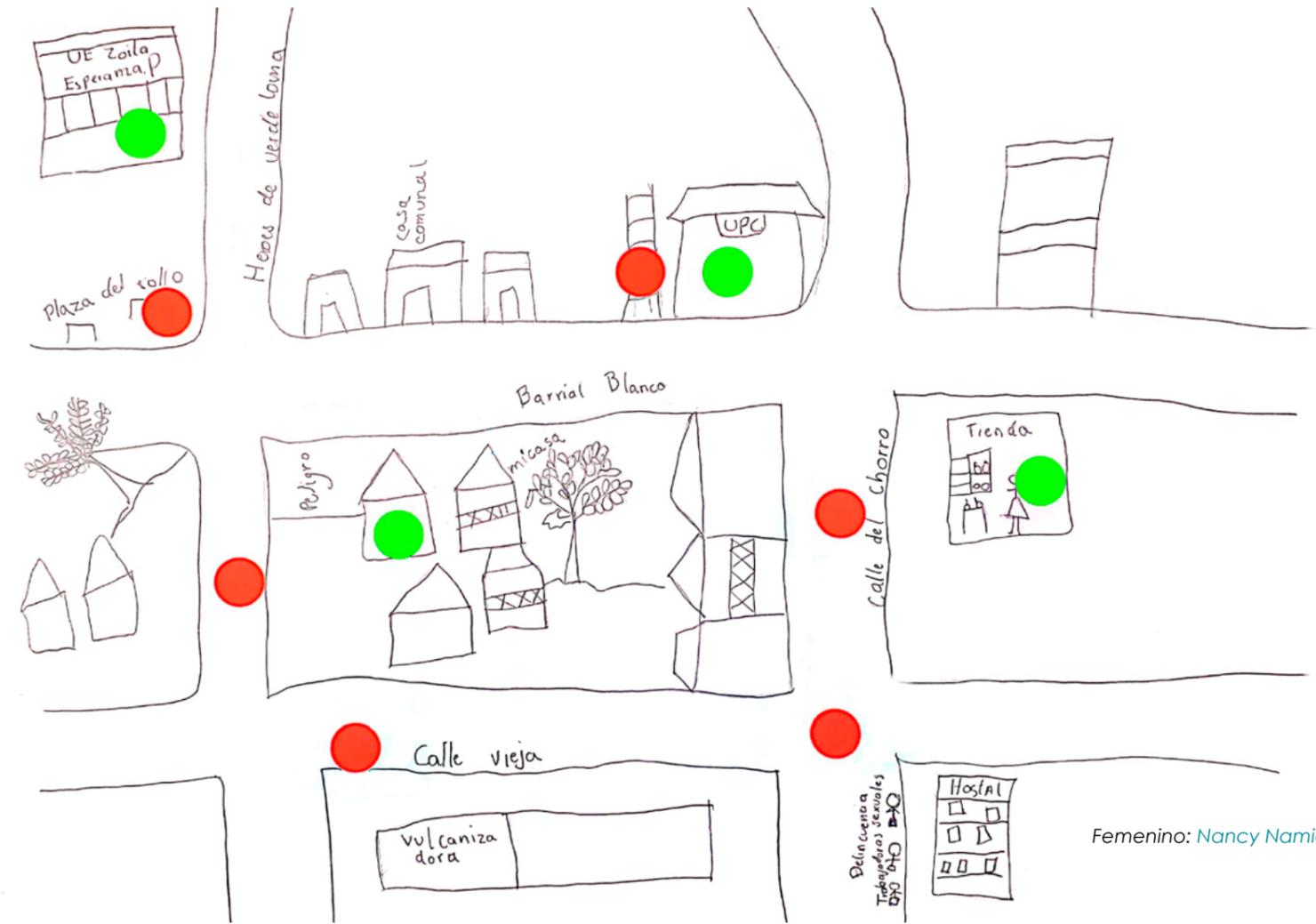
Precavión

Femenino: Jesús Peñafiel, 63 años.



Héroes de Verdoloma

Femenino: Nancy Namicela, 38 años.



Heros de verde lava

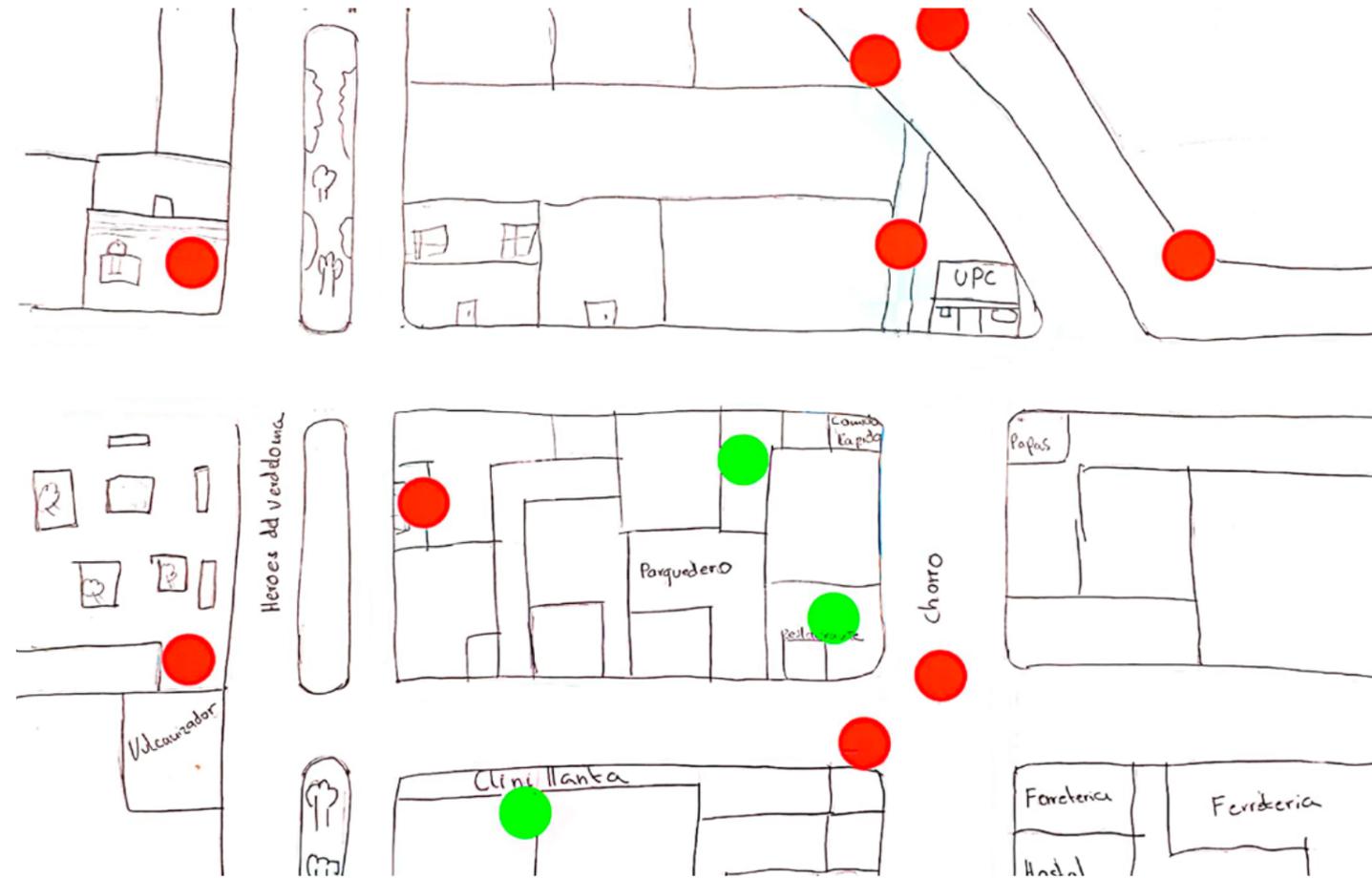
Barrial Blanco

Calle del Chorro

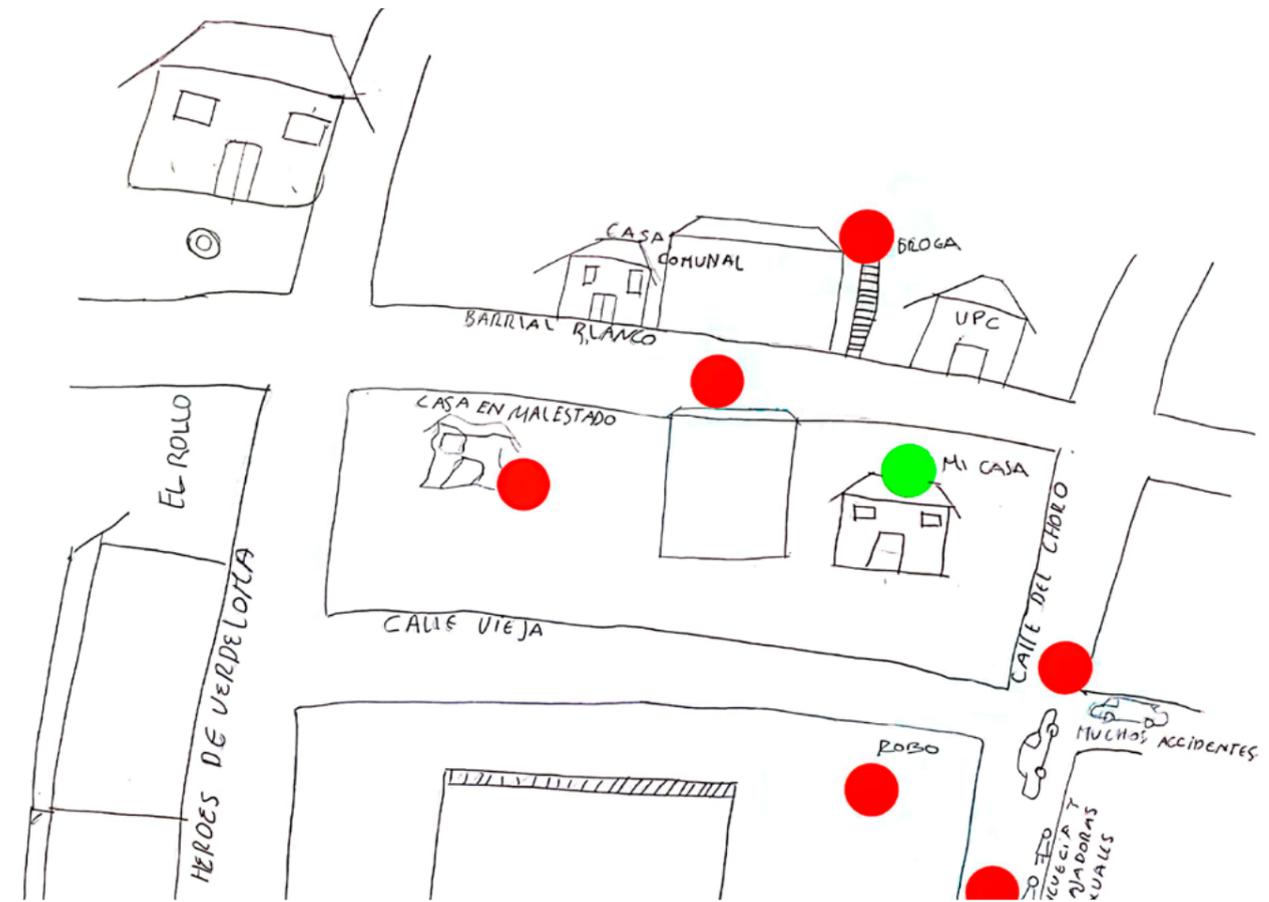
Calle vieja

Delinuencia a Traficantes sexuales

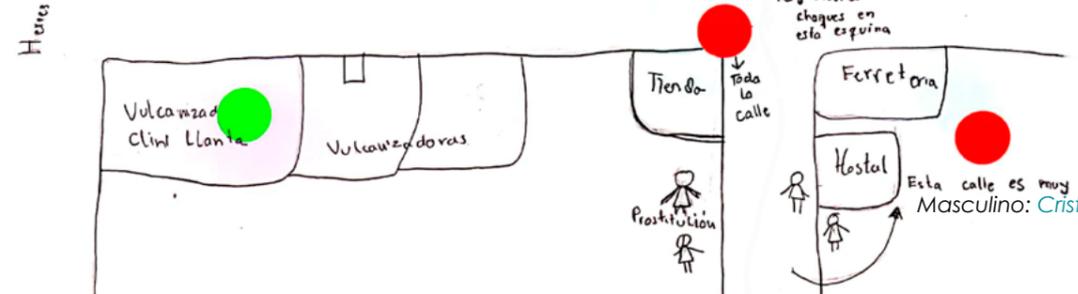
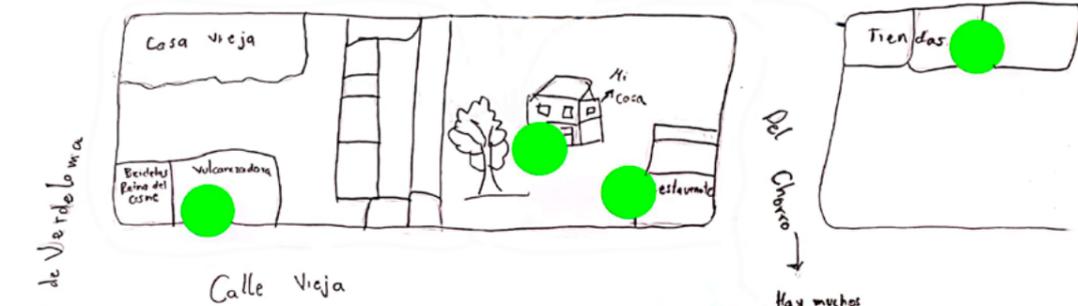
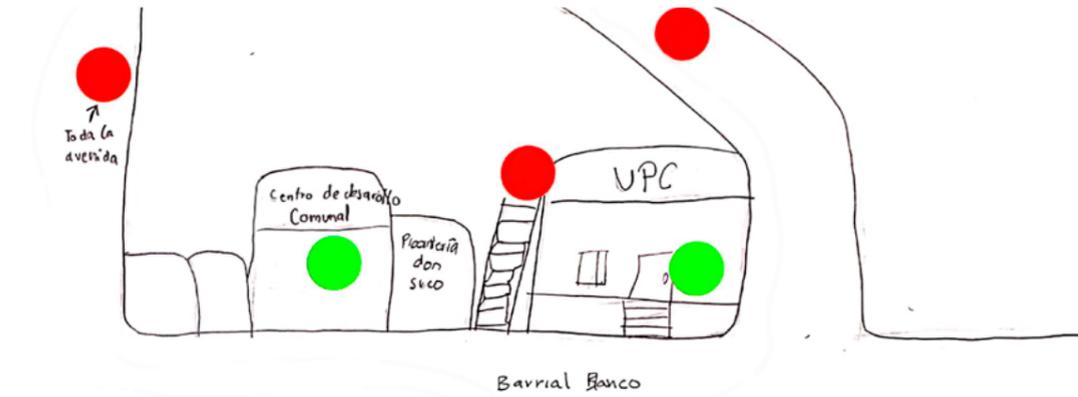
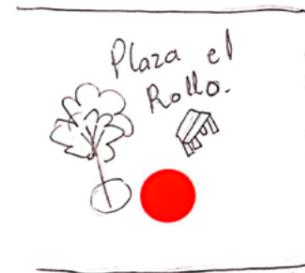
Femenino: Nancy Namicela, 38 años.



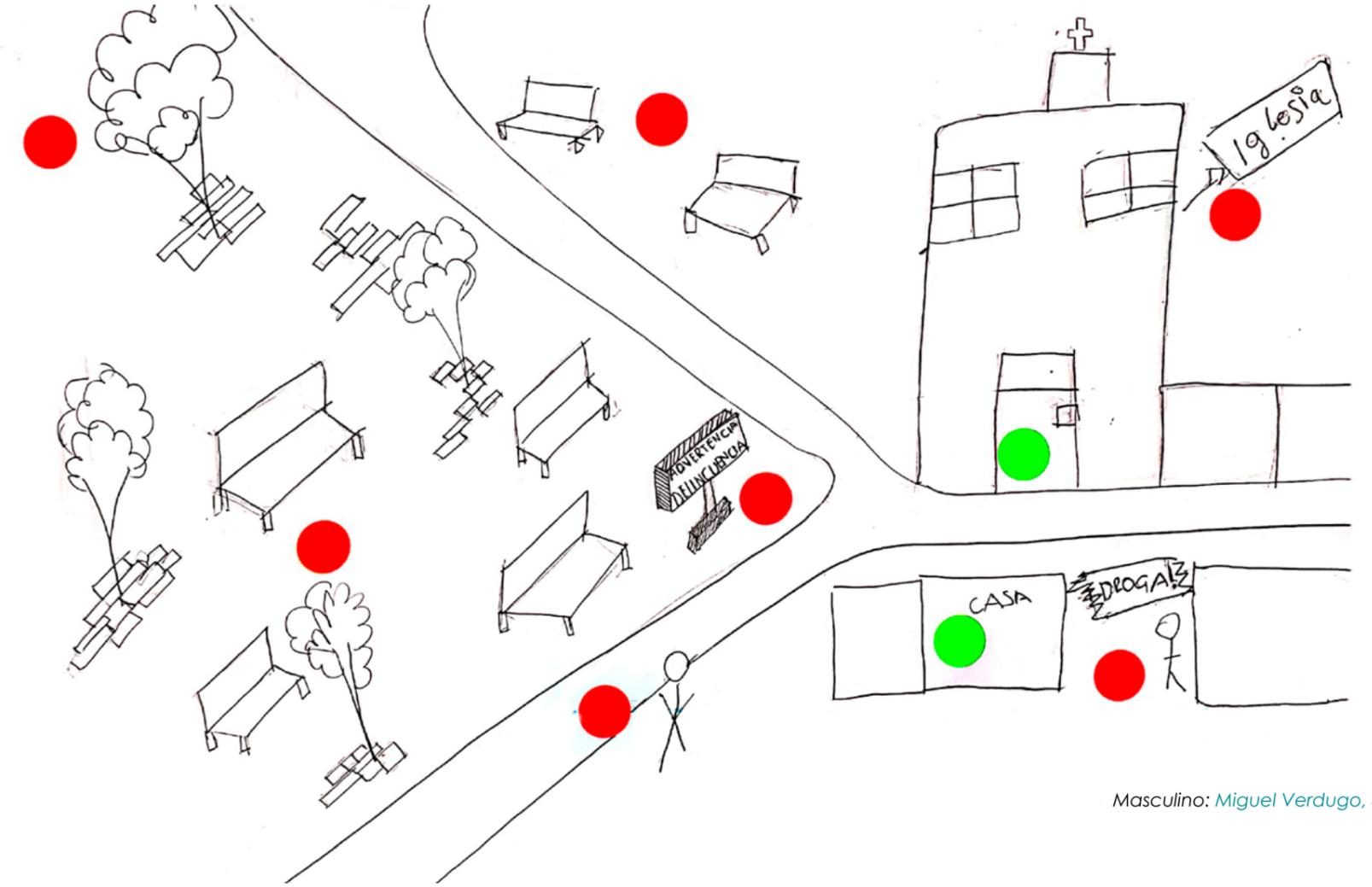
Masculino: José Aguilera, 18 años.



Masculino: Eduardo Ramón, 39 años



Esta calle es muy insegura
Masculino: Cristian Ramón, 17 años.



Masculino: Miguel Verdugo, 42 años.



Oficio Nro. CSC-OFICIO-DE-2019-0922

Cuenca, 27 de diciembre de 2019

Asunto: Información sobre principales delitos acontecidos en el área de influencia de: Terminal Terrestre, Plazoleta El Rollo y Pasamanería S.A. durante el año 2018.

Señorita
Michelle Estefanía Pesantes Yépez
Estudiante
UNIVERSIDAD DEL AZUAY
Presente.

De mi consideración:

En atención al formulario de solicitud de acceso a la información pública, ingresado a esta institución mediante trámite Nro. CSC-EXTERNO-2019-0521, se remite en formato digital (CD) la información geográfica (mapas y archivos raster) así como también el respectivo reporte estadístico de los principales delitos (delitos contra la propiedad, delitos contra vehículos, accidentes de tránsito, delitos sexuales, muertes violentas y casos de violencia intrafamiliar) acontecidos en la zona de estudio requerida que comprende el Terminal Terrestre, la Plazoleta El Rollo y Pasamanería S.A. de la ciudad de Cuenca en el año 2018; se han incluido únicamente los casos que cuentan con datos sobre el sexo de la víctima.

En este sentido, cabe destacar que la información entregada tiene como fuente primaria las denuncias registradas en la Fiscalía Provincial del Azuay.

Sin otro particular, suscribo.

Atentamente,

*Procurador General
de la Administración por
DESARROLLO
ECONÓMICO*

Cnrl. (Sp) Omar Fernando Carpio Barros
DIRECTOR EJECUTIVO DEL CONSEJO DE SEGURIDAD CIUDADANA DEL CANTÓN CUENCA

Referencias:
- CSC-EXTERNO-2019-0521

Anexos:
- Reporte Principales Delitos Zonas de Estudio.xlsx

NUT: CSC-2019-3644

JMD/imap



Área de Influencia de Terminal Terrestre, Plazoleta El Rollo y Pasamanería S.A.:

Casos de Delitos Sexuales por sexo de la víctima*

Año 2018

Valores Absolutos

Delitos Sexuales	2018	
	Hombre	Mujer
Violaciones	0	4
Acoso Sexual	1	0
Abuso Sexual	1	6
Conato con finalidad sexual	0	1
Total	2	11

* Incluye únicamente los casos que cuentan con información del sexo de la víctima
Fuente: Fiscalía Provincial del Azuay.
Elaborado por: CSC - Observatorio de Seguridad Ciudadana.

Datos sujetos a verificación.

Área de Influencia de Terminal Terrestre, Plazoleta El Rollo y Pasamanería S.A.:

Muertes Violentas según causa del suceso y por sexo de la víctima

Año 2018

Valores Absolutos

Tipo de Muerte Violenta	2018	
	Hombre	Mujer
Homicidio	1	0

Fuente: Fiscalía Provincial del Azuay.
Elaborado por: CSC - Observatorio de Seguridad Ciudadana.

Datos sujetos a verificación.

CSC
CONSEJO DE SEGURIDAD
CIUDADANA CUENCA

**Reporte de Principales Delitos acontecidos en el
Área de Influencia de: Terminal Terrestre,
Plazoleta El Rollo y Pasamanería S.A.
Año 2018**

prevenir **es** actuar
CSC CUENCA www.csc.gob.ec

CUENCA
ALCALDIA

CSC
CONSEJO DE SEGURIDAD
CIUDADANA CUENCA

Área de Influencia de Terminal Terrestre, Píezola El Rollo y Paramarilla S.A.:

Casos de Violencia Intrafamiliar denunciados por aso de la víctima*

Año 2018

Valores Absolutos

Violencia Intrafamiliar	2018	
	Hombre	Mujer
Casos de Violencia Intrafamiliar denunciados	3	5

* Incluye únicamente los casos que cuentan con información del sexo de la víctima
Fuente: Fiscalía Provincial del Azuay.
Elaborado por: CSC - Observatorio de Seguridad Ciudadana.
Datos sujetos a variación.



La prevención es trabajo de todos...

prevenir es actuar
 0 BATE CAMPO 0 CICE CAMPO 0 www.csc.gob.ec

Área de Influencia de Terminal Terrestre, Píezola El Rollo y Paramarilla S.A.:
Delitos contra la Propiedad y contra Vehículos, Bienes, Accesorios y Accipantes de Vehículos por sexo de la víctima*

Año 2018
Valores Absolutos

Tipo de Delito	2018	
	Hombre	Mujer
Robo/Hurto a Personas	40	20
Robo/Hurto a Domicilios	4	0
Robo/Hurto a Unidades Económicas	5	4
Robo/Hurto de Vehículos	5	0
Robo/Hurto de Bienes, Accesorios y Accipantes de Vehículos	5	1
Total	69	25

* Incluye únicamente los casos que cuentan con información del sexo de la víctima
Fuente: Fiscalía Provincial del Azuay.
Elaborado por: CSC - Observatorio de Seguridad Ciudadana.
Datos sujetos a variación.

Área de Influencia de Terminal Terrestre, Píezola El Rollo y Paramarilla S.A.:
Accidentes de Tránsito, según tipo de accidente y por sexo de la víctima*

Año 2018
Valores Absolutos

Clase de Accidente	2018	
	Hombre	Mujer
Choquas	17	2
Atropello	2	4
Rozamiento	4	0
Otros	0	1
Total	23	7

* Incluye únicamente los casos que cuentan con información del sexo de la víctima
Fuente: Fiscalía Provincial del Azuay.
Elaborado por: CSC - Observatorio de Seguridad Ciudadana.
Datos sujetos a variación.

