

AREA 30(1)

NOVIEMBRE 2023

ABRIL 2024

ISSN 2591-5312

TEMÁTICA GENERAL

© SI-FADU-UBA

HABITABILIDAD URBANA Y PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO DESDE LA PERSPECTIVA INTERSECCIONAL

URBAN HABITABILITY AND PERCEPTION OF SECURITY IN PUBLIC SPACE FROM THE INTERSECTIONAL PERSPECTIVE

PALABRAS CLAVE

Espacio público,
Habitabilidad urbana,
Percepción de seguridad,
Perspectiva interseccional

KEYWORDS

*Intersectional perspective,
Perception of security,
Public space,
Urban habitability*

VALERIA CRUZ ROS

Facultad de Arquitectura
Universidad Veracruzana

RECIBIDO

5 DE OCTUBRE DE 2023

ACEPTADO

10 DE MARZO DE 2024



EL CONTENIDO DE ESTE ARTÍCULO
ESTÁ BAJO LICENCIA DE ACCESO
ABIERTO CC BY-NC-ND 2.5 AR

INFORMACIÓN PARA CITAR ESTE ARTÍCULO:

Cruz Ros, Valeria (Noviembre 2023 - Abril 2024). Habitabilidad urbana y percepción de seguridad en el espacio público desde la perspectiva interseccional. [Archivo PDF]. *AREA*, 30(1), 1-36. https://www.area.fadu.uba.ar/wp-content/uploads/AREA3001/3001_cruz-ros.pdf

RESUMEN

Esta investigación tiene como objetivo evaluar la habitabilidad urbana de los espacios públicos y su relación con la percepción de seguridad en el centro de la ciudad de Xalapa, incorporando la perspectiva interseccional que permite reconocer los grupos vulnerados u oprimidos. El enfoque del estudio es cualitativo apoyado por instrumentos cuantitativos. Los resultados son plasmados a partir de un Sistema de Información Geográfica en mapas de observación, mapas de percepción y gráficas. El caso de estudio seleccionado parte del "Plan de Acción Xalapa Sostenible". Como resultados obtenemos la evaluación de la habitabilidad en las calles, la percepción de seguridad en el espacio público de los diversos habitantes y la relación entre estas variables. En conclusión, los espacios públicos deben de considerar las necesidades de los diversos habitantes para ser percibidos como seguros, los estudios de percepción de seguridad vinculados al espacio público se benefician de la utilización de la perspectiva interseccional que permite visibilizar las estructuras de poder en el diseño urbano y las distintas percepciones condicionadas por dichas estructuras.

ABSTRACT

This research aims to evaluate the urban habitability of public spaces and its relationship with the perception of security in the centre of the city of Xalapa, incorporating the intersectional perspective that allows us to recognize vulnerable or oppressed groups. The approach of the study is qualitative supported by quantitative instruments. The results are captured from a Geographic Information System in observation maps, perception maps, and graphs. The selected case study is based on the "Sustainable Xalapa Action Plan". As results we obtain the evaluation of the habitability in the streets, the perception of security in the public space of the various inhabitants and the relationship between these variables. In conclusion, public spaces must consider the needs of the various inhabitants to be perceived as safe, studies of security perception linked to public space benefit from the use of the intersectional perspective that makes power structures visible in the design. urban and the different perceptions conditioned by these structures.

ACERCA DE LA AUTORA

Valeria Cruz Ros. Magíster y Licenciada en Arquitectura por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Veracruzana dentro de la línea de generación del conocimiento "Arquitectura, ciudad y ciudadanía" enfocada al estudio de las problemáticas urbanas. Participó en el conversatorio "Violencias contra las mujeres: obstáculos y retos" en el marco de la conmemoración al día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer. Presentó la ponencia "Ciudad y ciudadanía: habitabilidad y seguridad urbana con perspectiva de género" en el 5º Seminario

Internacional de Investigaciones de Posgrado. Organizó el V Congreso Internacional de Estudiantes de Posgrado en Arquitectura y Urbanismo, en el que presentó la ponencia "Ciudad y ciudadanía: habitabilidad y seguridad urbana con perspectiva de género". Presentó la ponencia "Escalas de habitabilidad urbana. Casos de estudio reciente 2015-2020" en el Congreso Internacional de Cuestiones Metropolitanas Comunes.

✉ <vale_cruz_ros@hotmail.com>

Introducción

El actual escenario -heterogéneo y globalizado- de las ciudades, complejiza los fenómenos urbanos y dificulta la solución de los problemas. Dentro de los retos que enfrentan actualmente las poblaciones urbanas, la preocupación principal de sus habitantes, por encima de otros valores sociales, es la seguridad (Naredo Molero, 2002). Al ser la inseguridad un tema que apremia en las agendas urbanas es importante reconocer, dentro de las tácticas de prevención, el papel del diseño urbano como estrategia que coadyuva a aminorar esta problemática (Naredo Molero, 2002; Iglesias Machado, 2011; Delgado Aguado, 2011).

Sin embargo, en la búsqueda de crear espacios urbanos más seguros, se han generado fenómenos como la exclusión y la segregación social (Naredo Molero, 2002). Por lo anterior, las estrategias urbanas en pro de la seguridad deben enfocarse en crear espacios públicos de inclusión, de cohesión social y de accesibilidad que apoyen a tener sociedades urbanas más seguras y justas.

El objetivo de la presente investigación es demostrar la importancia del diseño de espacios públicos con habitabilidad urbana como herramienta para abonar a una mayor percepción de seguridad en los habitantes. A partir de esto se desarrollan dos análisis: el físico-espacial tiene como objetivo determinar los componentes de la habitabilidad urbana del espacio público para categorizarlo; mientras que el social pretende identificar la percepción de seguridad de los diversos habitantes, desde la perspectiva interseccional, con el objeto de reconocer los atributos del sujeto que impactan en una percepción negativa de la seguridad. Con lo anterior, se busca responder al cuestionamiento acerca del modo de relacionar la habitabilidad urbana del espacio público con la percepción de seguridad de los diversos habitantes, partiendo de la hipótesis de que el diseño urbano exitoso en los espacios públicos de las ciudades se logra cuando las condiciones físicas del espacio favorecen su habitabilidad, lo cual refuerza una percepción de seguridad positiva en los diversos habitantes. Entonces, si la habitabilidad del espacio público incide sobre la percepción de seguridad será en distintos grados, de acuerdo con las características personales de los habitantes y las características físicas del espacio.

Aproximaciones teóricas: habitabilidad y seguridad urbana

Los espacios urbanos son conocidos por su fantástico dinamismo que los vuelve terreno fértil para los planes de miles de personas, lo que genera que gran parte de la población busque establecerse en dichos espacios (Jacobs, 2011, p. 40). Las características de heterogeneidad y masificación de las ciudades se relacionan a un aumento en la inseguridad, motivo por el que surge la idea de que las masas son una problemática que requiere control y dominación logradas por medio de agencias de control formal como la policía y las cárceles (Naredo Molero, 2002).

La acumulación de personas en las ciudades las vuelve un escenario ideal para el estudio de la seguridad urbana y los posibles instrumentos de acción en esta área. Reconocer la complejidad del fenómeno de la seguridad en las ciudades y las consecuencias negativas que impactan en la calidad de vida, permiten considerar nuevas alternativas de diseño urbano que busquen

concebir espacios más seguros sin comprometer el derecho a la ciudad de los habitantes. Por lo tanto, se requiere reconocer que las prácticas y experiencias son diferentes para los diversos habitantes de la ciudad, así como las percepciones sobre la seguridad urbana. Esto afecta de diferente forma la manera de vivir e interpretar el espacio tanto a nivel individual como en interacción con otros individuos, a nivel simbólico y estructural.

Espacio público

De forma general, podemos decir que los espacios públicos son espacios abiertos a la comunidad y que normativamente han sido facilitados o gestionados por autoridades, que lo han procurado a las personas en su conjunto (Madanipour, 2005). Sin embargo, autores como Jordi Borja y Zaida Muxí Martínez (2003) no concuerdan en su totalidad con esta definición, considerando que estos espacios se vuelven sinónimo de representación, porque en ellos la sociedad se hace visible y “las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan” (p. 9).

Las sociedades actuales se caracterizan por su diversidad, por lo que el espacio público debe de permitir que -a pesar de las diferencias entre los habitantes- existan elementos de unión y cohesión para generar la interacción social. Se requieren elementos distintivos que tengan significación para la colectividad, para que se desarrolle la apropiación del espacio. La calle es donde se llevan a cabo los usos sociales característicos de la vida urbana (movilidad, esparcimiento, actos colectivos, actividades culturales y comerciales), por lo que, a través de políticas de movilidad y bajo una visión planeada y ordenada de las ciudades, se garantizan calles incluyentes, seguras, sustentables y resilientes.

Lo anterior manifiesta la importancia del diseño correcto de los espacios públicos en beneficio de las personas. Esto es relevante cuando hablamos de la calle como espacio de uso cotidiano que requiere contemplar a quienes transitan y habitan en ella, para generar ambientes de fácil movilidad y uso, seguros y que abonen a la interacción social.

Habitabilidad urbana

La habitabilidad es un concepto sin una definición precisa o universalmente acordada. Es multidimensional, jerárquico y consta de varios criterios y subcriterios que pueden determinarse de diversas formas. Al revisar este término con relación a los espacios urbanos dentro de la literatura, se puede observar que es un concepto que se utiliza indistintamente como sinónimo de sostenibilidad, bienestar, satisfacción, calidad de vida, entre otros.

En esta investigación, partiendo del pensamiento de Ruut Veenhoven (2000) que coincide con lo que menciona el programa UN-HABITAT, se definirá habitabilidad urbana como una tipología de la calidad de vida que se centra exclusivamente en el estudio de oportunidades objetivas que el ambiente proporciona a las personas.

Dentro del estudio de las cualidades físicas del espacio urbano, que abonan a la calidad de vida, encontramos la idea de *entornos vitales* de Ian Bentley, Alan Alcock, Paul Murrain, Sue McGlynn y Graham Smith (1999), que evalúa los espacios urbanos a partir de seis atributos: la permeabilidad, la variedad, la legibilidad, la versatilidad, la imagen urbana y la riqueza perceptiva. Conscientes de las aportaciones de estos autores para estudiar la habitabilidad urbana, es importante mencionar que su forma de analizar los espacios viene

de una línea teórica funcionalista, por lo que, para fines de esta investigación, es importante complementarlo con ideas más actuales que ayuden a evaluar los espacios desde una óptica más holística.

Por lo anterior, se incorpora a esta investigación la teoría de los espacios para la vida cotidiana desarrollada por Adriana Ciocoletto en 2014; esta teoría, con la finalidad de comprender la complejidad social de las ciudades e incorporarla a los estudios urbanos, considera la habitabilidad de los espacios desde las necesidades diarias de los habitantes “según sus diferencias de género, sexo, edad, origen y cultura, situación socioeconómica y diversidad funcional” (p. 7). Esta teoría evalúa los espacios desde cinco cualidades urbanas: proximidad, diversidad, autonomía, vitalidad y representatividad.

Al considerar tanto las ideas funcionalistas en relación con la habitabilidad urbana, así como reconociendo los aportes a los estudios de los espacios en las ciudades desde la perspectiva interseccional, se puede generar una investigación que comprenda la complejidad tanto del espacio urbano como de sus habitantes.

Seguridad urbana

La historia de la seguridad urbana devela acciones implementadas en la antigüedad que siguen siendo aplicadas en este ámbito hoy en día. En la ciudad medieval la seguridad provenía de la organización social frente a los riesgos que dio como resultado la ciudad amurallada. Después, cuando surgen las epidemias de la lepra y la peste, se aplica una estrategia de control basada en la segregación de enfermos. En los siglos XIV y XV ésta cambia y se transforma en acciones que buscaban disciplinar a la ciudad. Tanto la segregación como la disciplina son estrategias que continúan estando en las políticas de control social en las ciudades actuales (Naredo Molero, 2002).

Conforme se desarrolla la historia de las civilizaciones en las ciudades, la cualidad de concentración de personas en los espacios urbanos comenzó a ser sinónimo de peligro y miedo. A partir de esto surge “la idea de la masa como problema que hay que dominar” (Naredo Molero, 2002). Por ello el manejo de la seguridad en las ciudades se compone mayormente de políticas que, en lugar de descansar sobre las bases de la prevención, la libertad y la solidaridad, se han decantado por el refuerzo de los aparatos de represión del delito, la criminalización de los marginados y el endurecimiento de las leyes que controlan las conductas (Iglesias Machado, 2011; Delgado Aguado, 2011).

En el reconocimiento de la desigualdad en las políticas de seguridad urbana, se necesita un cambio de paradigma, en el que se debe de contemplar la perspectiva interseccional. Para eso partimos de que los habitantes son heterogéneos y poseen una gran diversidad de necesidades e intereses, sin perder de vista que el fin último es brindar protección a todos los grupos de la población. Integrar la perspectiva interseccional en las políticas de seguridad urbana funciona como una herramienta que permite tener un enfoque de inclusión, que reconozca la complejidad de las tareas de seguridad y visibilice las necesidades de los habitantes, y no sólo de los grupos más visibles y privilegiados de la sociedad (López Méndez, 2016, p. 38).

Así al enfocarse en los espacios públicos, se debe de lograr que las personas puedan sentirse seguras en medio de desconocidos; por lo que el requisito básico de vigilancia, es que las calles puedan ofrecer sitios de atracción para los peatones (Jacobs, 2011, p. 63). De la misma forma Borja y Muxí Martínez (2003) aseveran que la animación y la seguridad urbana están íntimamente relacionados:

La seguridad urbana depende sobre todo de la presencia de gente en la calle, es decir de la intensidad de usos del espacio público [...] El hecho más relevante para garantizar el uso del espacio público por parte de todos es la diversidad; diversidad de funciones y de habitantes. La misma seguridad queda así de una manera o de otra garantizada (p. 71).



Diagrama 1

Procesos de relación entre espacio público y seguridad.

Fuente: elaboración propia con base en Borja y Muxí Martínez (2003).

Por lo tanto, el papel de los urbanistas se debe enfocar en diseñar espacios públicos, fomentando la diversidad de usos y funciones, buscando su uso democrático y generando espacios habitables; es un mecanismo para la atención de algunos conflictos sociales de las ciudades que impactan en la percepción de seguridad.

El estudio de la percepción de inseguridad desde la interseccionalidad

Dentro del estudio de la inseguridad un grupo de autores (Naredo Molero, 2002; Vilalta, 2012) afirman que existe una inseguridad objetiva y subjetiva o seguridad real o simbólica; sin embargo, el sociólogo Gabriel Kessler (2009) considera que la inseguridad es un concepto complejo que abarca la realidad objetiva y subjetiva de forma indisociable. Esta perspectiva critica el pensamiento reduccionista de quienes aseguran que la inseguridad objetiva es la expresada en términos de datos objetivos del delito y la subjetiva de las emociones y demandas que suscita. Kessler considera estos pensamientos como una tradición occidental “que ha acusado a las emociones de ennegrecer, enturbiar y deformar la correcta percepción de los hechos” (2009, p. 11).

La perspectiva de interseccional resalta la importancia de considerar la percepción de seguridad en la seguridad urbana, entendida como la forma particular en la que un sujeto procesa los estímulos externos del ambiente, a partir de un conocimiento propio o colectivo, generándole un sentimiento de amenaza y vulnerabilidad. Esta percepción está condicionada “por la diferencia que existe entre el tipo de violencia que pueden experimentar las personas dependiendo del sexo, el género, la edad, el origen, etcétera, y esto tiene un impacto directo en las percepciones” (Ortiz Escalante, citado por Ramos González, 2020).

Según Salvador Iglesias Machado (2011) y Julián Delgado Aguado (2011), la percepción de la inseguridad es variable, dependiendo de a qué grupo de población pertenece, entonces se deben comprender las percepciones de inseguridad, considerando las características del espacio que impactan en la seguridad, y reconociendo las jerarquías de poder y opresión a las que pertenecen los habitantes. Gill Valentine citada por el Col·lectiu Punt 6 (2019)¹,

¹ El Col·lectiu Punt 6, es una cooperativa de arquitectas, sociólogas y urbanistas de orígenes diversos con más de 10 años de experiencia en el ámbito de Cataluña, del Estado español e internacional. Trabajamos para repensar los espacios domésticos, comunitarios y públicos desde una perspectiva feminista con el fin de que promuevan la diversidad social rompiendo jerarquías y discriminaciones. La cooperativa está integrada por Adriana Cicoletto, Roser Casanovas, Marta Fonseca, Sara Ortiz Escalante y Blanca Valdivia.

argumenta que la identidad de los espacios está definida por los habitantes dominantes, y son éstos quienes dictan qué personas tiene derecho a utilizar el espacio y quién pertenece o no a él. Sin embargo, es importante no generar estudios monofocales, es decir, centrarse en un único eje de desigualdad, sin tener en cuenta las interacciones de éste con el resto de los ejes.

El Col·lectiu Punt 6 (2019) puntualiza que la perspectiva interseccional permite valorar y visibilizar la complejidad de las percepciones en un contexto espacial e histórico específico. De la misma forma, Tanja Bastia citada por las autoras, aclara que este tipo de análisis da paso a reconocer que una persona puede pertenecer a varias identidades que sufren opresión y discriminación, así como también a grupos oprimidos y privilegiados al mismo tiempo.

La perspectiva interseccional es necesaria en estudios que incorporan el territorio, en este caso urbano; para estudiar la percepción de seguridad, dado que los usos que le dan los habitantes al espacio dependen de que sea adecuado para las diversas necesidades. Además, la seguridad o inseguridad que brinda el ambiente responde a las vivencias personales y colectivas de los habitantes; por lo tanto, se deben de conocer los contextos culturales, sociales, económicos y políticos que están detrás de cada grupo social para comprender sus necesidades, miedos y vulnerabilidades, los cuales se generan a partir de dicho entorno.

Metodología de la investigación

La investigación tiene una aproximación de tipo explicativo, cuyo propósito es demostrar que el grado de habitabilidad del espacio público impacta en cómo los habitantes perciben la seguridad al transitar por él, a partir de una perspectiva interseccional.

El planteamiento metodológico utilizado para esta investigación se apoya en la epistemología feminista, la cual exige que las relaciones de género y de poder se hagan visibles. Para que esto se logre, “es necesario abordar la diversidad, entendiendo que el género interactúa con otras identidades (edad, diversidad funcional, origen, religión, etc.) y formas de opresión como el racismo, la homofobia, el clasismo o la transfobia” (Col·lectiu Punt 6, 2019, p. 20).

El enfoque de esta investigación es cualitativo apoyado por instrumentos cuantitativos a partir de dos análisis: el análisis social y el análisis físico-espacial. El análisis físico-espacial de la habitabilidad urbana utiliza instrumentos cuantitativos, debido a que el espacio público está constituido por características observables, medibles, cuantificables e independientes del investigador. Este análisis corresponde al estudio de la habitabilidad urbana del espacio público, el cual se aborda desde la “teoría de los entornos vitales” de Bentley et al. (1999), espacios para la vida cotidiana de Ciocoletto (2014), los elementos del espacio seguro a partir de la “teoría de los ojos en la calle” de Jane Jacobs (2011) y la “teoría del espacio seguro” de Col·lectiu Punt 6 (2019). Como resultado se obtienen los mapas de observación generados mediante el software de sistemas de información geográfica de código abierto QGIS.

El análisis social es relativo a la percepción de seguridad, que entra en una realidad subjetiva; debido a que las características, las vivencias y las

distintas formas de utilizar el espacio de los habitantes impactan en cómo perciben la seguridad dentro del espacio. Por lo anterior, el estudio de la percepción de seguridad se abordará con un enfoque e instrumentos cualitativos, que permitan dar a conocer las características de los habitantes y sus distintas percepciones sobre la seguridad. La teoría sustentante de la parte cualitativa de esta investigación es la teoría de la percepción de seguridad abordada desde la perspectiva interseccional (Col·lectiu Punt 6, 2019; Hill Collins y Bilge, 2019; Igualdades conectadas, 2019). Para la obtención de estos datos se utiliza la técnica de encuesta que da a conocer las distintas formas de percepción, de acuerdo con la diversidad de habitantes, a partir del reconocimiento de las jerarquías de poder y opresión que surgen de los sistemas estructurales de género, racialización, clase social, identidad sexual, discapacidad, origen y estado migratorio. De tal forma se enfatiza que, al elaborar un diagnóstico interseccional es esencial tener en cuenta desde el principio la heterogeneidad del grupo (Igualdades conectadas, 2019).

Caso de estudio: Plan de Acción Xalapa Sostenible

En 2013 se incorpora la ciudad de Xalapa (en Veracruz, México) al programa de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) que busca apoyar el desarrollo sostenible en materia medioambiental, urbana y física de las ciudades intermedias latinoamericanas, que cuenten con el potencial de servir como referentes regionales o nacionales.

El propósito de este plan es diseñar los elementos básicos de crecimiento de una ciudad media que Xalapa cumple, como núcleo de una zona metropolitana creciente y capital del estado de Veracruz.

Como parte del “Plan de Acción de Xalapa Sostenible” (BID, 2014), se generan cinco programas estratégicos de los que, el presente estudio aborda el primero, el Programa de Regeneración del Espacio Público Multisectorial de la Zona Centro. Este programa se apoyó en la firma de consultoría de investigación y diseño urbano Gehl Architects, la cual desarrolló un análisis y posteriormente una propuesta de un circuito de intervenciones estratégicas. Este proyecto determina 11 puntos de encuentro emblemáticos que se ubican en las calles de Juan de la Luz Enríquez, Dr. Rafael Lucio, Ignacio Zaragoza, J. J. Herrera, Miguel Palacios, Belisario Domínguez y la avenida De los Atletas (Mapa 1, en la página siguiente). La selección de estas calles por los consultores del BID y Gehl Architects radica en que esta es una zona de representatividad dentro de la ciudad con gran visibilidad ciudadana, son lugares de mucha actividad y tránsito peatonal que requieren atención, y tienen el potencial de ser puntos catalizadores para la mejora del resto de la ciudad.

A partir de la propuesta diseñada por Gehl Architects, se intervinieron las calles mencionadas anteriormente. Por ende, se decidió seleccionar esta zona emblemática de la ciudad considerada por el Programa de Regeneración del Espacio Público Multisectorial de la Zona Centro, para evaluar el nivel de habitabilidad urbana con el que cuentan tras las intervenciones realizadas y la percepción de seguridad de los habitantes en tales espacios.



Procesamiento de datos

El método que mejor se adapta a esta investigación es el secuencial explicativo, ya que comprende la recolección de datos en dos fases. La primera consiste en recoger los datos cuantitativos y analizarlos, para posteriormente hacer el constructo de habitabilidad urbana, determinar la normalidad y los valores que se encuentran por arriba y por debajo de ésta, lo que da como producto el grado de habitabilidad urbana del espacio público. Posteriormente, estos resultados permiten formular la segunda fase, donde se buscan los datos cualitativos de percepción, es decir, se determina el tipo de preguntas que se desarrollan en esta fase y se reconocen los espacios físicos donde serán aplicadas las encuestas. La intención de este método es relacionar las cuestiones cuantitativas y cualitativas del estudio: hay dimensiones que surgen directamente de las aportaciones teóricas y los indicadores que permiten medir esas dimensiones con un rango de evaluación que, en el caso del estudio del espacio urbano, genera una escala de color que permite hacer mapas de calor de la habitabilidad urbana y los espacios seguros (Tabla 1).

Mapa 1

Caso de estudio.

Fuente: elaboración propia.

Tabla 1. Relación entre variables, tipo de análisis, teorías sustentantes, dimensiones e indicadores

VARIABLES	TIPO DE ANÁLISIS	TEORÍA	DIMENSIONES	INDICADORES
Habitabilidad urbana	Análisis físico-espacial	“Entornos vitales” Bentley et al. (1999)	Permeabilidad	Tamaño de manzana
			Variedad	Usos de suelo
			Legibilidad	Nodos e hitos
			Versatilidad	Ancho de aceras
		“Espacios para la vida cotidiana” Ciocchetto (2014)	Proximidad	Cercanía de equipamientos cotidianos
			Diversidad	Identificación de equipamientos cotidianos
				Diversidad de opciones de desplazamiento
				Presencia de diversidad de personas
			Autonomía	Calles con prioridad peatonal
				Presencia de bancos de descanso
				Calles con accesibilidad universal
			Presencia de niños, adultos mayores, personas con discapacidad.	
			Vitalidad	Presencia de mobiliario urbano y vegetación
				Plantas bajas abiertas al espacio público
				Simultaneidad de actividades
				Actividades itinerantes
			Representatividad	Espacios con nombres de mujeres (plazas, parques, calles, escuelas)
				Espacios que mantengan la memoria de la comunidad
Percepción de seguridad	Análisis social	“Espacio seguro” Col·lectiu Punt 6 (2019)	Espacio visible	Presencia de luminarias
			Espacio vigilado	Frentes activos e inactivos
			Espacio señalizado	Nombres de calles y señaléticas que permitan ubicarse en el espacio
			Espacio Equipado	Mobiliario urbano y vegetación
			Espacio vital	Paradas de transporte y ejes peatonales
		“Ejes de desigualdad” Igualdades conectadas (2019)	Aspectos para la interseccionalidad	Edad
				Discapacidad
				Género
				Escolaridad
				Nivel socio-económico
				Identidad sexual
				Origen
				Estado migratorio
		“ojos en la calle” Jacobs (2011)	Relación con el espacio	Transita por la zona
				Trabaja por la zona
				Vive por la zona
		“Percepción de seguridad” Kessler (2009)	Percepción de seguridad	Percepción de la seguridad en el espacio durante el día
				Percepción de la seguridad en el espacio durante la noche
“Auditoria de seguridad urbana” Col·lectiu Punt 6 (2017)	Horarios de desplazamiento			
	Espacios percibidos como seguros			
	Espacios percibidos como inseguros			

Fuente: elaboración propia.

Los instrumentos aplicados para recabar la información del análisis físico-espacial, de la habitabilidad urbana y el espacio seguro, fueron los mapas de observación, fotografías y videos. Mediante la observación estructurada, se hicieron los mapas a partir del QGIS, donde se generaron mapas de cada indicador, para contar con la información detallada según los rangos de evaluación que se mencionaron (Tabla 2). En el caso de la habitabilidad urbana, se asignó un

valor a cada rango a calificar, que posteriormente permitió hacer una suma de las puntuaciones obtenidas de cada indicador, para desarrollar la evaluación general del constructo de habitabilidad urbana, entendiendo que, entre mayor sea la suma más habitable será el espacio².

Tabla 2. Constructo de Habitabilidad urbana

VARIABLE DEESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	RANGO DE EVALUACIÓN (DATOS)	ASIGNACIÓN DE PUNTAJE POR INDICADOR	RESULTADOS		
Variable t: Habitabilidad urbana	Características físicas del ambiente que lo hacen óptimo para su uso y contribuyen a la calidad de vida urbana (Veenhoven, 2000)	Se realizó un mapa de registro en un Software de información geográfica en el que se analizan los indicadores de cada una de las dimensiones a partir de la observación estructurada	Permeabilidad	Tamaño de manzanas	< 100 m apropiado ≥ 100-150 m medio > 150 m no apropiado	< 100 m = 2 puntos ≥ 100-150 m = 1 punto > 150 m = 0 puntos	Mapas de calor con el grado de habitabilidad urbana presentada en el espacio público		
			Variedad	Usos de suelo	Mixto 100%, Comercial horario diurno y nocturno 80%, Comercial nocturno 60%, Comercial solo diurno 40%, Equipamiento 20%, Residencial 0%.	Uso Mixto = 6 puntos Uso comercial día y noche = 5 puntos Comercial nocturno = a 4 puntos Comercial diurno = a 3 puntos Equipamiento = 2 puntos Residencial = 1 punto			
			Legibilidad	Nodos e hitos	Localizar los nodos e hitos	Por cada nodo 1 punto Por cada hito 1 punto			
			Versatilidad	Ancho de aceras	> 2,50 m apropiado ≥ 1,60-2,50 m medio < 1,59 m no apropiado	> 2,50 m = 2 puntos ≥ 1,60-2,50 m = 1 puntos < 1,59 = 0 puntas			
			Proximidad	Cercanía entre equipamientos cotidianos	5 min a < de 10 min (300 a < 600m) 10 min a < de 20 min (600 a < 1.300 m) 20 minutos (1.300-1.600 m) Más de 20 minutos (> 1600 m)	5 min a < 10 min (300 a < 600 m) = 3 puntos 10 min a < 20 min (600 < 1.300 m) = 2 puntos 20 minutos (1.300-1.600 m) = 1 punto Más de 20 minutos (> 1.600 m) = 0 puntos			
					Diversidad	Equipamientos cotidianos		Identificación de los equipamientos cotidianos	Por cada equipamiento cotidiano 1 punto
						Diversidad de opciones de desplazamiento (transporte público, caminando, bicicleta, automóvil)		Transporte público, bicicleta y caminando 100% Transporte público o bicicleta y caminando 50% Automóvil privado y caminando 0%	Transporte público, bicicleta y caminando = 3 puntos Transporte público o bicicleta y caminando = 2 puntos Automóvil privado y caminando = 1 punto
			Presencia de diversidad de personas	Presencia de todos los grupos oprimidos/ discriminados 100% Presencia de al menos tres grupos oprimidos/ discriminados 60% Presencia de un grupo oprimido/discriminado 30% No hay presencia de grupos oprimidos/ discriminados 0%		Presencia de todos los grupos oprimidos/ discriminados = 3 puntos Presencia de al menos tres grupos oprimidos/ discriminados = 2 puntos Presencia de un grupo oprimido/discriminado = 1 punto No hay presencia de grupos oprimidos/ discriminados = 0 puntos			

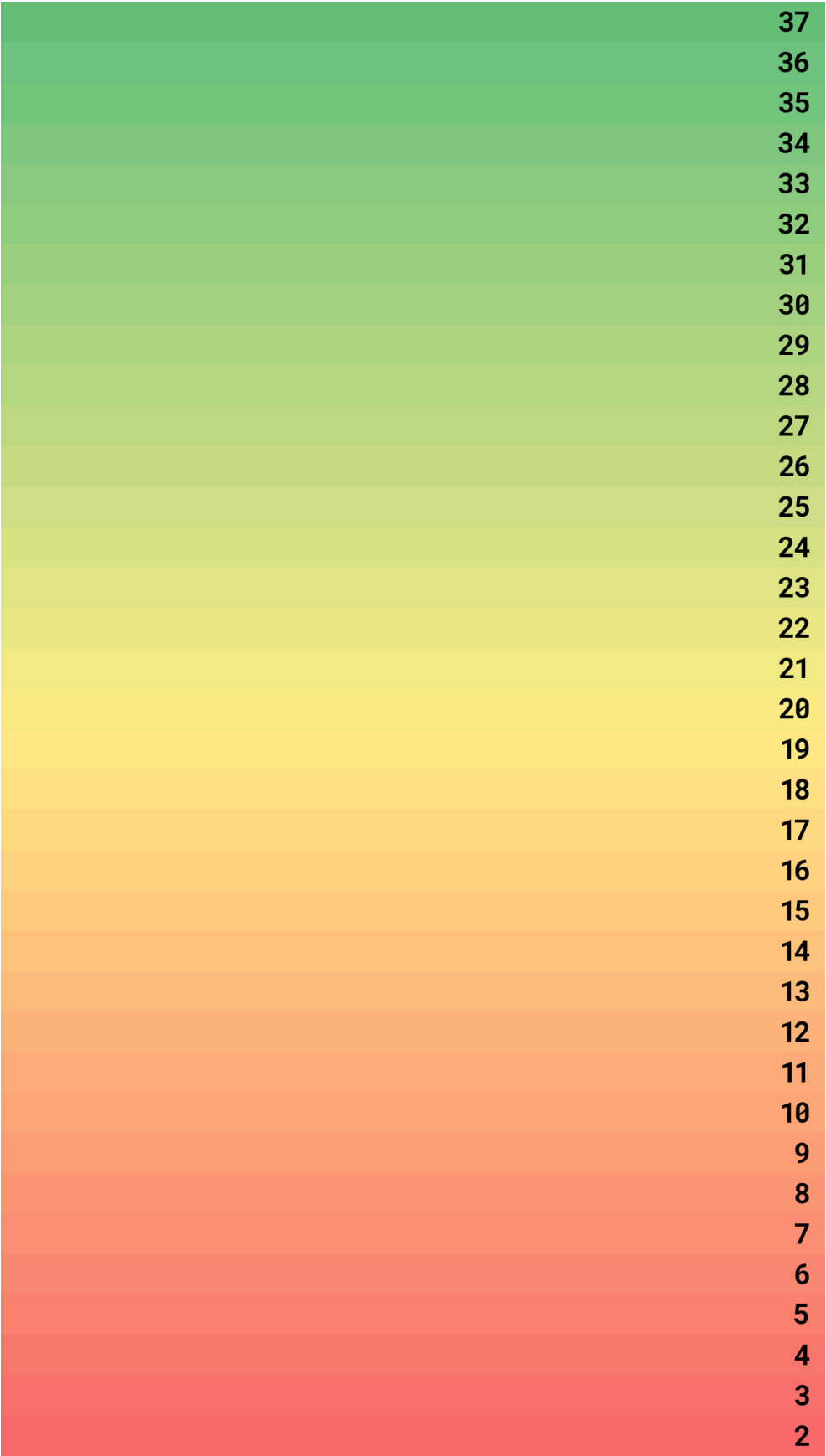
2 Este sistema de evaluación de indicadores es tomado de Ciocoletto (2014): “este baremo permite matizar las respuestas sin simplificarlas y es fundamental para reflejar la complejidad de la realidad observada. La suma del valor asignado a cada condicionante da un valor total para cada indicador. Este valor final permite, además de evaluar lo existente, identificar los condicionantes que no se cumplen para poder revertir la situación en los casos puntuales y conseguir una efectiva mejora, a lo largo del tiempo, del espacio urbano evaluado” (p. 48).

VARIABLE DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	RANGO DE EVALUACIÓN (DATOS)	ASIGNACIÓN DE PUNTAJE POR INDICADOR	RESULTADOS
Variable 1: Habitabilidad urbana	Características físicas del ambiente que lo hacen óptimo para su uso y contribuyen a la calidad de vida urbana (Veenhoven, 2000)	Se realizó un mapa de registro en un Software de información geográfica en el que se analizan los indicadores de cada una de las dimensiones a partir de la observación estructurada	Autonomía	Calles con prioridad peatonal	Si/No	Si cumple = 1 punto No cumple = 0 puntos	Mapas de calor con el grado de habitabilidad urbana presentada en el espacio público
				Bancos de descanso	Si/No	Presencia de bancos = 1 punto Ausencia de bancos = 0 puntos	
				Calle con accesibilidad peatonal (rampas)	Si/No	Presencia de rampas = 1 punto Ausencia de rampas = 0 puntos	
				Presencia de niños, adultos mayores, personas con discapacidad y mujeres solas	Presencia de todas estas personas 100% Presencia de la mayoría de estas personas 60% Presencia de la mitad de estas personas 30% Ausencia de estas personas 0%	Presencia de todas estas personas = 3 puntos Presencia de la mayoría de las personas = 2 puntos Presencia de la mitad de estas personas = 1 punto Ausencia de estas personas = 0 puntos	
			Vitalidad	Presencia de mobiliario urbano y vegetación para la permanencia en el espacio	Si/No	Presencia de mobiliario urbano y vegetación = 1 punto Ausencia de mobiliario urbano y vegetación = 0 puntos	
				Plantas bajas abiertas al espacio público	Si/No	Presencia de plantas bajas abiertas al espacio público = 1 punto Ausencia de plantas bajas abiertas al espacio público = 0 puntos	
				Simultaneidad de actividades	Si/No	Simultaneidad de actividades = 1 punto Ausencia de simultaneidad de actividades = 0 puntos	
				Actividades itinerantes (mercados, bazares, puestos informales, etc.)	Si/No	Presencia de actividades itinerantes = 1 punto Ausencia de actividades itinerantes = 0 puntos	
			Representatividad	Nombres de mujeres en calles, plazas, parques, escuelas	Si/No	Presencia de espacios con nombres de mujeres = 1 punto Ausencia de espacios con nombres de mujeres = 0 puntos	
				Espacios que mantengan la memoria de la comunidad	Si/No	Presencia de espacios que mantengan la memoria de la comunidad = 1 punto Ausencia de espacios que mantengan la memoria de la comunidad = 0 puntos	

Fuente: elaboración propia con base en el marco teórico y referencial.

Para que el número arrojado en la evaluación pudiera ser comprensible gráficamente, se trabajó con una escala de color que parte de verde para los puntajes más altos, pasando por amarillo para los puntajes medios, hasta llegar a rojo para los puntajes bajos, con esto se obtuvo un mapa de calor -técnica de visualización de datos que mide la magnitud de un fenómeno en colores en dos dimensiones- que, en esta investigación, indica qué zonas del caso de estudio son las más habitables y cuales las menos (Tabla 3, en la página siguiente).

Tabla 3. Escala de color para el constructo de habitabilidad urbana



Fuente: elaboración propia con base en el marco teórico y referencial.

Para el espacio seguro, se utilizaron mapas de observación, donde se registraron los elementos de cada indicador en mapas individuales -de la misma forma que en el constructo de la habitabilidad urbana- y se asignó un puntaje a cada indicador (Tabla 4, en la página siguiente), de manera que se pudo obtener una

graduación para observar gráficamente el espacio seguro e inseguro, de acuerdo con la suma de puntajes en un mapa de calor (Tabla 5, en la página siguiente). Para complementar esta información se realizaron mapas perceptivos³ con la información obtenida de las encuestas, para finalmente hacer una comparativa entre los mapas de calor obtenidos del constructo del espacio seguro y su contrastación con los datos obtenidos de las encuestas.

Tabla 4. Constructo del espacio seguro

VARIABLE DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	RANGO DE EVALUACIÓN (DATOS)	ASIGNACIÓN DE PUNTAJE POR INDICADOR	RESULTADOS
Percepción de seguridad	El espacio seguro se conforma por líneas estratégicas para construir espacios que brinden seguridad desde una perspectiva de género (Col·lectiu Punt 6, 2019)	Se realizó un mapa de registro en un Software de información geográfica en el que se analizan los indicadores de cada una de las dimensiones a partir de la observación estructurada	Espacio visible	Presencia de luminarias/ distancia entre ellas/calidad	Buena, regular, mala	Iluminación buena = 3 puntos Iluminación media = 2 puntos Iluminación mala = 1 punto Sin iluminación = 0 puntos	Mapas de calor con el grado de seguridad en el espacio público
			Espacio vigilado	Vigilancia informal: ojos en la calle (frentes activos)	(localizar frentes activos e inactivos)	Frentes activos = 1 punto Frentes inactivos = 0 puntos	
			Espacio señalizado	Nomenclatura de las calles, señalizaciones de tránsito	Presencia/ ausencia de señalización	Presencia de nomenclatura de calles = 1 punto Presencia de señalizaciones de tránsito que permitan la ubicación= 1 punto Ausencia de señalizaciones y/o nomenclaturas de calle = 0 puntos	
			Espacio equipado	Mobiliario urbano y árboles que den sombra	Presencia/ ausencia de mobiliario y vegetación	Presencia de mobiliario urbano = 1 punto Presencia de árboles que den sombra = 1 punto Ausencia de mobiliarios y/o árboles que den sombra = 0 puntos	
			Espacio vital	Paradas de camión y ejes peatonales	Paradas de camión y ejes peatonales	Presencia de paradas de camión = 1 punto Ejes peatonales = 1 punto Ausencia de paradas de camión = 0 puntos	

Fuente: elaboración propia con base en el marco teórico y referencial.

Tabla 5. Escala de color para el constructo de espacio seguro



Fuente: elaboración propia.

3 Los mapas perceptivos son un instrumento que permite visibilizar los elementos físicos o sociales que limitan o favorecen el uso de los espacios y para identificar las cualidades que brindan seguridad e inseguridad a los habitantes (Col·lectiu Punt 6, 2017).

Para el análisis social de la percepción de inseguridad, la encuesta fue diseñada en cuatro secciones: la primera se realizó con el fin de obtener los datos espaciales y temporales de la aplicación; la segunda sección busca conocer las características personales del encuestado, que comprende la perspectiva interseccional; la tercera tiene el objetivo de entender el motivo por el cual el encuestado transita la calle; y, por último, la cuarta sección busca recabar los datos referentes a la percepción de seguridad que tiene el habitante en ese espacio.

El espacio público de Xalapa: relación entre habitabilidad urbana y percepción de seguridad

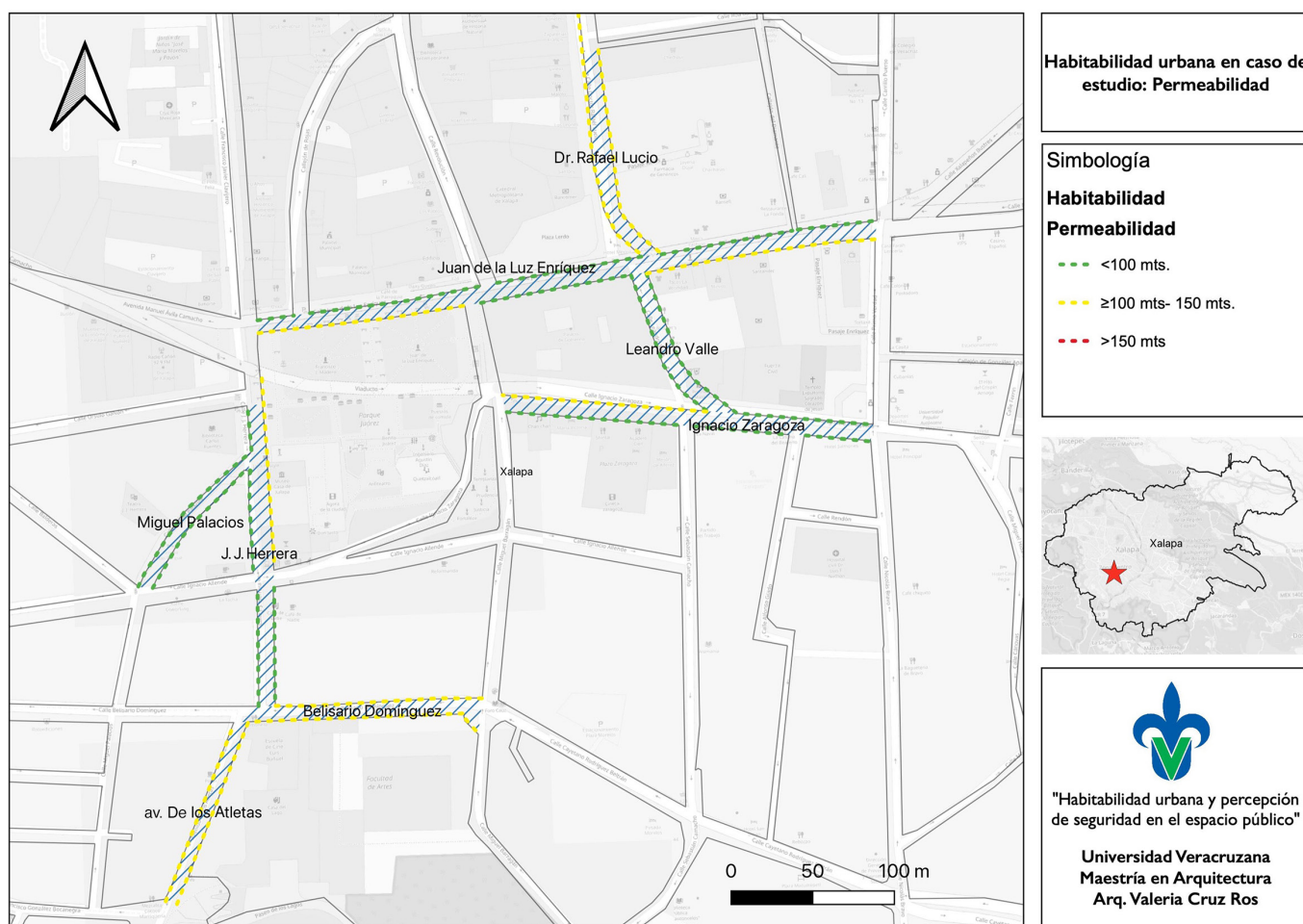
Para la presentación de los resultados obtenidos, se muestran primero, como se indicó en el apartado anterior, los correspondientes al análisis físico-espacial, posteriormente al análisis social y finalmente las relaciones entre ellos.

Resultados de habitabilidad urbana

El caso de estudio está en el centro de Xalapa, caracterizado por tener una traza urbana de plato roto con una disposición desordenada; por lo que la permeabilidad del espacio no es homogénea. Presenta calles con una permeabilidad apropiada con rangos menores a los 100 m y calles con una permeabilidad media fluctuando entre los 100 y 150 m de longitud entre intersecciones, como se muestra en el mapa siguiente (Mapa 2):

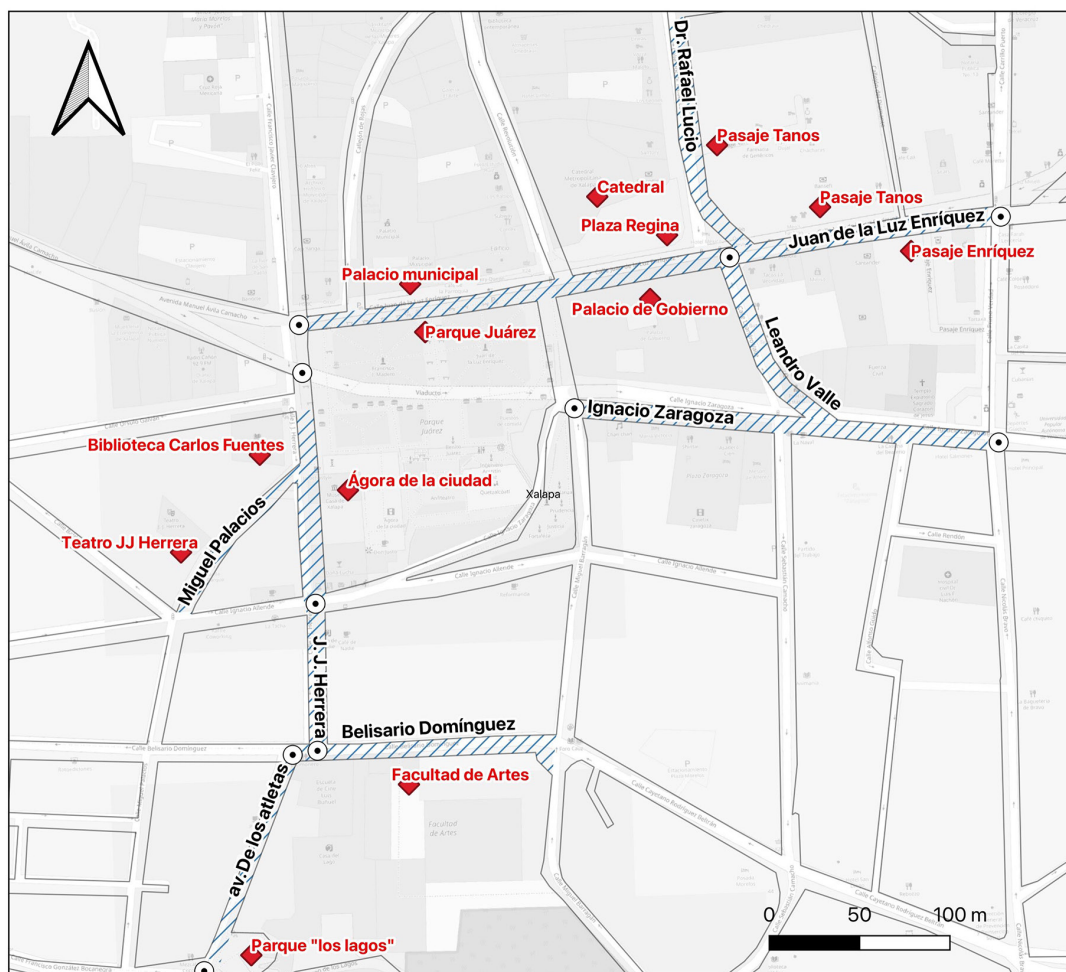
Mapa 2

Permeabilidad en caso de estudio.
Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de la observación estructurada.



En el Mapa 3 (en la página siguiente) se aprecia que de la traza orgánica del caso de estudio se generan repetidos nodos (intersecciones de calles) que permiten leer el espacio. La centralidad urbana, en la que se localizan las calles,

dota de distintos hitos (puntos emblemáticos, reconocibles e identificables por la población) que abonan a su legibilidad, entre los cuales se encuentran los espacios educativos (Foto 1), culturales (Foto 2), de recreación (Foto 3), comerciales, religiosos y gubernamentales.



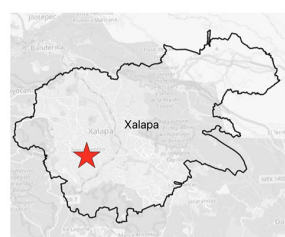
Habitabilidad urbana en caso de estudio: Legibilidad

Simbología

Habitabilidad

Legibilidad

- ◆ Hitos
- Nodos



"Habitabilidad urbana y percepción de seguridad en el espacio público"

Universidad Veracruzana
Maestría en Arquitectura
Arq. Valeria Cruz Ros



Mapa 3

Legibilidad en caso de estudio.

Fuente: elaboración propia con datos obtenidos a partir de la observación estructurada.

Foto 1

Izquierda. Hito: Facultad de Artes de la Universidad Veracruzana (calle Belisario Domínguez).

Fuente: registro propio, 2022.

Foto 2

Centro. Hito: Ágora de la ciudad en el Parque Juárez.

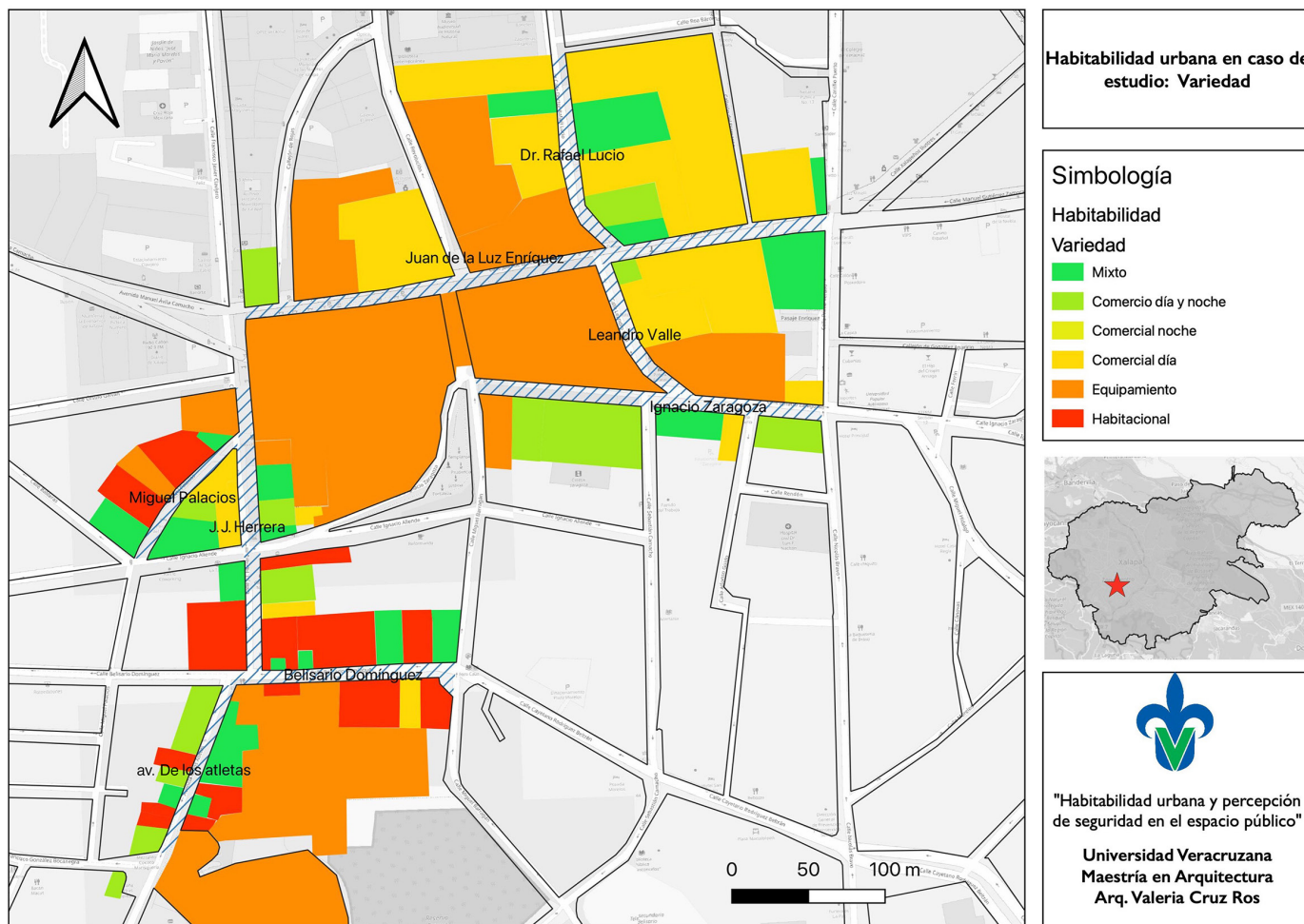
Fuente: registro propio, 2022.

Foto 3

Derecha. Hito: Parque los lagos (avenida De los Atletas).

Fuente: registro propio, 2022.

Por otra parte, se identifica que el uso de suelo predominante en esta área son los equipamientos, seguido por el uso comercial, sobre todo en la zona noreste, mientras que en la zona suroeste podemos encontrar un mayor uso habitacional (Mapa 4).



En cuanto a la versatilidad del caso de estudio, al ser una zona que ha sido rehabilitada después de 2014, el 70% de las banquetas presentan un ancho adecuado, principalmente las más cercanas al centro. No obstante, el tramo sur de la calle J. J. Herrera (Foto 4), la calle Belisario Domínguez (Foto 5) y la avenida De los Atletas (Foto 6), presentan deficiencias en sus banquetas, aunque tienen un flujo peatonal intenso (Mapa 5, en la página siguiente).

Mapa 4

Variedad en caso de estudio.

Fuente: elaboración propia con datos obtenidos a partir de la observación estructurada.



Foto 4

Izquierda. Ancho de banqueta inadecuado en calle J. J. Herrera.

Fuente: registro propio, 2022.



Foto 5

Centro. Ancho de banqueta inadecuado en calle Belisario Domínguez.

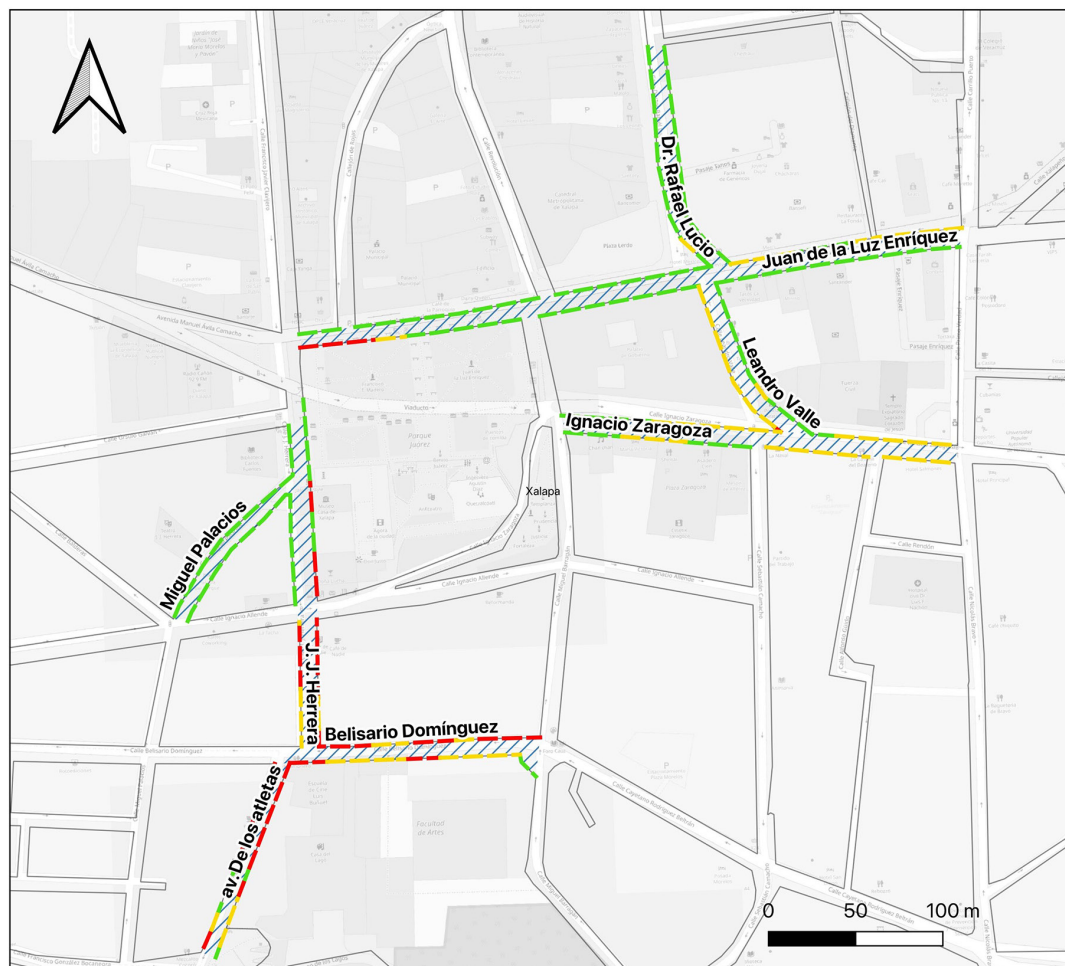
Fuente: registro propio, 2022.



Foto 6

Derecha. Ancho de banqueta inadecuado en la avenida De los Atletas.

Fuente: registro propio, 2022.



Habitabilidad urbana en caso de estudio: Versatilidad

Simbología

Habitabilidad
Versatilidad

- Ancho banqueta adecuado >2.50 mts
- Ancho de banqueta medio $\geq 1.60-2.50$ mts
- Ancho banqueta inadecuado <1.60



"Habitabilidad urbana y percepción de seguridad en el espacio público"

Universidad Veracruzana
Maestría en Arquitectura
Arq. Valeria Cruz Ros

En cuanto a los equipamientos cotidianos, según el contexto de la investigación, se analizaron los espacios para el cuidado de la niñez dedicados a la atención, vigilancia médica y servicios de alimentación para los hijos menores de seis años de madres, padres o tutores, que por sus actividades laborales necesitan apoyo para sus cuidados; equipamientos para el adulto mayor, que brindan estancia temporal o permanente a este sector de la población; centros de atención del ayuntamiento, donde las instancias municipales y estatales brindan asesoramiento a los habitantes en distintos aspectos; centros de salud de primera necesidad; equipamientos culturales (Fotos 7, 8 y 9);

Mapa 5

Versatilidad en caso de estudio.

Fuente: elaboración propia con datos obtenidos a partir de la observación estructurada.



Foto 7

Izquierda. Equipamiento cultural: Casa del Lago.

Fuente: registro propio, 2022.



Foto 8

Centro. Equipamiento cultural: La Casa de Nadie.

Fuente: registro propio, 2022.

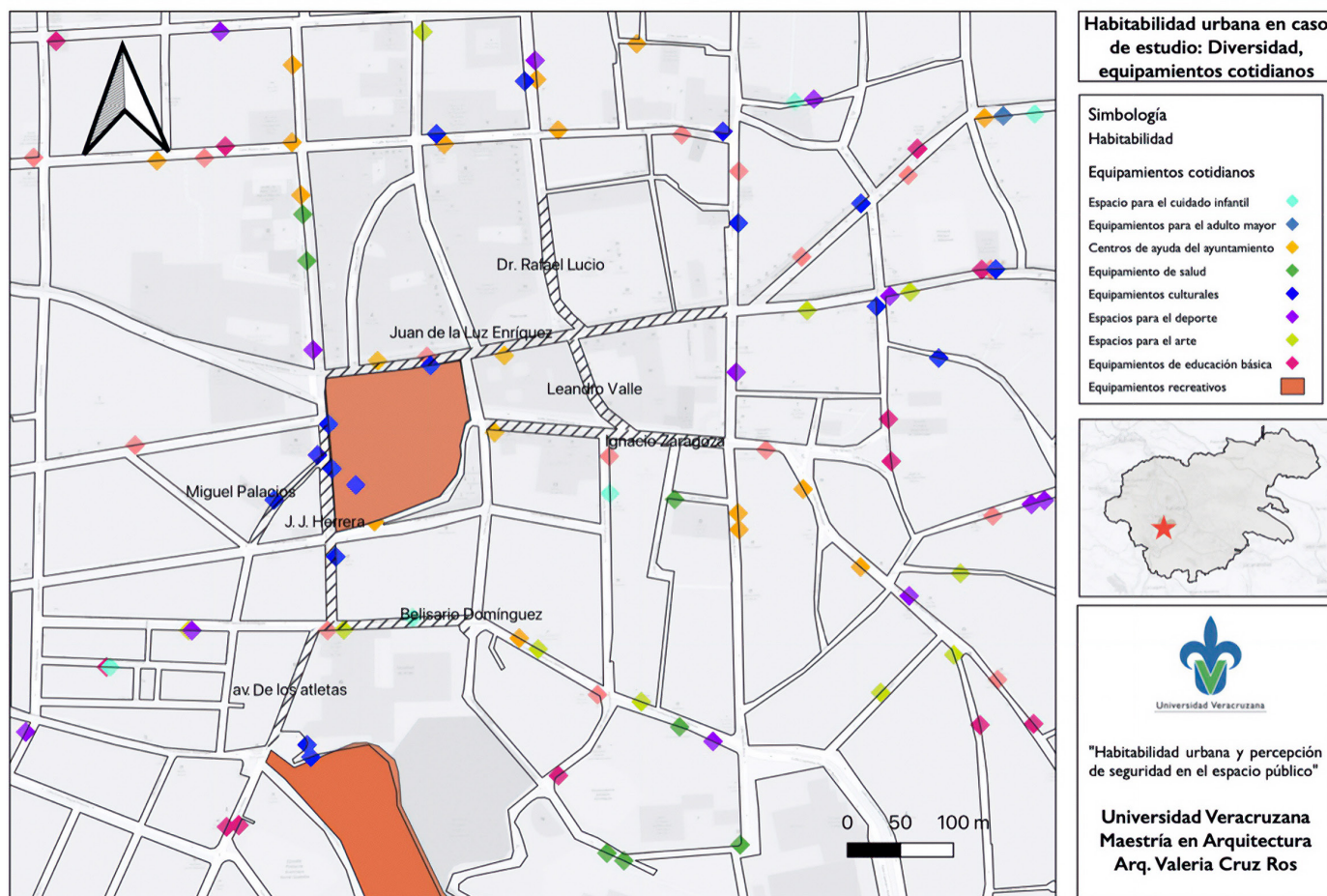


Foto 9

Derecha. Equipamiento cultural: Biblioteca Carlos Fuentes.

Fuente: registro propio, 2022.

espacios dedicados al deporte; espacios dedicados a aprender actividades artísticas; equipamientos enfocados a la educación básica; y espacios de recreación. Como se observa en el Mapa 6, el perímetro que rodea la zona de estudio tiene todos los equipamientos necesarios para la vida cotidiana.



La diversidad de desplazamientos encontrada es positiva, sin embargo, en el caso particular de la calle J. J. Herrera es complicada la utilización de bicicleta y no hay paradas de transporte público. No obstante, la cercanía con calles que permiten desplazarse en transporte público, bicicleta y caminando (Fotos 10 y 11) hacen que el espacio brinde la diversidad de desplazamientos necesaria (Mapa 7, en la página siguiente).

Mapa 6

Equipamientos cotidianos.

Fuente: elaboración propia con datos obtenidos del INEGI-DENUE (2010).



Foto 10

Izquierda. Calle peatonal Miguel Palacios.

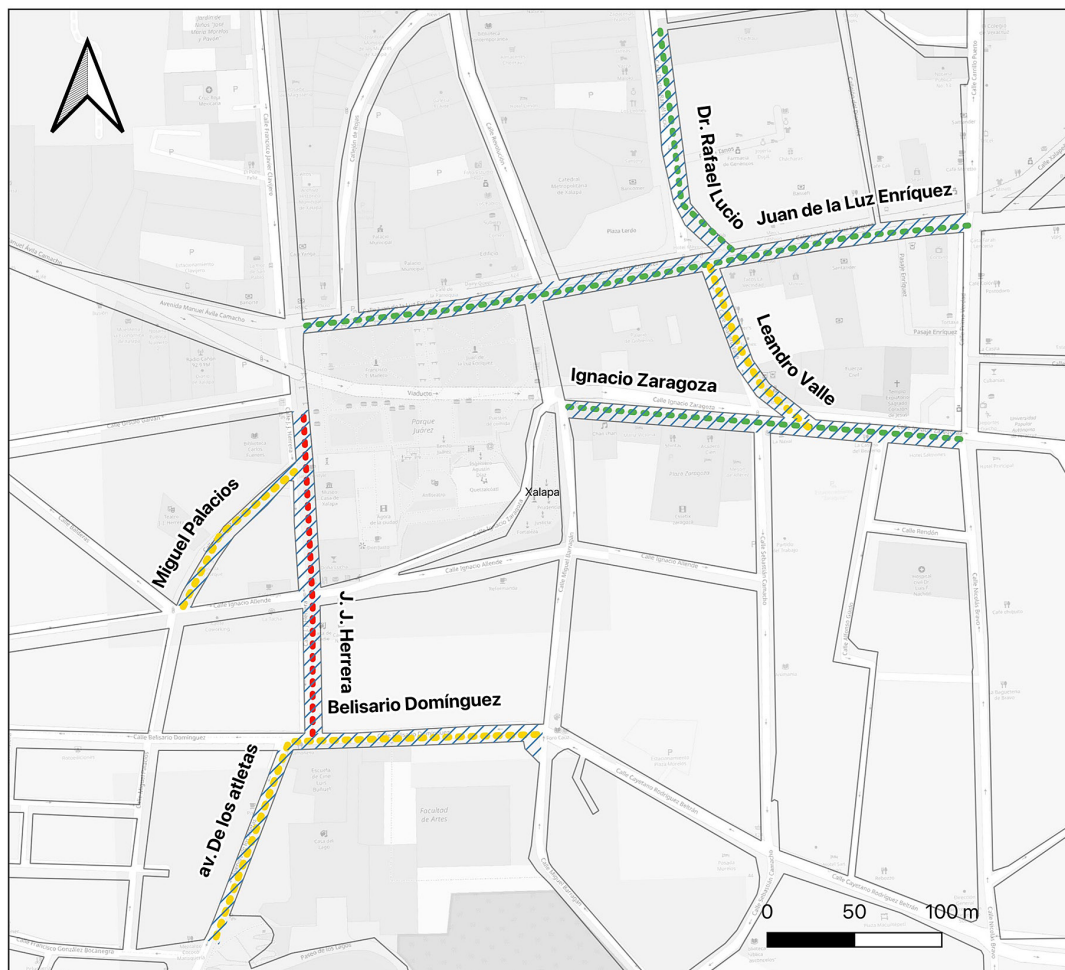
Fuente: registro propio, 2022.



Foto 11

Derecha. Calle Belisario Domínguez.

Fuente: registro propio, 2022.



Habitabilidad urbana en caso de estudio: Diversidad de desplazamientos

Simbología

Habitabilidad

Espacios para la vida cotidiana

Diversidad de desplazamientos

- Desplazamiento 1
- Desplazamiento 2
- Desplazamiento 3



"Habitabilidad urbana y percepción de seguridad en el espacio público"

Universidad Veracruzana
Maestría en Arquitectura
Arq. Valeria Cruz Ros

La diversidad de personas en las calles demuestra la heterogeneidad de los habitantes (Mapa 8, en la página siguiente), no obstante, la calle de J. J. Herrera muestra ser limitante para las personas de la tercera edad o las personas con discapacidad motriz o visual, esto puede deberse a la inclinación que presenta, que origina banquetas con escalones y rampas de distintas inclinaciones (Fotos 12 y 13).

Mapa 7

Diversidad de desplazamientos en el caso de estudio.

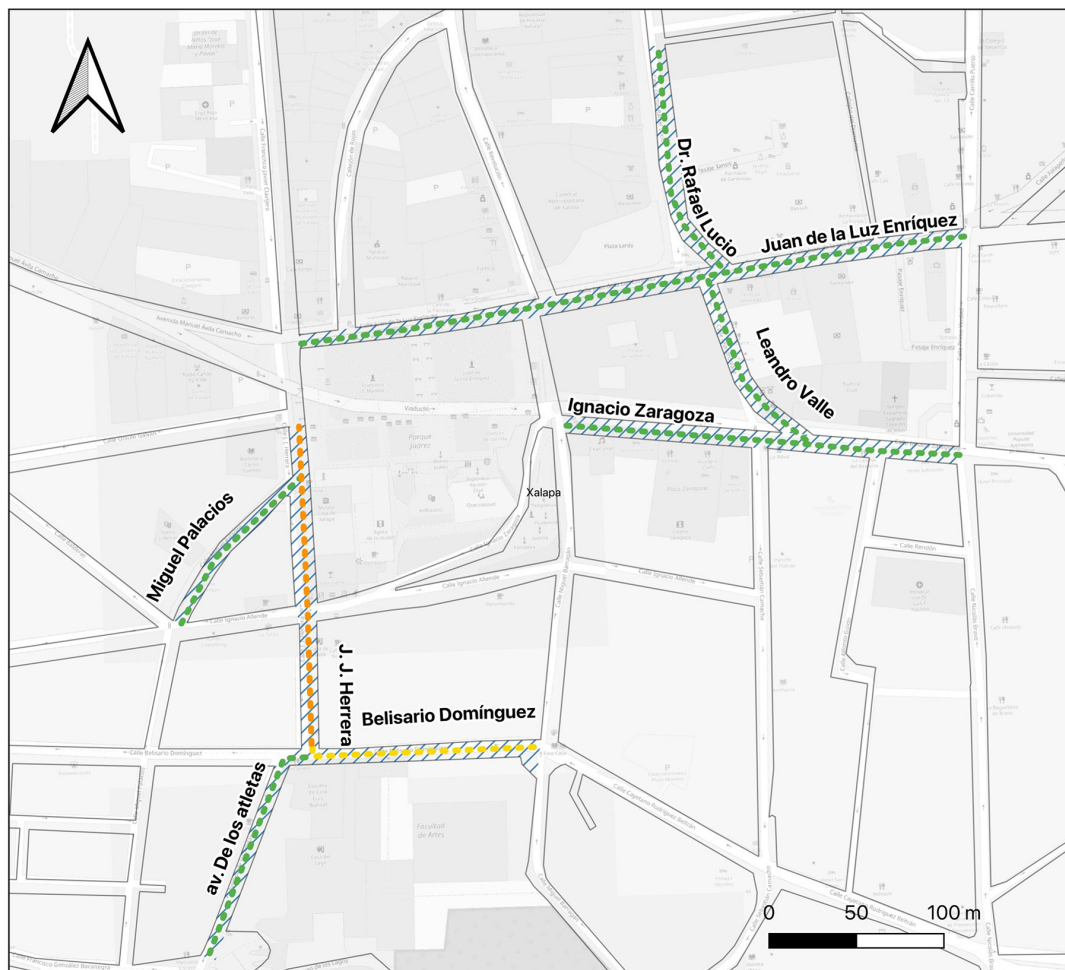
Fuente: elaboración propia con datos obtenidos a partir de la observación estructurada.



Fotos 12 y 13

Calle J. J. Herrera.

Fuente: registro propio, 2022.



Habitabilidad urbana en caso de estudio: Diversidad de personas en el espacio público

Simbología

Habitabilidad

Espacios para la vida cotidiana

-Autonomía

Presencia de niños, adultos mayores, personas con discapacidad, mujeres solas

- Presencia de todas estas personas
- Presencia de la mayoría de las personas
- Presencia de algunas de estas personas
- Ausencia de estas personas



"Habitabilidad urbana y percepción de seguridad en el espacio público"

Universidad Veracruzana
Maestría en Arquitectura
Arq. Valeria Cruz Ros

Estas características generan que la calle J. J. Herrera sea la de menor puntaje en la dimensión de autonomía, ya que es una calle con ausencia de mobiliario urbano (Mapa 9, en la página siguiente) y sólo en su sección norte tiene rampas para accesibilidad universal (Foto 14) y (Mapa 10, en la página siguiente); las rampas en la sección sur se destinan para el acceso

Mapa 8

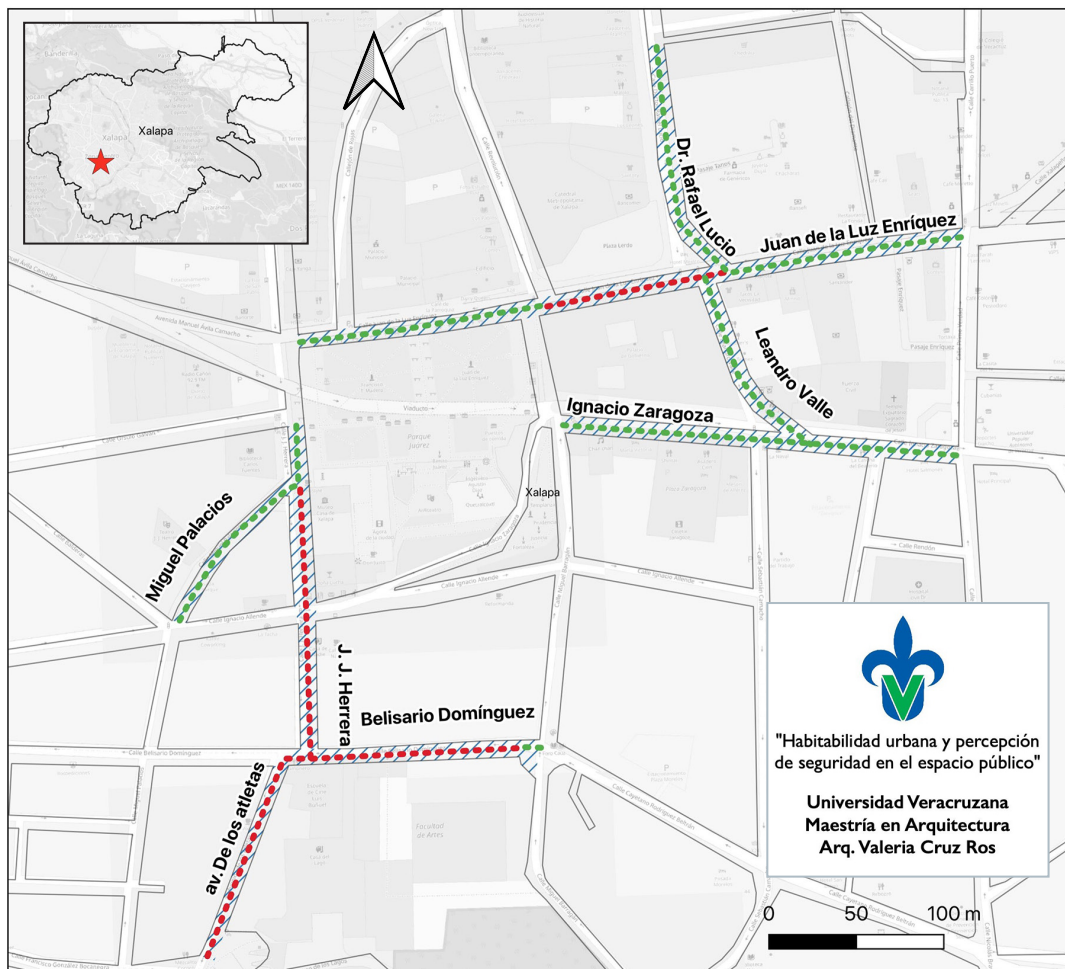
Diversidad de personas en el espacio.
Fuente: elaboración propia con datos obtenidos a partir de la observación estructurada.



Foto 14

Rampas (sección norte de la calle J. J. Herrera).

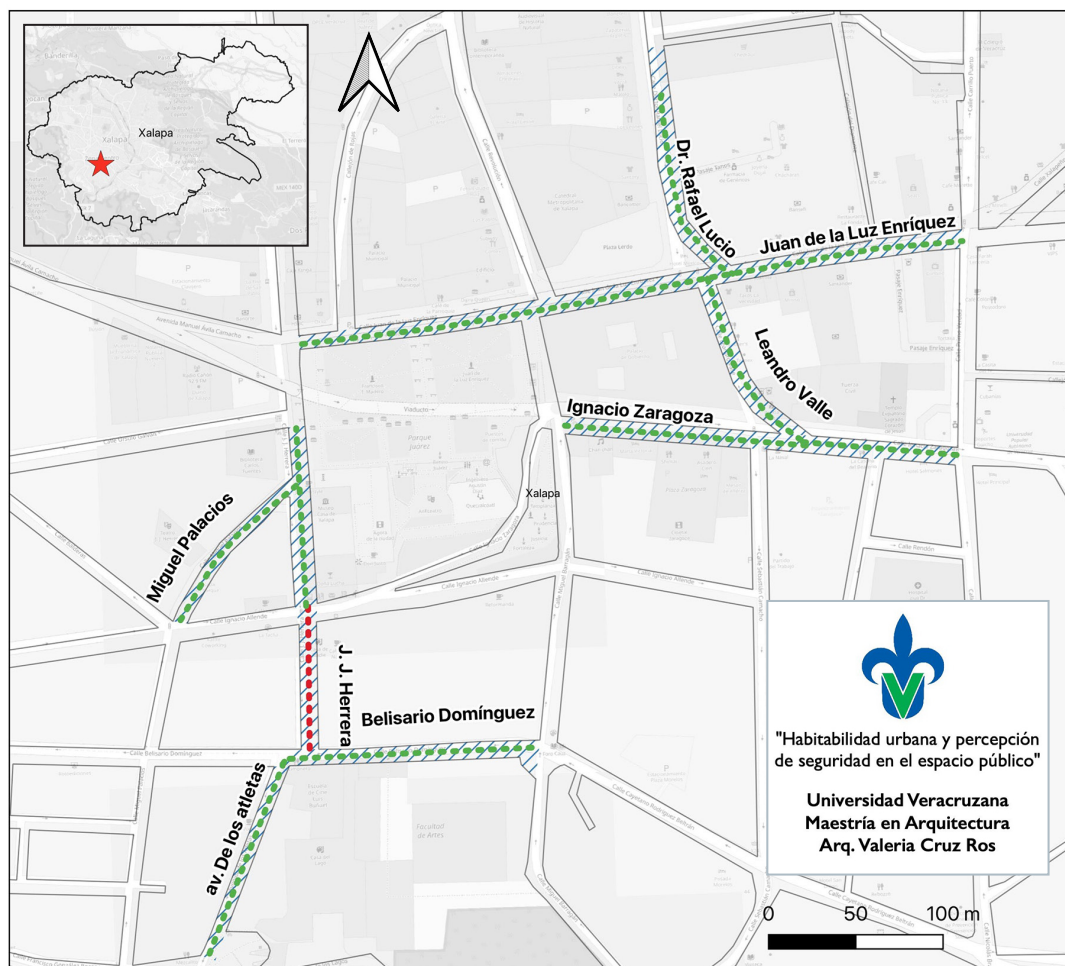
Fuente: registro propio, 2022.



Habitabilidad urbana en caso de estudio: Autonomía, presencia de mobiliario urbano y vegetación

Simbología
Habitabilidad
Espacios para la vida cotidiana
-Autonomía
Mobiliario urbano y vegetación
●●● Presencia
●●● Ausencia

Mapa 9
Página siguiente arriba.
Presencia de bancos en el espacio público.
Fuente: elaboración propia con datos obtenidos a partir de la observación estructurada.



Habitabilidad urbana en caso de estudio: Autonomía, presencia de rampas

Simbología
Habitabilidad
Espacios para la vida cotidiana
-Autonomía
Rampas de accesibilidad universal
●●● Presencia
●●● Ausencia

Mapa 10
Página siguiente abajo.
Presencia de rampas para la accesibilidad universal.
Fuente: elaboración propia con datos obtenidos a partir de la observación estructurada.

de vehículos a las cocheras (Foto 15). Esto genera que parte de la población vea limitada su autonomía debido a las condiciones del espacio (adultos mayores y personas con discapacidad), lo cual reduce la movilidad en esta calle (Mapas 8, 9 y 10).



Foto 15

Sección sur (calle J. J. Herrera).
Fuente: registro propio, 2022.

La vitalidad del espacio involucra distintos elementos que invitan a la permanencia de las personas en las calles -mobiliario urbano (Foto 16), vegetación (Foto 17), plantas bajas abiertas, presencia de actividades simultáneas e itinerantes-. El caso de estudio muestra de manera general gran vitalidad, entre las actividades itinerantes diurnas hay espectáculos artísticos callejeros (Foto 16), venta de artesanías y dulces (Fotos 17 y 18); mientras que, entre las actividades



Foto 16

Izquierda. Mobiliario urbano
(calle Juan de la Luz Enríquez).
Fuente: registro propio, 2022.

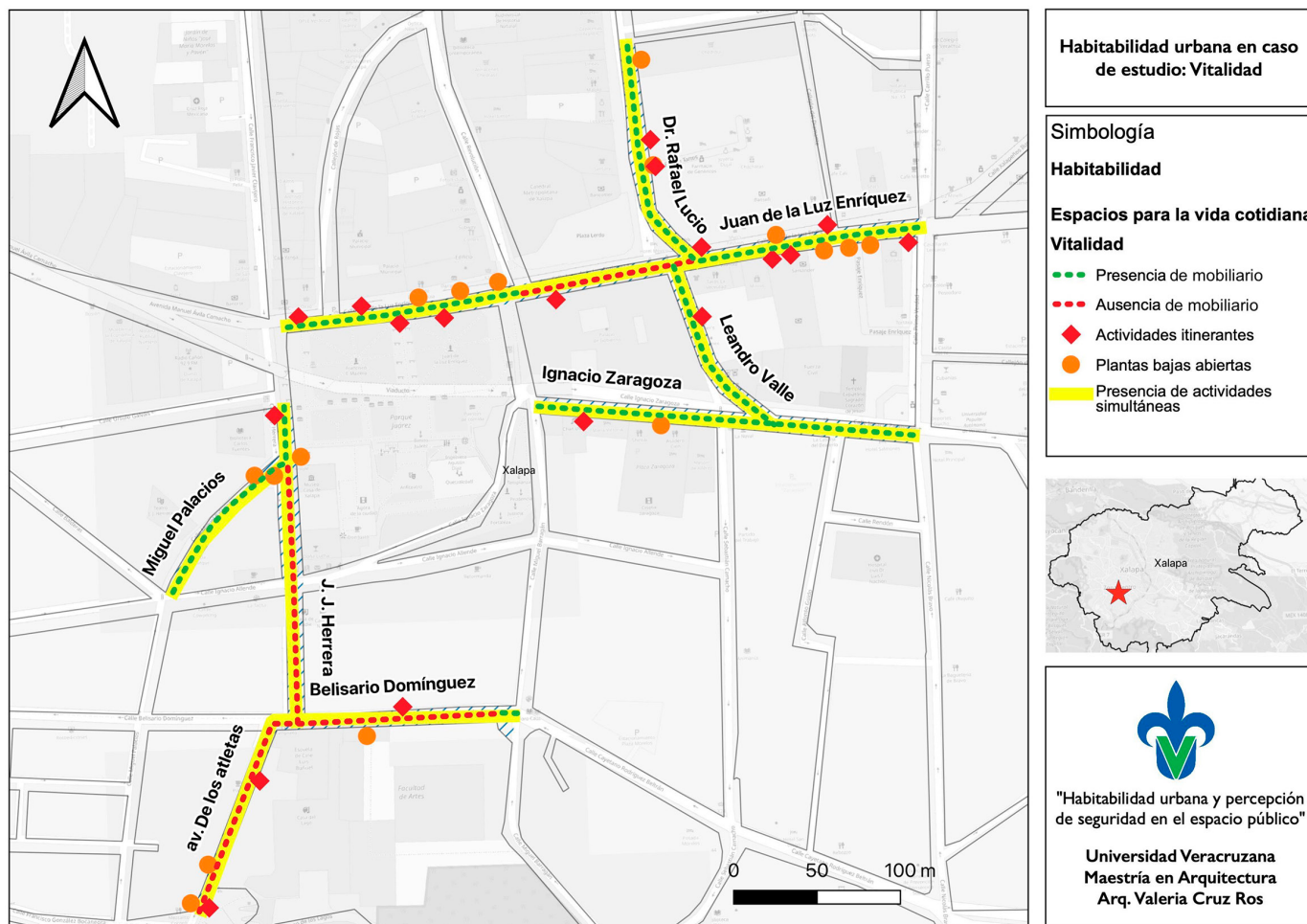
Foto 17

Centro. Vegetación (calle
Juan de la Luz Enríquez).
Fuente: registro propio, 2022.

Foto 18

Derecha. Músicos (calle
Juan de la Luz Enríquez).
Fuente: registro propio, 2022.

itinerantes nocturnas, se destaca la presencia de puestos de comida, en ambos casos al no ser permanentes, estas actividades varían dependiendo del horario y del día. Por lo tanto, en el Mapa 11 podemos ver una representación de lo que se estudió en las calles durante la observación estructurada.



En cuanto a la representatividad, el único espacio que se encuentra nombrado en honor a una mujer es la Plaza Regina (Foto 19), anteriormente conocida como Plaza Lerdo; el espacio fue renombrado mediante una placa en honor a la periodista Regina Martínez quien fue asesinada (Ahmed y Blanca, 2017). Aunque el nombramiento no se realizó de forma oficial, se reconoce como una

Mapa 11

Vitalidad en caso de estudio.

Fuente: elaboración propia con datos obtenidos a partir de la observación estructurada.



Foto 19

Vendedores de artesanías (calle Juan de la Luz Enríquez).

Fuente: registro propio, 2022.

manifestación política que impacta en la representatividad. Por otra parte, entre los espacios que hacen alusión a la memoria colectiva encontramos las pintas y los murales realizados en el Viaducto del Parque Juárez como protesta contra la violencia de género (Fotos 20 y 21), considerado un hito feminista en la ciudad de Xalapa (Cocotle, 2021) (Mapa 12).



Foto 20

Izquierda. Venta de artesanías (calle Dr. Rafael Lucio).

Fuente: registro propio, 2022.



Foto 21

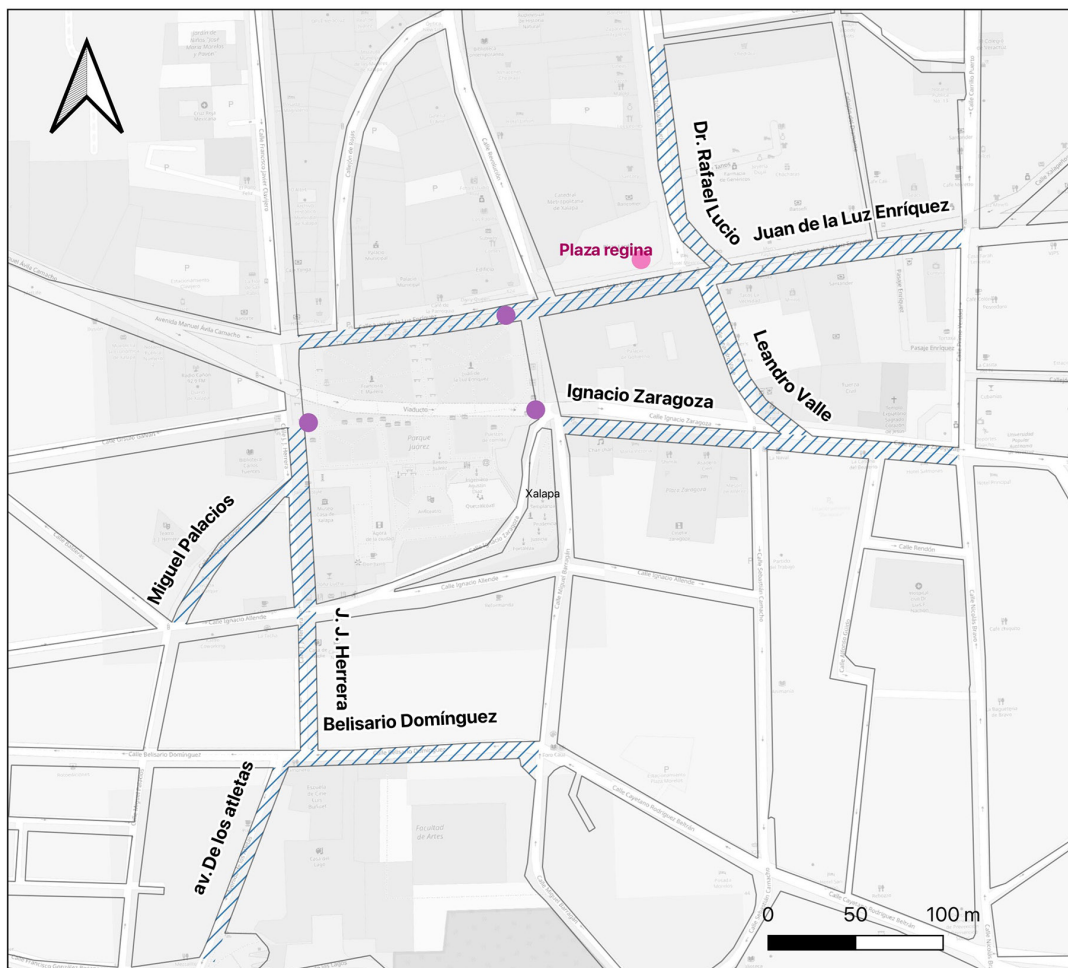
Derecha. Plaza Regina.

Fuente: © Colectivo Voz Alterna.

Mapa 12

Representatividad en caso de estudio.

Fuente: elaboración propia con datos obtenidos a partir de la observación estructurada.



Habitabilidad urbana en caso de estudio: Representatividad

Simbología

Habitabilidad

Espacios para la vida cotidiana
Representatividad

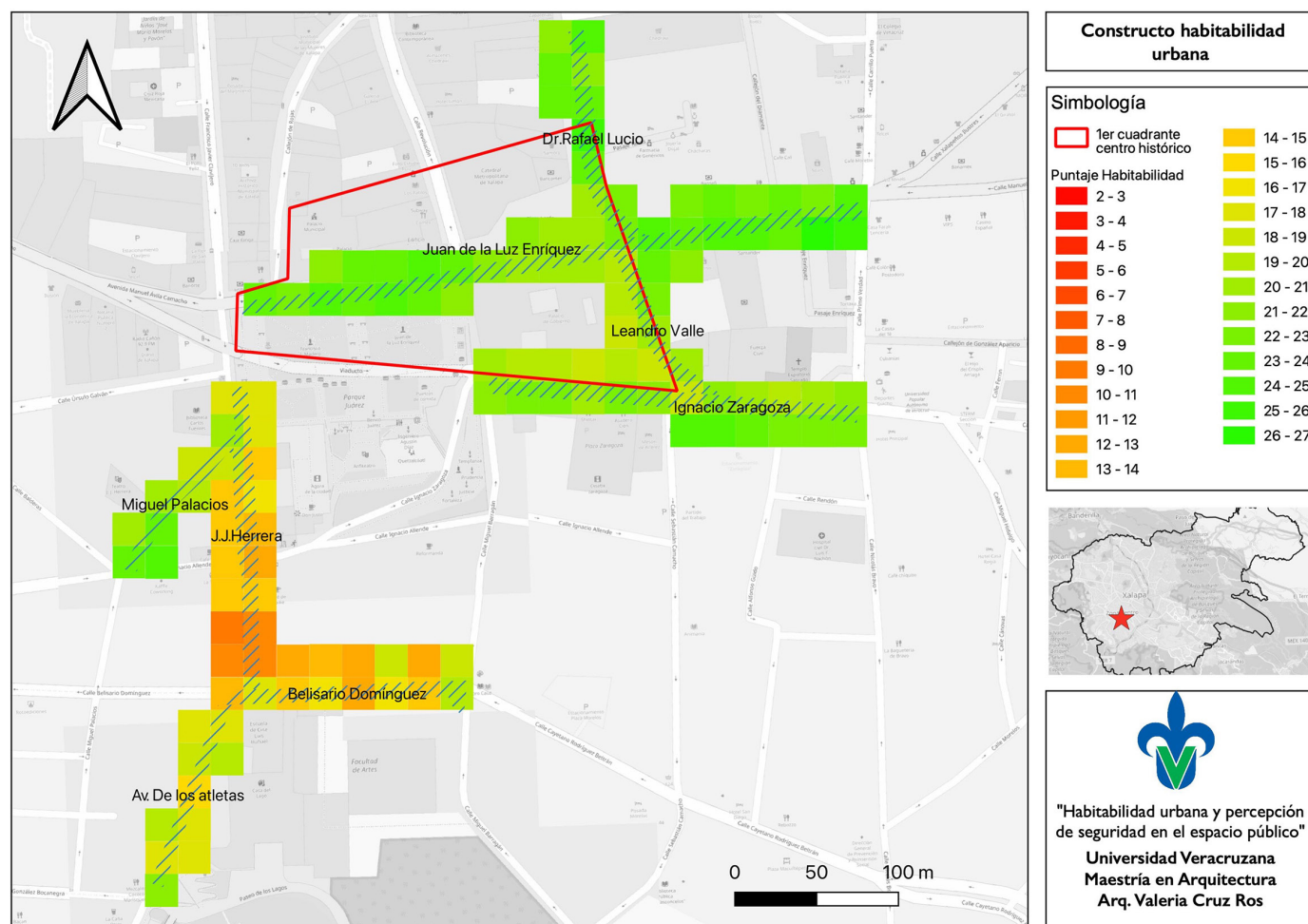
- espacios con nombre de mujer
- memoria de la comunidad



"Habitabilidad urbana y percepción de seguridad en el espacio público"

Universidad Veracruzana
Maestría en Arquitectura
Arq. Valeria Cruz Ros

Para finalizar el análisis físico-espacial de la habitabilidad urbana, a partir de los mapas generados para cada indicador de cada dimensión, con base en la ponderación de puntaje conforme a lo señalado en la Tabla 2, se generó el siguiente mapa de calor (Mapa 13):



El grado de habitabilidad urbana de las calles es heterogéneo y hay una relación entre la cercanía con el centro de la ciudad y el nivel de habitabilidad, que disminuye conforme la calle se encuentra más alejada del centro urbano. También se observa que en una misma calle hay distintos niveles de habitabilidad.

Mapa 13

Construido de Habitabilidad Urbana.
Fuente: elaboración propia a partir de los rangos de evaluación (Tabla 2).



Foto 22

Izquierda. Mural y pintas feministas en Viaducto del Parque Juárez.
Fuente: registro propio, 2022.

Foto 23

Derecha. Mural y pintas feministas en Viaducto del Parque Juárez.
Fuente: registro propio, 2022.

Resultados de espacio seguro

De la misma forma que la habitabilidad urbana, el espacio seguro –que conforma el análisis físico-espacial de la variable de percepción de seguridad– está configurado por indicadores cuantitativos que permitieron construir este concepto.

En cuanto al espacio visible, se observa una buena iluminación, ya sea por el alumbrado público (Foto 21) o por las luces provenientes de los comercios (Foto 22). Con relación a la vigilancia informal, existen zonas, principalmente la cuadra conformada entre las calles Ignacio Zaragoza, Leandro Valle, Juan de la Luz Enríquez y el parque Juárez, donde se localiza el palacio de gobierno, el edificio impide la vigilancia informal por la falta de ventanas en las fachadas (Foto 23). De la misma forma, la catedral cuenta con frentes inactivos, pero estos dan a la explanada de la plaza Lerdo, un espacio que por su configuración es observable desde distintos puntos, por lo que no constituye un obstáculo para la vigilancia informal (Foto 24).



Foto 24

Izquierda. Iluminación unilateral (calle Belisario Domínguez).

Fuente: registro propio, 2022.



Foto 25

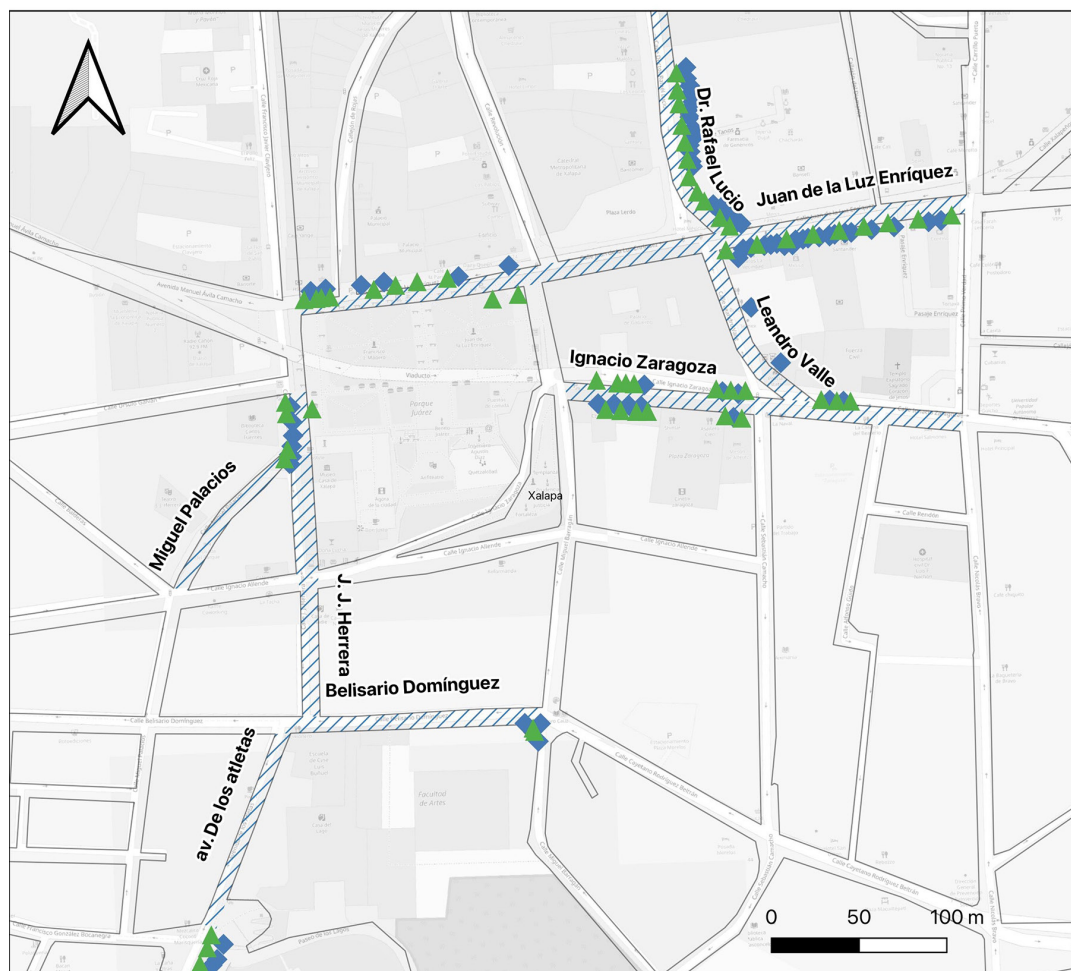
Derecha. Iluminación proveniente de comercios (calle Dr. Rafael Lucio).

Fuente: registro propio, 2022.

Mapa 14

Espacio equipado: localización de vegetación y mobiliario urbano.

Fuente: elaboración propia con datos obtenidos a partir de la observación estructurada.



Espacio seguro en caso de estudio: Espacio equipado

Simbología

Espacio Seguro:

Espacio equipado

- ▲ Vegetación
- ◆ Mobiliario



"Habitabilidad urbana y percepción de seguridad en el espacio público"

Universidad Veracruzana
Maestría en Arquitectura
Arq. Valeria Cruz Ros

En lo que respecta al espacio equipado, podemos ver que en el mobiliario urbano, la presencia de bancos y de vegetación, se analizó en los Mapas 9 y 11 como parte de las dimensiones de autonomía y diversidad; no obstante, dentro de la variable percepción de seguridad, en el análisis físico-espacial de la dimensión del espacio equipado, se analizaron estos aspectos de forma más específica (Mapa 14 y Fotos 26, 27 y 28).



Foto 26

Izquierda. Frente inactivo, palacio de gobierno visto desde la calle Ignacio Zaragoza.
Fuente: registro propio, 2022.

Foto 27

Centro. Frente inactivo, catedral de Xalapa.
Fuente: registro propio, 2022.

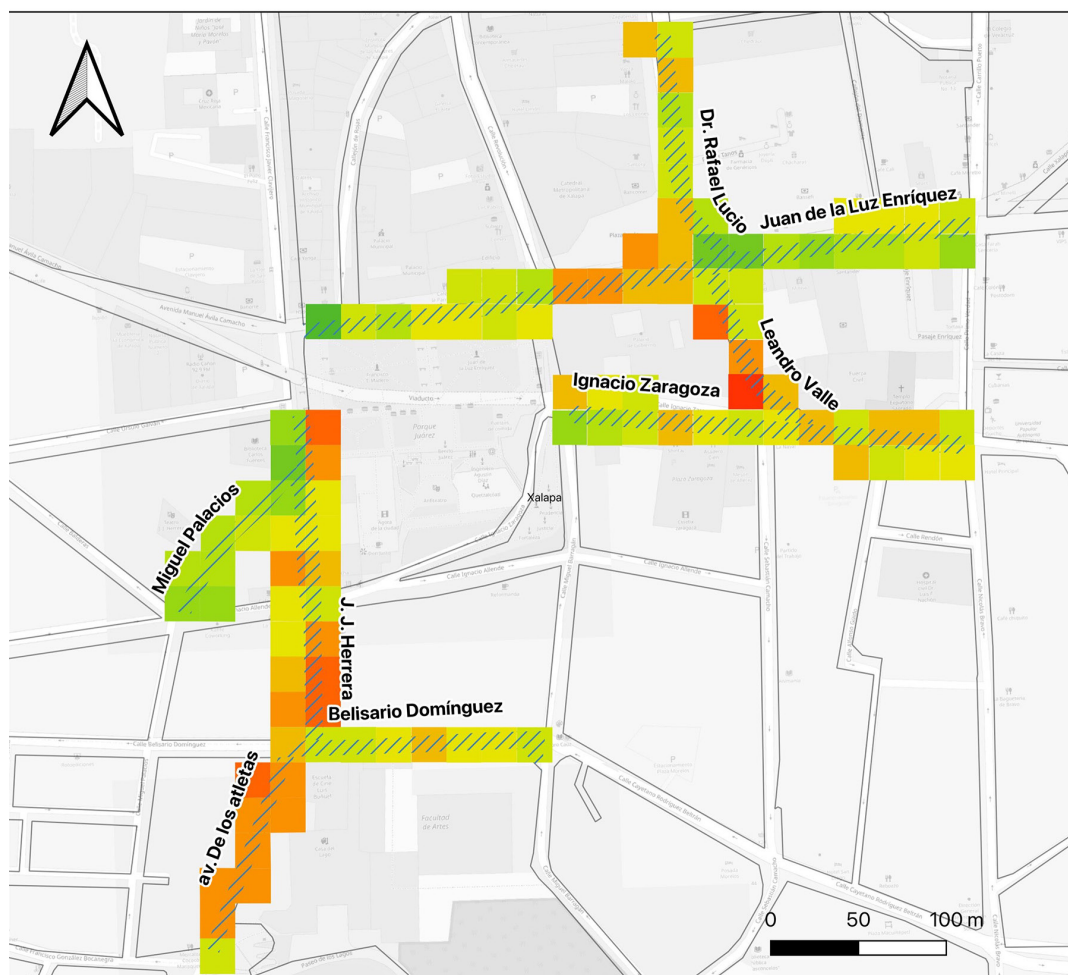
Foto 28

Derecha. Vegetación y mobiliario urbano (calle Ignacio Zaragoza).
Fuente: registro propio, 2022.

Mapa 15

Construido del espacio seguro.
Fuente: elaboración propia con datos obtenidos a partir de los rangos de evaluación presentados en la Tabla 4.

A partir de las dimensiones anteriores y con los puntajes designados en la Tabla 3, se generó un mapa de calor de acuerdo con la escala presentada previamente (Mapa 15).



Construido Espacio seguro

Simbología

Puntaje espacio seguro

0
1
2
3
4
5
6
7
8
9

Xalapa

"Habitabilidad urbana y percepción de seguridad en el espacio público"

Universidad Veracruzana
Maestría en Arquitectura
Arq. Valeria Cruz Ros



Foto 29

Izquierda. Mobiliario urbano (calle Belisario Domínguez).

Fuente: registro propio, 2022.



Foto 30

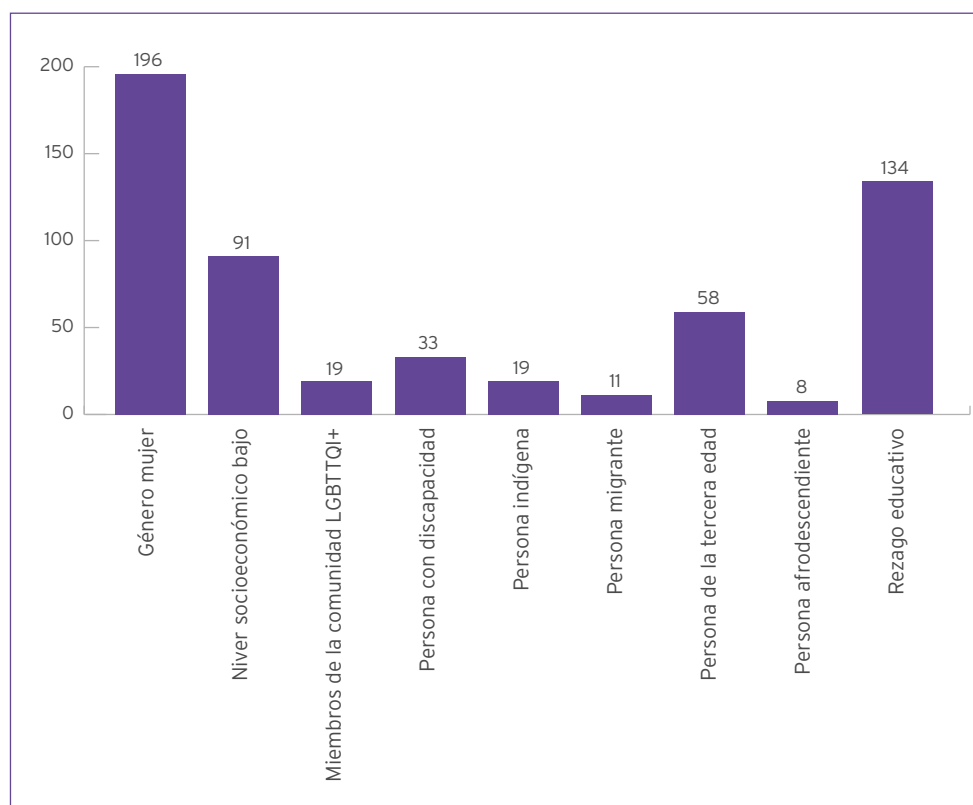
Derecha. Vegetación y mobiliario urbano (entre calle Miguel Palacios y J. J. Herrera).

Fuente: registro propio, 2022.

Los hallazgos revelan que los espacios seguros e inseguros están dispersos en distintas secciones de las calles. Algunos de los focos del espacio seguro coinciden con un grado de habitabilidad alto, observamos esto en la calle Miguel Palacios, en la acera sur del inicio de la calle Ignacio Zaragoza, en la acera norte de Juan de la Luz Enríquez entre la calle Clavijero y el callejón Rojas, así como en la esquina de Juan de la Luz Enríquez y Dr. Rafael Lucio. En cuanto al espacio inseguro notamos una coincidencia con la habitabilidad urbana baja en la sección sur de la calle J. J. Herrera.

Resultados de percepción de seguridad

Dentro de los resultados correspondientes a la sección de interseccionalidad de la encuesta, se muestra que el 76% de la muestra pertenecen a grupos históricamente discriminados, oprimidos o vulnerados⁴:



Gráfica 1

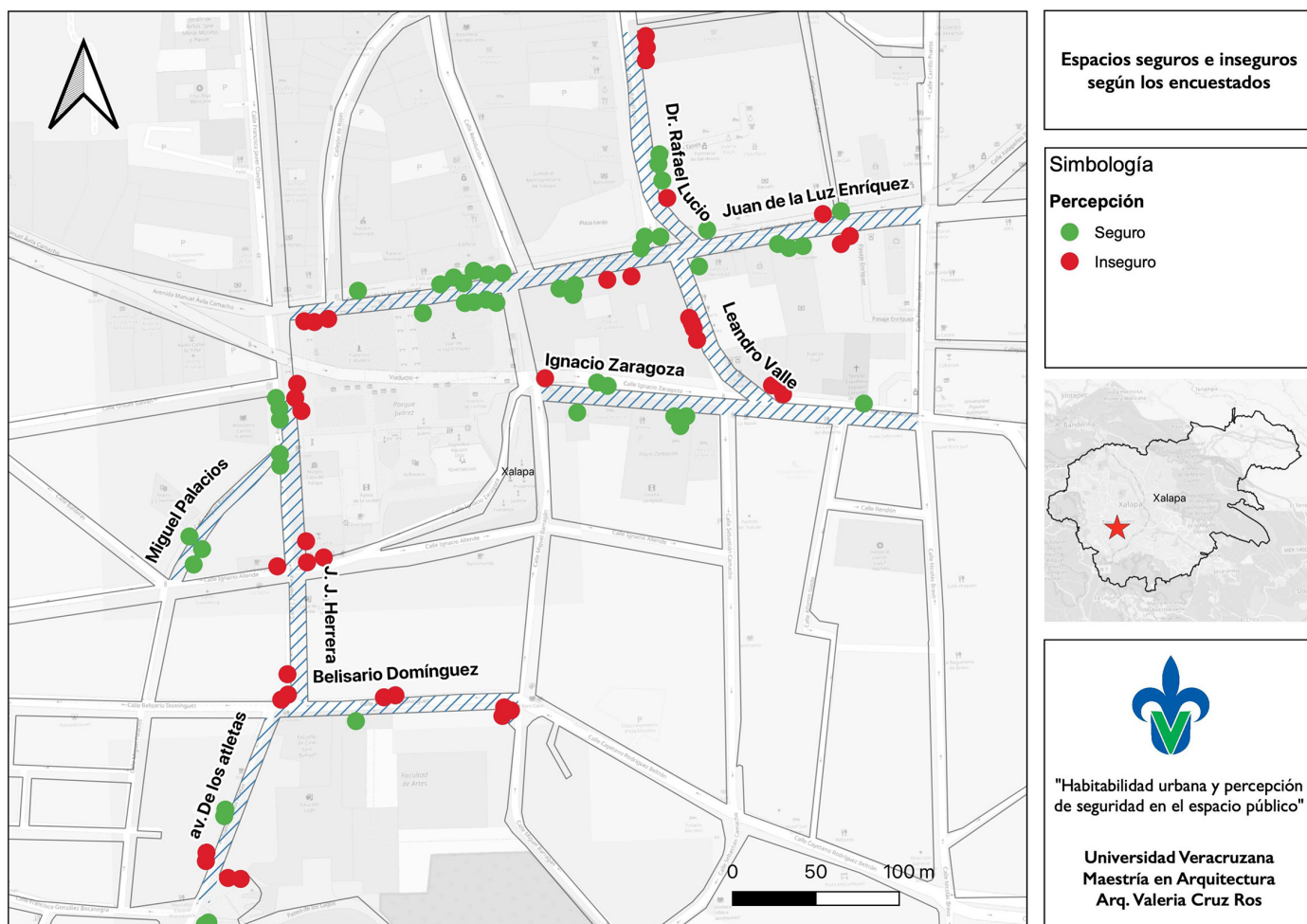
Conformación del grupo de personas históricamente oprimidas, discriminadas o vulneradas.

Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de la encuesta.

4 La composición del 76% de habitantes no hegemónicos se muestra en una gráfica de barras ya que hay habitantes que pertenecen a más de un grupo vulnerado/oprimido, por ende, no es posible mostrar dichos datos en un gráfico de torta.

Al exponer que más de tres cuartos de la población encuestada pertenece a personas oprimidas y/o vulneradas, permite comprender la importancia de visibilizar la diversidad de habitantes, para reconocer sus necesidades a la hora de diseñar espacios públicos, que permitan que todos sean tomados en cuenta y sientan libertad y seguridad al utilizarlos.

A partir de las respuestas obtenidas en la sección de la encuesta dedicada a preguntas sobre los espacios específicos que brindan tanto una percepción de seguridad como de inseguridad se generó el siguiente mapa de percepción (Mapa 16):



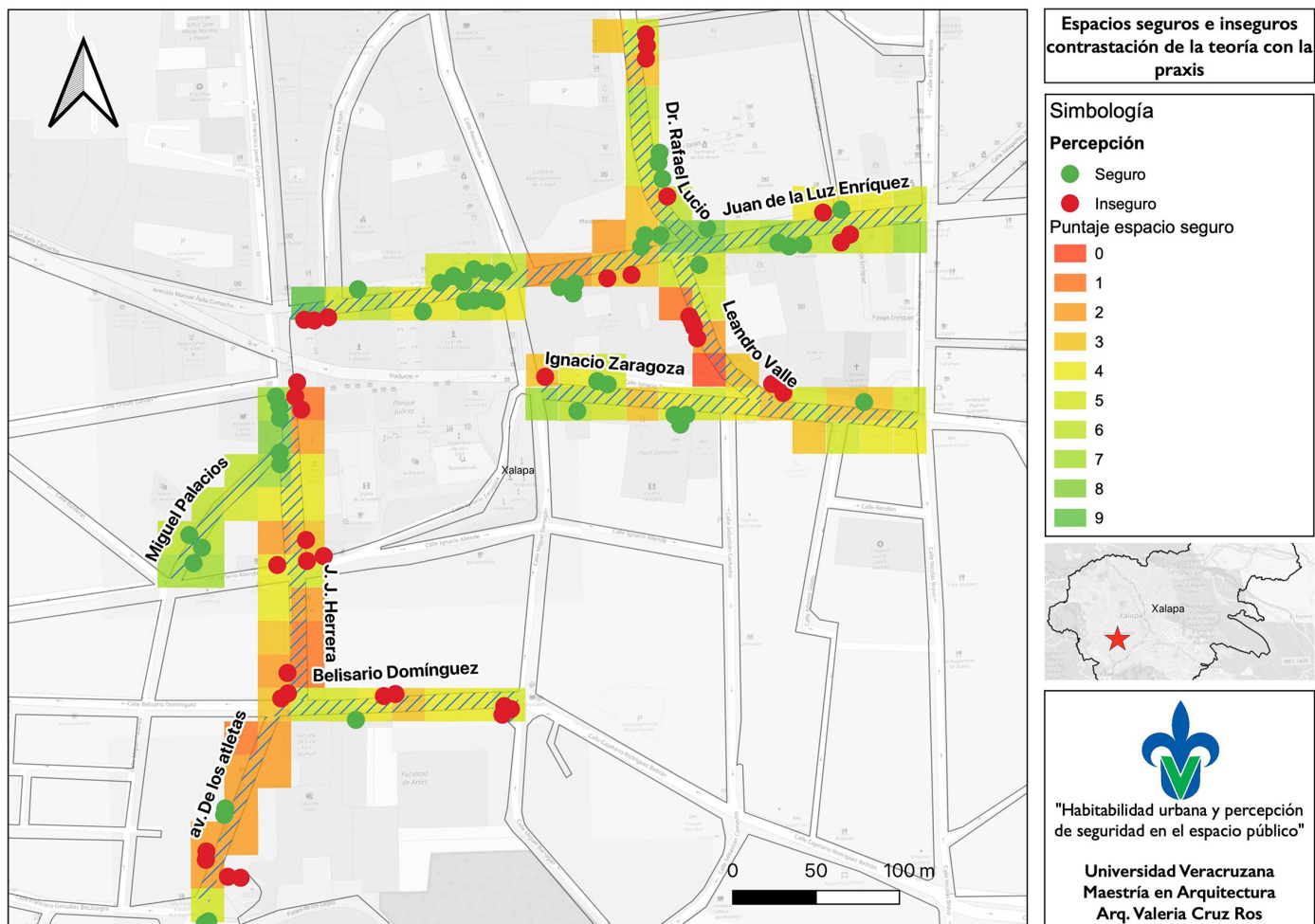
Es importante para el objeto de esta investigación poder contrastar la teoría presentada con los datos obtenidos del conocimiento de la opinión pública a partir de las encuestas, por ello, se realizó el Mapa 17 (en la página siguiente) que resulta de la superposición del mapa de calor generado para el constructo del espacio seguro (Mapa 15) y del mapa de percepción de seguridad (Mapa 16). Con esto se buscan las coincidencias y discrepancias que hay entre la teoría de los espacios seguros presentados por Col·lectiu Punt 6 (2019) y la opinión de los habitantes.

En cuanto a los espacios seguros e inseguros, se encontraron fuertes relaciones con la teoría de los espacios seguros propuesta por Col·lectiu Punt 6 (2019), asimismo, participan ciertas dimensiones del constructo de la habitabilidad urbana, quizá de forma más indirecta; por ejemplo, el ancho de las banquetas que permite circular con mayor confort, así como dotar de mobiliario urbano y de vegetación las calles. Por ende, se puede concluir que el espacio seguro y la habitabilidad urbana son constructos que se complementan.

Mapa 16

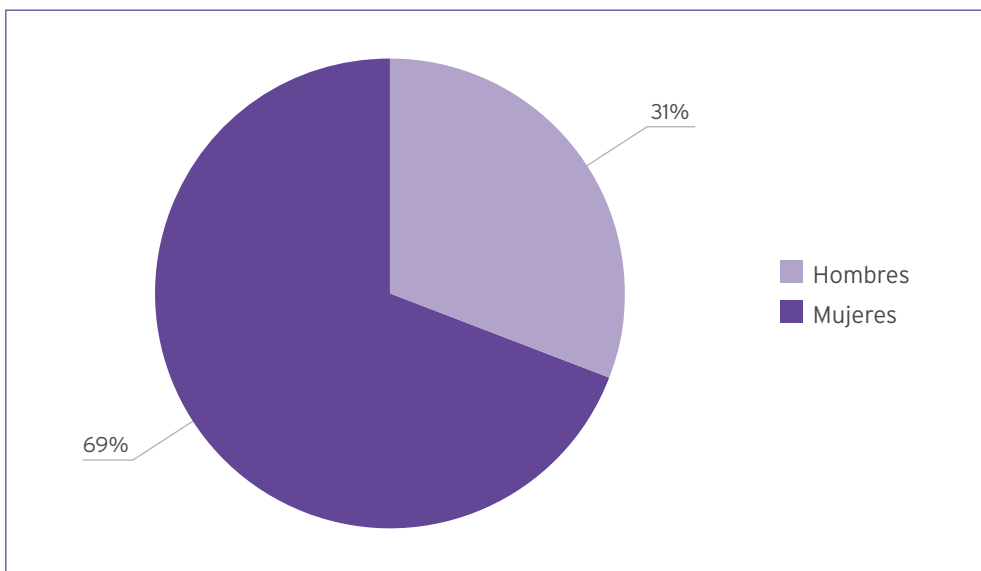
Espacios seguros e inseguros.

Fuente: elaboración propia con datos obtenidos a partir de las encuestas.



El Impacto de las características personales de los habitantes en la percepción de seguridad

Al analizar las percepciones de seguridad de los habitantes de forma diferenciada podemos observar distintos fenómenos. Los datos obtenidos a partir de las encuestas reflejan que el 69% de las personas que se sienten inseguras o muy inseguras en la calle durante la noche son mujeres (Gráfica 2). En este punto es importante mencionar que limita el uso de las calles por las noches de la población femenina, ya que sólo el 2% de las encuestadas camina por la calle después de las nueve de la noche (Gráfica 3, en la página siguiente).

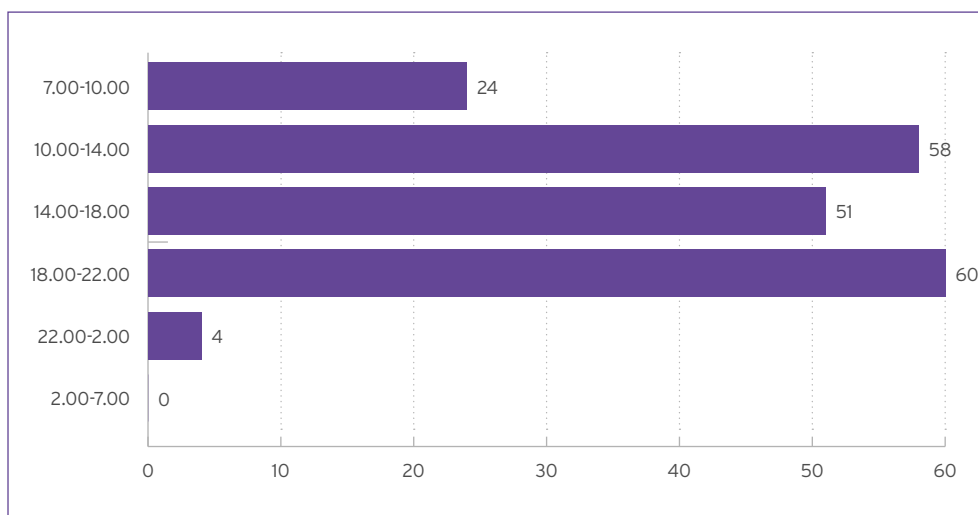


Mapa 17

Espacios seguros e inseguros, comparativa entre teoría y praxis.
Fuente: elaboración propia con datos de los Mapas 15 y 16.

Gráfica 2

Percepción de seguridad negativa durante la noche por géneros.
Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de las encuestas.



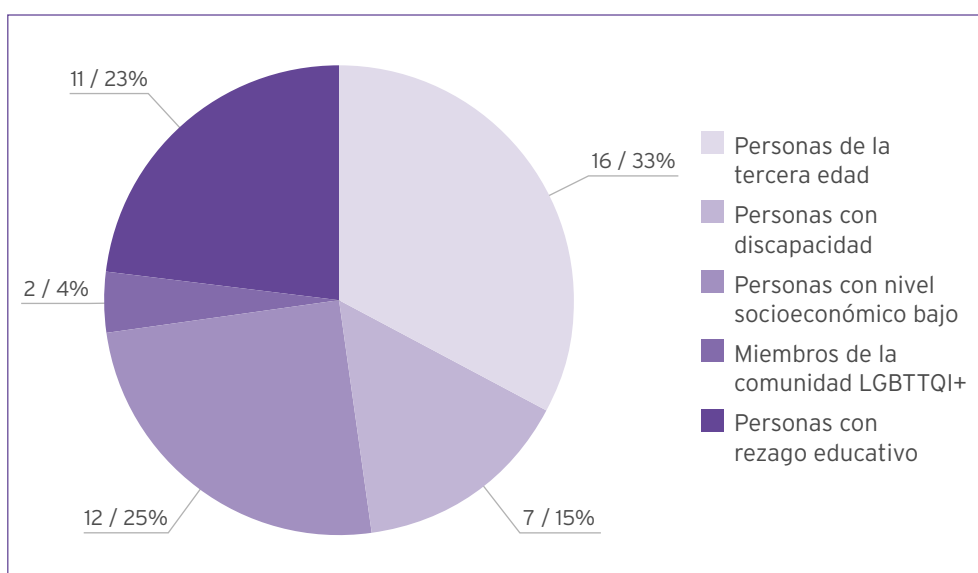
Gráfica 3

Horarios de movilidad de las mujeres.

Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de las encuestas.

En cuanto a las personas con discapacidad, su percepción de espacios inseguros se vincula con la limitación de movilidad, ya sea por la presencia de obstáculos en las aceras, la acumulación de gente y las banquetas estrechas que restringen su autonomía. En concordancia con esto, no sólo es importante analizar las percepciones arrojadas por la encuesta, sino también la presencia o ausencia de personas con discapacidad en ciertos espacios.

Otra cuestión que relaciona la vulnerabilidad con la percepción de inseguridad es que las personas que se sienten más inseguras durante el día son las de la tercera edad, debido a la acumulación de gente en el espacio público. Estas percepciones se dieron en las calles Juan de la Luz Enríquez y Dr. Rafael Lucio que, aunque destacan en el estudio por una percepción positiva de seguridad, son las que presentan mayor acumulación de personas.

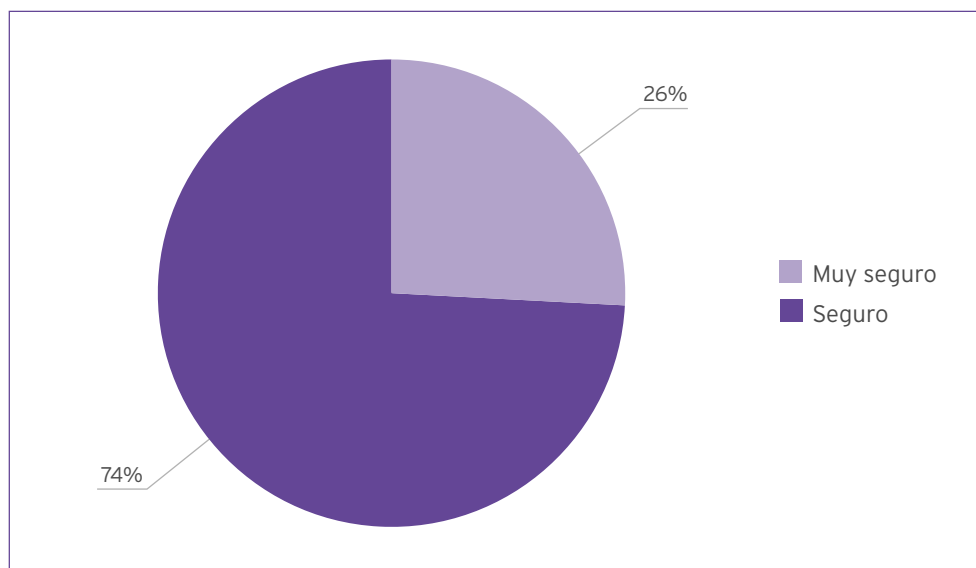


Gráfica 4

Percepciones negativas de seguridad durante el día.

Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de las encuestas.

Además, llama la atención la percepción positiva de seguridad en el espacio público de las personas indígenas como lo muestra la Gráfica 5 (en la página siguiente). No obstante, es importante mencionar que las personas encuestadas pertenecientes a este grupo expresaron que utilizan el espacio únicamente entre las 8.00 y 19.00 hs, lo hacen con fines comerciales y con una red de apoyo. Por ende, su percepción de seguridad puede no estar ligada con las condiciones del espacio y más bien se relaciona con sentirse acompañados de personas pertenecientes a su grupo.



Gráfica 5

Percepciones de seguridad durante el día de las personas indígenas.

Fuente: elaboración propia, con datos obtenidos de las encuestas.

De forma general, las encuestas señalan que hay cuatro causas base de las percepciones negativas: una de ellas es el espacio por sí mismo o sus elementos; otras son cuestiones relacionadas con los tipos de interacción social que se dan en cada calle, que de alguna u otra forma pueden ser promovidas por el espacio mismo; otra cuestión es una creencia generalizada del aumento de la inseguridad; y, por último, las causas relacionadas con las estructuras de poder, opresión y discriminación, como la presencia de actores no deseados en el espacio público.

Conclusiones

Esta investigación se enfocó en relacionar las características espaciales que dotan de habitabilidad urbana a los espacios, centrándose particularmente en las calles y la percepción de seguridad buscando reconocer las intersecciones entre las características de los actores que habitan la ciudad y la utilización de sus espacios. Se demostró que las cualidades del espacio -que lo dotan de habitabilidad- y las características personales de los habitantes impactan en su percepción de seguridad; sin embargo, los resultados muestran que hay tantas percepciones de seguridad como número de habitantes. Por lo tanto, concluimos que la habitabilidad urbana contribuye a las relaciones sociales en los espacios públicos, así como a la calidad de la movilidad peatonal de los habitantes y los usos que se le dan al espacio, influyendo en una percepción de seguridad positiva. Se trata de una indirecta relación entre las variables consideradas, en tanto que la habitabilidad urbana del espacio público no impacta en la percepción de seguridad de la misma manera que las características personales de los habitantes. Esta relación entre la conformación del espacio y el fenómeno social se hace evidente gracias al enfoque cualitativo de la investigación complementado con la utilización de instrumentos cuantitativos para el análisis de los espacios.

Por otra parte, se puede afirmar que el estudio de la percepción de seguridad es complejo por las distintas aristas que lo componen; siguiendo a Col·lectiu Punt 6 (2019) el contexto geopolítico en el que se desarrolla y las interseccionalidades que conforman la población que se pretende estudiar influyen directamente sobre este fenómeno. Así, las distintas percepciones

de seguridad de los diferentes grupos sociales no representan una falta de congruencia con la seguridad objetiva, más bien, al ser un proceso cognitivo en el que se involucran vivencias personales y colectivas, está impactado por los riesgos que amenazan a cada grupo social en particular tal como se plantea en el trabajo de Ángela Ramos González (2020). Esta situación se ve reflejada en los horarios y tipos de uso que le dan ciertos actores al espacio; las mujeres limitando su movilidad por las calles a horas diurnas, la sensación de inseguridad de los adultos mayores en espacios muy transitados, la práctica exclusivamente comercial por parte de las personas indígenas, así como el uso habitacional que le dan a los espacios públicos las personas en situación de calle.

Al vincular el espacio a la seguridad, notamos que los elementos de diseño urbano que dan paso a la permanencia en ellos y que permiten desarrollar distintas actividades simultáneamente -como lo son los bancos de descanso, la vegetación y las banquetas anchas-, contribuyen a la habitabilidad urbana e impactan en la percepción positiva de la seguridad al generar mayor dinamismo, tal como lo mencionan Borja y Muxí Martínez (2003). De la misma forma es notable que las cualidades físicas de las calles que tienen mayor impacto sobre la percepción de seguridad negativa son aquellas que limitan la movilidad, los espacios que no se encuentran adaptados para las diferentes necesidades motrices de los peatones. Sin embargo, también es observable que, aunque los espacios no satisfagan las necesidades de un grupo social, éste puede tener una percepción de seguridad positiva derivada de una red de apoyo, como es el caso de las personas indígenas.

A modo de cierre, se puede afirmar que diseñar espacios públicos más seguros para los habitantes, requiere tomar en consideración aquellos elementos que en esta investigación demostraron tener impacto en la percepción de seguridad: banquetas que permitan la libre movilidad y la mezcla de actividades, rampas para la accesibilidad universal, mobiliario urbano, vegetación, iluminación, mezcla de usos de suelo y la presencia de frentes abiertos. Así, es vital promover el desarrollo vías de comunicación donde las mujeres, adultos mayores, niños, personas con discapacidad, personas indígenas, personas en situación de calle, entre otros, tengan voz activa en los programas de diseño e intervención de espacios públicos, lo anterior permitirá conocer sus necesidades no satisfechas para incorporarse en dichos espacios ■

REFERENCIAS

- Ahmed, Azam (2017, 29 de abril). 'Es muy fácil matar periodistas': La crisis de la libertad de expresión en México. [En línea]. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/es/2017/04/29/espanol/america-latina/matar-periodistas-mexico-veracruz.html>
- Banco Interamericano de Desarrollo-BID (2014, 22 de diciembre). *Plan de Acción Xalapa Sostenible. Visión para un futuro con servicios eficientes, un territorio resiliente y cuentas transparentes*. [En línea]. Xalapa: BID/BANBRAS/XALAPA AYUNTAMIENTO. https://issuu.com/ciudadesemergentesysostenibles/docs/xalapa_sostenible
- Bentley, Ian; Alcock, Alan; Murrain, Paul; McGlynn, Sue y Smith, Graham (1999). *Entornos Vitales, hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano. Manual práctico*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Borja, Jordi i Sebastià y Muxí Martínez, Zaida (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Ciocoletto, Adriana (2014). *Espacios para la Vida Cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana con Perspectiva de Género*. Barcelona: Comanegra.
- Cocotle, Brenda J. Caro (2021). De murales y pintas. [Archivo PDF]. *La Palabra y el Hombre. Revista de la Universidad Veracruzana*, (57-58), 90-92. <https://lapalabrayelhombre.uv.mx/index.php/palabrahombre/article/view/3386>
- Col·lectiu Punt 6 (2019). *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Barcelona: Virus.
- Col·lectiu Punt 6 (2017). *Entornos Habitables: Auditoria de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno*. [Archivo PDF]. Barcelona: Col·lectiu Punt 6. <https://www.punt6.org/es/books/entornos-habitables/>
- Delgado Aguado, Julián (2011). La seguridad en las ciudades, la urbanización y el urbanismo. Incidencia de la planificación urbanística y el espacio público [pp. 115-158]. En AA.VV. *Seguridad Urbana, Urbanismo y Entornos Urbanos*. Madrid: Editorial Dykson.
- Hill Collins, Patricia y Bilge, Sirma (2019). *Interseccionalidad*. Madrid: Ediciones Morata.
- Iglesias Machado, Salvador (2011). La seguridad en las ciudades y los entornos urbanos [pp. 43-70]. En AA.VV. *Seguridad Urbana, Urbanismo y Entornos Urbanos*. Madrid: Editorial Dykson.
- Igualdades Conectadas (2019). *Guía para incorporar la interseccionalidad en las políticas locales*. [Archivo PDF]. Barcelona: Ayuntamiento de Terrassa. <https://igualtatsconnect.cat/wp-content/uploads/2019/09/Publicacion-Igualtats-Connect-ES.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía-INEGI (2010). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas-DENUE. [En línea]. <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/denue/default.aspx>
- Jacobs, Jane (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.
- Kessler, Gabriel (2009). *El sentimiento de inseguridad: sociología del temor al delito*. Buenos Aires: Siglo veintiuno editores.
- López Méndez, Irene (2016). *Género en las Políticas de Seguridad: La integración de la perspectiva de género en las instituciones policiales de América Latina y El Caribe*. Madrid: EUROsociAL.
- Madanipour, Ali (2005). *Public and private spaces of the city*. Abingdon: Routledge.

- Naredo Molero, María (2002) Seguridad urbana y miedo al crimen. [En línea]. *Polis*, (2). <https://journals.openedition.org/polis/7923>
- Ramos González, Ángela (2020, julio). La ciudad y las mujeres: iniciativas por la seguridad urbana en España desde el urbanismo feminista. [En línea]. ResearchGate. https://www.researchgate.net/publication/342918867_La_ciudad_y_las_mujeres_iniciativas_por_la_seguridad_urbana_en_Espana_desde_el_urbanismo_feminista
- Veenhoven, Ruut (2000). The four qualities of life. Ordering concepts and measures of the good life. *Journal of Happiness Studies*, 1(1), 1-39.
- Vilalta, Carlos J. (2012). *Los determinantes de la percepción de inseguridad frente al delito en México*. (Documento de trabajo núm. 381). [Archivo PDF]. CDMX: BID. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Los-determinantes-de-la-percepción-de-inseguridad-frente-al-delito-en-México.pdf>