

Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente

Reconocimiento de **validez oficial** de estudios de nivel superior según acuerdo
secretarial 15018, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 29 de noviembre de
1976.

Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano
Maestría en Ciudad y Espacio Público Sustentable



Inseguridad y espacio público: El caso de estudio de Analco en Guadalajara, Jalisco

Modalidad TOG

TRABAJO RECEPCIONAL para obtener el GRADO de
MAESTRA EN CIUDAD Y ESPACIO PÚBLICO SUSTENTABLE

Presenta: **Priscilla Marisol Mortera López**

Tutor: **Dr. Alejandro Pérez Duarte Fernández**

Tlaquepaque, Jalisco. Diciembre de 2025

A mi familia, por su apoyo incondicional y por alentarme constantemente a perseguir y alcanzar mis sueños.

A todos los docentes que forman parte de esta maestría, y de manera especial a mi tutor, por su acompañamiento, orientación y dedicación a lo largo de estos años, los cuales fueron fundamentales para el desarrollo de este trabajo.

Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, por brindar los recursos necesarios que me permitieron continuar mi formación académica y profesional.

RESUMEN

Este trabajo analiza la relación entre la estructura espacial urbana y la prevención del crimen, tomando como caso de estudio la colonia Analco en Guadalajara, Jalisco. La investigación parte del reconocimiento de que la configuración física del entorno incide directamente en la percepción de seguridad y en las dinámicas de apropiación del espacio público. Bajo el enfoque teórico de la Prevención del Delito mediante el Diseño Ambiental (CPTED), particularmente las nociones desarrolladas por Jane Jacobs, C. Ray Jeffery y Oscar Newman, se examinan los efectos del deterioro urbano, la falta de vigilancia natural y el uso mono funcional del suelo en la generación de ambientes propicios para el crimen. A través de una metodología mixta que incluyó encuestas, entrevistas semiestructuradas a autoridades en seguridad pública y observación directa sistematizada mediante fichas de investigación, se identificaron patrones de inseguridad vinculados a espacios abandonados, escasa iluminación, baja presencia de personas y uso comercial concentrado en horarios restringidos. Los resultados evidencian cómo estos factores impactan negativamente en la percepción de seguridad y reducen la permanencia en el espacio público, debilitando el tejido comunitario. A partir de estos hallazgos, se proponen directrices urbanas orientadas a mejorar las condiciones ambientales del barrio y fomentar entornos más seguros, inclusivos y habitables.

PALABRAS CLAVE

Inseguridad, prevención de crimen, espacio público, CPTED.

MODALIDAD DEL TOG

Proyecto profesionalizante de desarrollo o innovación

LÍNEA DE GENERACIÓN Y APLICACIÓN DEL CONOCIMIENTO (LGAC)

Subjetividades e identidad del territorio/ Diseño y apropiación del espacio público.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	7
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	8
JUSTIFICACIÓN.....	8
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	9
OBJETIVO GENERAL.....	10
OBJETIVOS ESPECÍFICO.....	10
MARCO TEÓRICO.....	11
ANTECEDENTES DEL CPTED	13
CPTED EN MÉXICO.....	16
NOCIONES FUNDAMENTALES DEL CPTED	17
REFERENTES PRÁCTICOS	18
CONTEXTO DE VIOLENCIA	22
EN MÉXICO	22
EN JALISCO.....	22
ÁREA DE ESTUDIO.....	23
DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	24
ANTECEDENTES	25
UTILIZACIÓN DEL SUELO	27
DINÁMICA DE LA POBLACIÓN	30
PROPUESTA DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN Y OBTENCIÓN DE DATOS	31
ENCUESTA.....	31
PILOTAJE - ENCUESTAS.....	33
ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA.....	34
OBSERVACIÓN DIRECTA.....	35
RESULTADOS	36
ANÁLISIS DE ENTREVISTAS – Atlas ti.....	37
Transecto 1: Cruce Calzada Independencia y Calle Estadio.	39
Transecto 2: Central Camionera	43
Transecto 3: Jardín San Sebastián de Analco	45
ANÁLISIS DE ENCUESTAS.	47
INTERVENCIÓN EN CALLES DE POLÍGONO GENERAL	80

SUGERENCIAS DE DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN EN PUNTOS ESTRATÉGICOS.....	85
PROPUESTA DE ACCESOS.....	88
PROPUESTAS EN ALIANZA CON COMERCIANTES	95
CONCLUSIONES	99
BIBLIOGRAFÍA.....	102
ANEXOS	106

INTRODUCCIÓN

En el contexto urbano contemporáneo, el espacio público constituye un componente esencial para la vida colectiva, ya que no solo configura el soporte físico del entorno construido, sino que también representa un ámbito privilegiado para la interacción social, el ejercicio de derechos ciudadanos y la construcción de identidades territoriales. No obstante, estos espacios han sido progresivamente impactados por la creciente percepción de inseguridad, lo cual ha transformado su uso, significado y apropiación por parte de los habitantes.

En ciudades como Guadalajara, donde los problemas de violencia y criminalidad han adquirido una presencia estructural, esta percepción del riesgo se manifiesta de manera aguda en zonas históricas como la colonia Analco. La reconfiguración de sus dinámicas barriales, producto de procesos como la terciarización del suelo, el abandono de inmuebles, el deterioro del entorno construido y la presencia de grupos vulnerables, ha contribuido a una disminución de la permanencia y vitalidad en el espacio público. Esta situación plantea retos urgentes para el urbanismo contemporáneo y demanda respuestas integrales que conjuguen la seguridad con el derecho a la ciudad.

El gobierno municipal de Guadalajara ha mostrado, de manera constante, un interés por la rehabilitación y recuperación del espacio público como parte de sus estrategias de regeneración urbana. Sin embargo, sería deseable que dicho esfuerzo incluyera de forma más clara y sistemática criterios de diseño urbano orientados a disminuir la percepción de inseguridad y reducir las oportunidades delictivas. La incorporación de enfoques como CPTED (Prevención del Delito mediante el Diseño Ambiental) en los proyectos de intervención urbana podría fortalecer significativamente la efectividad de las políticas públicas locales en materia de seguridad urbana.

La presente investigación analiza la relación entre la estructura espacial urbana y la prevención del crimen, tomando como caso de estudio el barrio de Analco en Guadalajara, Jalisco. Bajo el enfoque teórico y metodológico de CPTED, se busca comprender cómo las características físicas, funcionales y simbólicas del entorno inciden en la percepción de seguridad, el uso cotidiano del espacio público y el fortalecimiento del tejido comunitario. La incorporación de herramientas mixtas —como la encuesta, la observación directa y la entrevista semiestructurada— permite un acercamiento integral a las condiciones urbanas del polígono de estudio y a la vivencia cotidiana de sus habitantes.

A través de este análisis se busca generar directrices urbanas aplicables que contribuyan al desarrollo de entornos seguros, inclusivos y habitables, articulando los principios del urbanismo con los de la prevención del delito. El estudio se inscribe así en una línea de reflexión que reconoce el potencial transformador del diseño urbano en la vida social, la convivencia y la resiliencia de las ciudades.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El espacio público constituye un componente esencial en la estructura y funcionamiento de la ciudad contemporánea, no solo como soporte físico del entorno urbano, sino también como escenario de interacción social, apropiación simbólica y ejercicio de ciudadanía. En este sentido, el derecho a la ciudad se concreta, entre otros factores, mediante el acceso equitativo, seguro y continuo a dichos espacios. Su calidad, accesibilidad y seguridad inciden directamente en la vida cotidiana, la cohesión social y la salud emocional de sus habitantes.

No obstante, la creciente percepción de inseguridad asociada al uso del espacio público ha generado una ruptura en la relación simbiótica entre los ciudadanos y su entorno urbano. Esta desconexión reduce las dinámicas de apropiación y permanencia, promoviendo procesos de fragmentación socioespacial, segregación funcional y pérdida del sentido de comunidad. La percepción del riesgo inhibe el uso cotidiano del espacio público, transformándolo en un territorio de paso o evasión, lo que afecta negativamente la calidad de vida urbana.

Ante este escenario, la prevención del delito emerge como una estrategia clave dentro de las políticas públicas urbanas. Sin embargo, su eficacia requiere de un enfoque integral que trascienda las medidas coercitivas y promueva la corresponsabilidad entre el Estado y la ciudadanía. La construcción de espacios públicos seguros, inclusivos y resilientes demanda procesos participativos, fortalecimiento del tejido social y enfoques de planificación que incorporen la seguridad urbana como componente estructural del diseño y gestión del territorio.

JUSTIFICACIÓN

La pandemia por COVID-19 transformó profundamente las dinámicas urbanas, visibilizando la relevancia del espacio público como componente esencial para la resiliencia y habitabilidad de las ciudades. Durante los periodos de confinamiento, parques, plazas y calles adquirieron un nuevo protagonismo, al ser reconocidos como espacios multifuncionales capaces de responder a diversas necesidades sociales: fomento de la salud física y mental, soporte para actividades económicas informales y escenario de interacción comunitaria, incluso en contextos de restricción.

Sin embargo, la crisis sanitaria también intensificó y evidenció desigualdades urbanas preexistentes, entre ellas, las vinculadas a la seguridad y al acceso equitativo al espacio público. Las manifestaciones de violencia urbana, junto con una creciente percepción de inseguridad, han impactado negativamente en el uso cotidiano y la apropiación de estos espacios, debilitando los lazos comunitarios y restringiendo el ejercicio del derecho a la ciudad. Esta situación no solo afecta la movilidad o el tránsito, sino que limita de forma significativa la **permanencia en el espacio público**, entendida como la capacidad de los ciudadanos de habitar, disfrutar y desenvolverse libremente en su entorno urbano sin temor ni restricciones.

Ante este contexto, el Ayuntamiento de Guadalajara ha implementado el **Plan de Repoblamiento y Recuperación del Centro Histórico**, una estrategia de regeneración urbana que busca revertir el despoblamiento del centro mediante una visión de ciudad compacta, mixta, habitable y segura. El plan contempla el impulso de vivienda asequible, la recuperación del patrimonio, el fortalecimiento de la infraestructura urbana, y la creación de entornos propicios para la vida comunitaria, cultural y económica.

Dentro del polígono de intervención, el barrio de **Analco** destaca como un territorio con alto potencial, dada su localización estratégica, su conectividad al sistema de transporte urbano y las recientes inversiones públicas en infraestructura y espacio público. Estas condiciones lo convierten en un caso pertinente para analizar los vínculos entre percepción de seguridad, apropiación barrial y permanencia en el espacio público.

Esta investigación se justifica por la necesidad de comprender cómo la percepción de inseguridad afecta no solo la circulación, sino también la capacidad de permanencia activa en el espacio público, lo cual es clave para fortalecer el sentido de comunidad, el arraigo territorial y la calidad de vida urbana. A través del estudio del barrio de Analco, se busca generar propuestas que integren enfoques de urbanismo social, seguridad urbana y participación comunitaria, contribuyendo a la construcción de espacios públicos seguros, inclusivos y habitables, como condición esencial del derecho a la ciudad.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

Entendiendo que el **ambiente** es capaz de incidir en las dinámicas sociales de la vida en la ciudad, la pregunta sería cómo puede utilizarse este recurso para **apoyar la seguridad** en un área determinada dentro del Área Metropolitana de Guadalajara.

Considerando la alta incidencia de delitos en México, y en particular en Jalisco en las últimas décadas, este recurso del proyecto del espacio público se constituye como una posibilidad para contribuir positivamente.

No obstante, las directrices urbanas deben incorporar estos elementos, y aquí la pregunta ¿Cómo pueden hacerse indicaciones desde el propio planeamiento urbano para generar ambientes protegidos y seguros? ¿Cómo incide la regulación de uso de suelo en la seguridad de una zona dentro de la ciudad? Pero sobre todo ¿Cómo se podría incidir en las estructuras urbanas ya construidas a día de hoy?

Desde hace ya algunas décadas el centro histórico de Guadalajara presenta un efecto de despoblamiento, debido a todas las intervenciones urbanas y cambios de uso de suelo que han transformado la ocupación del barrio y también derivado del accidente de las explosiones catastróficas del 22 de Abril 1992, todo esto ha provocado transformaciones en la estructura social, cultural y urbana de la colonia Analco.

En cierta forma este fenómeno ha venido a contribuir en la ausencia de “ojos en la calle” concepto de Jacobs (1961), que significa que una constante presencia de personas crea una especie de sistema de “vigilancia natural” que también ha demostrado aumentar la seguridad.

OBJETIVO GENERAL

Contribuir a la aplicación de las nociones de CPTED en áreas concretas de Guadalajara, y a la incorporación de la teoría en México, en donde se han visto algunos esfuerzos por implementar y aplicar esta teoría de CPTED con el fin de hacer un diagnóstico que permita identificar las condiciones físicas del espacio público para mejorar la percepción de inseguridad y violencia en el espacio público.

OBJETIVOS ESPECÍFICO

Analizar la situación actual del barrio Analco a fin de sugerir una serie de directrices urbanas capaces de dar asistencia técnica a la prevención de la delincuencia y poder incidir positivamente en el área de Analco para promover sociedades seguras y contribuir al desarrollo sostenible.

- Identificar las afectaciones de las intervenciones y externalidades que ha enfrentado Analco y su comunidad.
- Estudiar la estructura del equipamiento urbano y el espacio público.
- Analizar la interacción de los pobladores con el espacio público.
- Identificar las actividades que se realizan en el espacio público.
- Analizar los fenómenos que han afectado la pérdida de sentido a la comunidad.
- Analizar los fenómenos que han promovido la delincuencia y violencia.

- Identificar cual es la percepción de inseguridad de los habitantes en los espacios públicos.
- Identificar los cambios de rutina de los habitantes debido a miedo por la inseguridad.
- Identificar al grupo de población que es más posible que tengan incidentes delictivos.
- Reconocer a los actores principales que buscan mitigar la violencia urbana.
- Determinar las condiciones para mejorar la percepción de inseguridad.

MARCO TEÓRICO

Desde mediados del siglo pasado, afirmaciones que el crimen urbano o la amenaza del mismo, alcanzó cifras críticas y ha sido de interés para algunos urbanistas y criminólogos (académicos que buscan explicar las causas del comportamiento delictivo utilizando métodos científicos) han enriquecido las teorías del CPTED y reformulado el diseño del espacio como una estrategia de prevención del delito.

La metodología CPTED (Crime Prevention through Environmental Design) en español Prevención del Delito mediante el Diseño Ambiental, se rige por el entendimiento de que es **el ambiente** el que es capaz de regular los comportamientos sociales de sus habitantes. Se trata de una noción que tiene origen en el urbanismo dentro de la línea sociológica, en la que se encuentra en primer término la periodista, escritora y activista Jane Jacobs (1961), quien es considerada una de las iniciadoras de esta forma de ver los espacios públicos y la ciudad. Su famosa frase “ojos en la calle” es una de las más elocuentes y hoy popularizadas dentro de esta teoría.

Posteriormente el criminólogo C. Ray Jeffery (1971) utilizó por primera vez el concepto “**CPTED**” con un enfoque interdisciplinario y holístico basándose en explicaciones psicológicas y biológicas. Jeffery expuso la idea de que el uso, el diseño y el manejo del entorno construido pueden influir en la oportunidad de comportamiento delictivo y, por lo tanto, reducir la incidencia del crimen. Durante este mismo periodo, la criminología ambiental comenzó a consolidarse como un campo de estudio que sostiene que el delito no se distribuye de forma aleatoria en el espacio, sino que se concentra en determinados lugares específicos o “hot spots”, los cuales están asociados a patrones espaciales y temporales vinculados a la vida cotidiana de las personas tales como las rutas diarias de desplazamiento, nodos de actividad y áreas de oportunidad, conceptos desarrollados por Brantingham y Brantingham en su teoría del patrón delictivo (1981;1993).

Posteriormente, en la década de los setenta, el arquitecto y urbanista Oscar Newman desarrolló el concepto del “Espacio Defendible” enfocándose en estudios más dirigidos a espacios urbanos

y en proyectos de carácter habitacional. Newman retomó los planteamientos de Jacobs y sus principios de diseño arquitectónico y urbano.

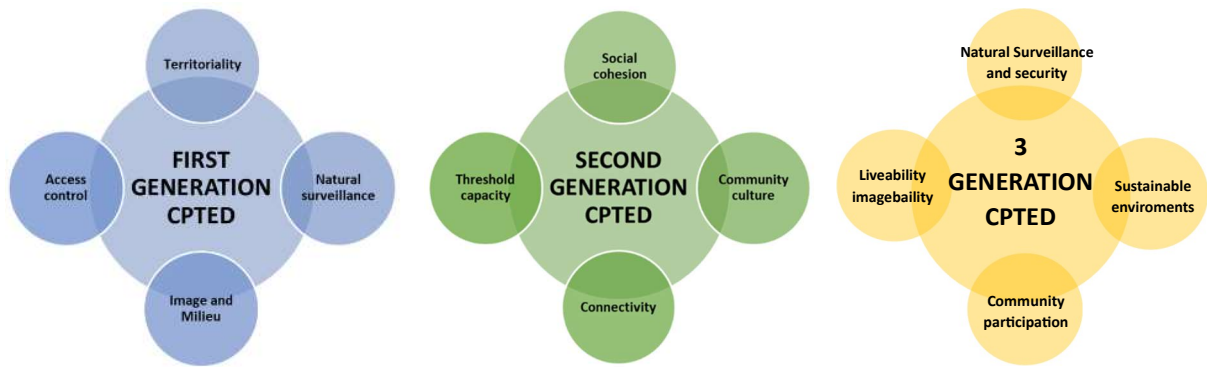
El CPTED es un enfoque orientado para reducir el crimen y el miedo al crimen, con el objetivo principal disuadir a los potenciales delincuentes a proceder a los actos delictivos y el miedo al crimen reduciendo las oportunidades delictivas a través del diseño adecuado y el uso eficaz de los elementos del entorno construido.

El CPTED integra herramientas del diseño arquitectónico, la planificación urbana y la gestión de instalaciones, y se encuentra en las teorías de prevención del delito de la era moderna, porque funciona muy bien en la práctica, a pesar de que muchas de las soluciones parecen de sentido común. Sin embargo, en la práctica a menudo carece de un proceso riguroso de análisis y aplicación que da como resultado soluciones simplificadas y mal pensadas. “Las estrategias de CPTED mal aplicadas puede resultar contraproducentes y puede desplazar el crimen a otras áreas” (Cozens y Love, 2015).

El enfoque del CPTED ha ido evolucionando significativamente desde su origen en la década de los 70, ampliándose a nuevos desafíos en contextos urbanos. Esta evolución se suele agrupar en tres generaciones:

- Primera generación. Se centraba en disminuir las oportunidades delictivas mediante el control territorial y físico de áreas específicas a través del diseño arquitectónico y físico.
- Segunda generación introduce conceptos como la ecología social, la planificación vecinal y la eficacia colectiva algunos críticos consideran que es una continuación de la primera generación, que se enfoca exclusivamente en mejorar el diseño del entorno urbano mediante el fortalecimiento de la cohesión social dentro de las comunidades (Cozens y Love, 2015; Atlas, 2013).
- Tercera generación representa una evolución significativa respecto a las generaciones anteriores. Esta nueva perspectiva fomenta entornos que promueven el bienestar emocional, la autorrealización y la trascendencia, enfocándose en mejorar la habitabilidad y la calidad de la vida comunitaria (Mateja Mihinjac y Gregory Saville, 2019).

Figura 1 - Evolución del CPTED de 1-3 Generación



Fuente: Recuperado de [The International CPTED Association \(ICA\) - Primer in CPTED - What is CPTED?](#)

ANTECEDENTES DEL CPTED

La idea de prevenir el crimen a través del diseño del ambiente urbano fue con la periodista Jane Jacobs, quien surgió por primera vez de la crítica urbanística aportando con su libro de “Muerte y vida de las grandes ciudades” (1961) donde desafía ideas contemporáneas sobre la planificación de las ciudades. Aborda la problemática de la ciudad desde su propia experiencia y defendía un modelo de seguridad basado en la confianza del vecindario, donde la existencia de espacios de diversos usos de socialización y de encuentro ayudan a la creación de vínculos entre las personas. Creando un fuerte sentido de comunidad, haciendo que la gente se sienta segura en un vecindario con un fuerte tejido social donde se respeta la integridad y seguridad de las personas generando una placentera vida pública.

Jane Jacobs también hace crítica a las ciudades orientadas al automóvil, donde la circulación de peatones y vehículos no motorizados quedan desplazados por los automóviles privados. Desde esta perspectiva, las calles adquieren un papel principal en las ciudades, ya que funcionan como elementos estructurantes de la vida urbana, especialmente cuando están acompañadas de un tejido comercial activo que garantiza el uso constante del espacio y su dinamismo a lo largo del día (Jacobs, 1961).

Jacobs identificó que la seguridad como uno de los elementos fundamentales de una ciudad que funcionan adecuadamente, argumentando “el atributo básico de una ciudad exitosa es que una persona debe sentirse personalmente seguro y seguro en la calle”. Una calle segura según Jacobs (1961, pag.30) debe tener tres cualidades principales:

“Primero, debe de existir un límite claro entre lo que es espacio público y espacio privado. Segundo, debe de haber “ojos en la calle”, ojos pertenecientes a los mismos propietarios naturales de la calle. Los edificios de una calle equipada para superar la prueba de los desconocidos y, al mismo tiempo, procurar seguridad a vecinos y desconocidos. Tercero, la acera debe de tener usuarios constantemente, para así añadir más ojos a los que normalmente miran a la calle.”

EL criminólogo C.Ray Jeffery publicó un libro titulado *Crime Prevention Through Enviromental Design* en 1971 y dando el termino por primera vez de CPTED, Jeffery sugirió que las causas sociales del crimen habían sido sobreestimadas y los determinantes biológicos y ambientales de el crimen requería severa atención, haciendo un análisis multidisciplinario y holístico, se basó en explicaciones sociales, conductuales, políticas, psicológicas y biológicas. “El entorno interno del cerebro era tan importante como el ambiente físico externo en la determinación de la criminalidad” (Jeffery,1971).

Jeffery inició un nuevo pensamiento en el campo de la criminología ambiental. Basando sus estudios al plantear que la motivación del delito, la percepción del riesgo, la oportunidad y la historia individual del delincuente están estrechamente relacionadas con las características del entorno construido. Este enfoque se vincula con los planteamientos de Brintingham y Brintingham (1981) con su *Teoría del Patrón Delictivo*.

No obstante, Jeffery reconoció el trabajo de Newman en *Espacio Defendible* (1972,1973) como base del CPTED moderno, no de su propio trabajo, ya que el trabajo de Jeffery fue complejo y requirió una investigación a largo plazo mientras que las propuestas de Newman eran más simples y tenían la posibilidad de aplicación inmediata (Andresen, 2010).

A inicios de los 1970s, el arquitecto y urbanista Oscar Newman estudio la relación entre el diseño arquitectónico y las tasas de criminalidad en las viviendas sociales en Estados Unidos, su libro *Espacio Defendible: Prevención del delito a través del diseño urbano en 1972*. El trabajo de Newman fue muy significativo y pertinente ya que esto fue en un momento de un incremento en las tasas de criminalidad de la época en Estados Unidos. Esta investigación se llevó a cabo en un contexto de incremento significativo de delincuencia urbana, particularmente en complejos habitacionales.

Diversos estudios han documentado que desde los años 60, la crisis urbana originada por la escasez de la vivienda antes y después de la guerra, junto con las estrategias de renovación urbana, dieron origen a la construcción de enormes complejos residencias sociales que, con el

tiempo, terminaron por convertirse en zonas con mayores índices de inseguridad, conflictos sociales, segregación y violencia en Norteamérica y Europa (Jacobs,1961; Newman, 1972; Coleman,1985; Jencks,1992). Estas experiencias evidenciaron que el diseño urbano puede desempeñar un papel determinante en la configuración de entornos vulnerables al delito.

Influenciado por Jacobs, Newman desarrolló el concepto de jerarquía de “Espacio Defendible” a partir de la delimitación clara entre el espacio público, semipúblico, semiprivado y privado. El modelo de “Espacio Defendible” se compone de cuatro elementos fundamentales que, actuando de manera individual y conjunta, contribuyen a la creación de entornos urbanos más seguros:

- Territorialidad: se refiere a través del diseño de espacios semipúblicos en áreas residenciales, es posible ayudar a los residentes a asumir la propiedad informal de los espacios públicos, lo que dificulta que los delincuentes delinquen con impunidad. Cuando los residentes ven los espacios alrededor de sus hogares como propios, es más probable que cuiden y ejerzan una influencia positiva sobre ellos.
- Vigilancia natural: estrechamente relacionado al concepto de “ojos en la calle” de Jacobs, describió cómo construir lugares para maximizar la capacidad de los residentes para observar casualmente los espacios semipúblicos. Lográndolo a través de una adecuada iluminación, paisajismo, líneas de visión claras que no impidan la visión a las calles y otras formas de diseño que mejoran la visibilidad para reducir las oportunidades delictivas y disminuir el miedo.
- Imagen/mantenimiento: esta era la idea de que la condición física y el mantenimiento de las propiedades indicaban que el área estaba cuidada o descuidada y, por lo tanto, más segura o insegura. Los programas de imagen incluyen eliminación de graffiti, limpieza de basura y embellecimiento.
- Control de acceso: apoyó la influencia territorial mediante el uso de estrategias arquitectónicas para limitar el acceso a las propiedades. La idea era ayudar a aquellos que tenían un propósito legítimo de residir o administrar propiedades para controlar el acceso a sus propiedades. Esto incluyó controles de acceso a la calle, barreras viales para crear mini barrios en áreas residenciales o paisajismo para controlar el acceso a los frentes de los edificios.

La combinación de estos cuatro elementos promueve un sentido de propiedad, comunidad y corresponsabilidad entre los residentes, permitiendo que el control del espacio sea ejercido principalmente por la comunidad y no exclusivamente de la vigilancia formal. Newman

argumentó que el entorno construido puede facilitar las actividades delictivas y, por lo tanto, promueve el uso del espacio defendible como un medio para reestructurar los entornos residenciales de las ciudades para que puedan ser habitables y controladas no por la policía, sino por la comunidad de personas que comparten un territorio (Newman, 1973).

Desde las aportaciones de Newman, la aplicación del Espacio Defendible se ha expandido más allá de proyectos de vivienda social, abarcando distinto tipo de desarrollos residenciales y una gran variedad de usos urbanos, como áreas comerciales, escuelas, hospitales, centros urbanos, estacionamientos, edificios gubernamentales, etc. La obra posterior de Newman “Creating Defensible Space” consolidó estos principios en un formato de manual práctico, utilizado incluso por corporaciones policiales como el Departamento de Policía de Nueva York para combatir los índices de criminalidad.

CPTED EN MÉXICO

En México, se han realizado diversos esfuerzos por introducir y aplicar la metodología CPTED en contextos urbanos con altos índices de inseguridad. En el año 2011, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) solicitó a PBK Consulting, un proyecto de diagnóstico, diseño, ejecución y evaluación del CPTED en las ciudades de San Luis Potosí y Tapachula, en colaboración con quipos de gobierno local. Ambas poblaciones con altas incidencias delictivas de robos asociadas principalmente a la migración desde Guatemala y por la alta presencia de venta y consumo de drogas.

La organización CPTED México ICA Chapter es una organización que se especializa en la capacitación y la construcción de espacios seguros para que las ciudades de México puedan ser seguras, incluyentes, sustentables y promuevan la cohesión social de los habitantes, a través de actividades y procesos participativos que involucren a los habitantes para que las soluciones sean para sus usuarios cotidianos. Esta organización ha logrado ofrecer congresos con expositores internacionales en diferentes ciudades del país, talleres, cursos y webinars.

Figura 2 – Conferencia Internacional CPTED



Fuente: CPTED Méxocp ICA Chapter. (2019, Agosto23)

<https://www.facebook.com/CPTEDMexico/photos/1372405999582035>

NOCIONES FUNDAMENTALES DEL CPTED

a) Estructura espacial y comportamientos sociales

El concepto “Ojos en la calle” desarrollado por Jane Jacobs (1961), constituye uno de los pilares fundamentales para comprender la relación entre la estructura espacial y la seguridad urbana. Jacobs lo define como la presencia continua de personas en el espacio público, capaz de generar una forma de “vigilancia informal o natural”. Estos “ojos” que miran a la calle son pertenecientes a personas que se podrían considerar propietarios naturales de la calle, es decir, residentes, comerciantes y usuarios habituales que mantienen una relación cotidiana con el espacio.

Para que una calle pueda “superar la prueba de los desconocidos, según Jacobs, los edificios deben de estar orientados hacia el espacio público, estableciendo una relación visual directa con la calle. Cuando las fachadas cierran su fachada al espacio público mediante muros ciegos, bardas o frentes inactivos, se debilitan las dinámicas de vigilancia natural (Jacobs, 1961).

Estas ideas fueron retomadas por Oscar Newman a través del concepto “vigilancia natural”, la cual explica como “la capacidad de oportunidades de vigilancia que el diseño físico proporciona a los residentes y sus agentes” (Newman, 1972, p. 78). Desde esta perspectiva, el diseño del entorno construido puede potenciar o limitar las oportunidades de vigilancia mediante elementos como la iluminación adecuada para hacer posible vigilancia nocturna, líneas de visión claras, por ejemplo los parques y áreas de juego deben tener una visibilidad clara desde las

calles circundantes, la ubicación de las ventanas y accesos, la permeabilidad visual de espacios públicos -como pasillos vestíbulos y elevadores- internos desde el exterior de los edificios.

Newman subraya que una proporción significativa de los delitos ocurren en espacios con baja visibilidad y múltiples oportunidades de ocultamiento, lo que refuerza la importancia del diseño espacial como un factor determinante tanto en la inhibición de los actos delictivos como miedo al delito entre los usuarios del espacio público (Newman, 1972).

b) Sentido de territorialidad de una comunidad

El sentido de territorialidad en una comunidad constituye otro de los principios centrales del CPTED y se vincula directamente con la capacidad de una comunidad para ejercer control sobre los espacios que habita. En comunidades bien integradas, la territorialidad favorece la creación de “espacios defendibles”, entendidos como entornos donde los residentes perciben las áreas comunes y circundantes como una extensión de su propio territorio (Newman, 1972).

Newman define la territorialidad como la capacidad del ambiente físico para crear zonas percibidas de influencias territoriales (Newman, 1972, pág. 51). Este principio promueve la apropiación simbólica y práctica del espacio. Para lograrlo, debe existir una delimitación clara entre el espacio privado, semiprivado, público y semipúblico, apoyándose en recursos como cercas, accesos definidos, paisajismo, cambios de materialidad y señalización.

Estas estrategias no solo cumplen una función física, sino también simbólica, al comunicar a quien pertenece el espacio y a quien no, reforzando la percepción de control. Cuando los residentes reconocen los espacios como propios, es más probable que los cuiden, los utilicen activamente y ejerzan una influencia positiva sobre ellos (Newman, 1973; Cozens y Love, 2015).

REFERENTES PRÁCTICOS

Caso de estudio: Five Oaks, Dayton, Ohio – análisis Oscar Newman

La zona residencial de Five Oaks se encuentra en Dayton, Ohio al norte del centro de la ciudad. Abarca una superficie de media milla cuadrada. Contiene 2,000 viviendas y una población estimada de 5,000 personas habitan las viviendas unifamiliares, bifamiliares y edificios pequeños. El equipamiento urbano de Five Oaks incluía también incluía un complejo hospitalario Grandview, así como dos grandes escuelas parroquiales Corpus Christi y Dayton Christian.

Figura 3 - FIVE OAKS



Fuente: Newman, O. (1996). *Creating Defensible Space*.

Como la mayoría de las ciudades estadounidenses, Dayton experimentó un gran crecimiento urbano después de la Segunda Guerra Mundial, el éxodo de la clase media de la ciudad estuvo acompañado por la reubicación de áreas comerciales, las fábricas y edificios de oficinas.

En este contexto, la población de Five Oaks pasó de ser un barrio habitado mayoritariamente por familias propietarias de la clase obrera (mayoritariamente blancos) a una comunidad con alto porcentaje de arrendatarios (afroamericanos) con cambios demográficos significativos entre las décadas de 1980 y 1990.

Esta dinámica de cambio demográfico en la comunidad provocó tensiones entre los antiguos propietarios permanentes y los nuevos inquilinos, asociadas a la pérdida de valores compartidos, el debilitamiento del tejido social y el incremento de percepciones de amenaza e inseguridad. Los problemas experimentados en Five Oaks resultaban representativos en muchas zonas residenciales cerca de los centros urbanos: tráfico vehicular excesivo, aumento del crimen, presencia visible de narcotraficantes y prostitutas, así como el deterioro progresivo del entorno físico.

La combinación de estas dinámicas amenazó la calidad de vida de los residentes y sobre el valor del suelo. Los agentes inmobiliarios repostaron una disminución del 11% en los valores de venta, mientras que en otras regiones había aumentado un 6%.

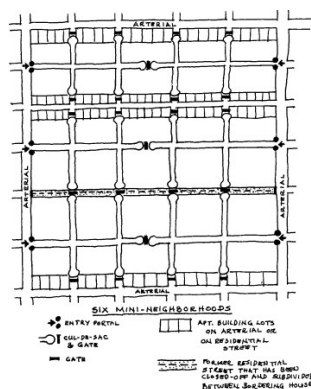
Los agentes inmobiliarios informaron que los valores de ventas habían disminuido 11% durante ese año, siendo que los valores en otras regiones habían aumentado un 6%. Esta situación provocó la salida de los propietarios, la subdivisión informal de viviendas y un acelerado proceso de deterioro físico, que parecía difícil de revertir, efecto de la teoría de las ventanas rotas de James. Q. Wilson y George L. Kelling en 1982.

¿CÓMO SE ABORDÓ LA PROBLEMÁTICA DE FIVE OAKS?

Ante este escenario, Newman propuso una reestructuración integral de barrio basada en los principios del espacio defendible. La estrategia principal consistió en la creación de diez “mini barrios”, donde cada uno estaba integrado por aproximadamente 30-40 viviendas con características similares, organizadas en no más de 6 calles como una cruz griega logrando así una disminución del tránsito vehicular. Esta reorganización tenía como objetivo reducir el tráfico, fomentar la interacción vecinal y permitir que las calles recuperaran su función como espacios de convivencia y juego.

El control de accesos fue otro componente clave para la intervención, cada mini barrio contaba con un solo acceso y salida claramente definidos, lo que reducía las rutas de escape para actividades delictivas y aumentaba la percepción de riesgo para los infractores, desincentivando su permanencia en la zona (Newman, 1990).

Figura 4 - FIVE OAK Clusters



Fuente: Newman, O. (1996). Creating Defensible Space.

METODOLOGIA APLICADA EN FIVE OAKS

El proceso de intervención se caracterizó por una fuerte participación comunitaria. Newman realizó visitas de observación durante el día y la noche, identificando que muchas de las actividades delictivas, principalmente tráfico de drogas y prostitución, se intensificaban en horarios nocturnos, lo que permitió comprender con mayor precisión la dinámica del lugar (Newman,1990).

Posteriormente, se llevaron a cabo reuniones con autoridades locales, servicios públicos, agentes de seguridad y residentes, así como talleres participativos donde los habitantes

identificaron y representaron su propio futuro. Cada mini barrio designó un representante voluntario para asegurar la comunicación y el seguimiento del proceso.

Una vez que los portones de acceso fueron instalados en cada mini barrio, las autoridades policiales realizaron acciones para expulsar a los traficantes de drogas, proxenetas y prostitutas. A diferencia de intentos previos, la combinación del rediseño espacial y la cohesión comunitaria evitó el regreso de estas actividades. Como resultado, se reportó una reducción del 26% en criminalidad en general y el 50% en delitos violentos.

- Uno de los beneficios de hacer los mini barrios fue se fortaleció el tejido social y que las acciones unificadas para resolver problemas dieron gran resultado en alertar a la policía y brindarles apoyo para documentar la actividad delictiva, fotografiar e identificar delincuentes.
- Dayton ideó un programa para mejorar las propiedades deterioradas de Five Oaks, proporcionando una tasa de interés de recompra y préstamos para la compra, **rehabilitación y mejora de viviendas**. Esto ayudó a aumentar un 15% el valor de la propiedad contra el 4% de toda la región y aumentó a 55% la venta de viviendas.

La experiencia de Five Oaks demuestra que, cuando los principios del Espacio Defendible se aplican cuidadosamente de manera integral y con una participación comunitaria activa, es posible revertir procesos de deterioro urbano, mejorar la habitabilidad y fortalecer el sentido de comunidad.

Figura 5 - FIVE OAKS



Fuente: Newman, O. (1996). Creating Defensible Space.

CONTEXTO DE VIOLENCIA

En México, los niveles de inseguridad y violencia han experimentado un preocupante incremento en los últimos años. Durante 2023, el país se mantuvo como uno de los más violentos del mundo, al concentrar 16 de las 50 ciudades con las tasas de homicidio más altas a nivel global. Además, siete de las diez ciudades más violentas del ranking internacional se ubicaron en territorio mexicano (Consejo Ciudadano para la Seguridad Pública y la Justicia Penal, 2024, p. 9).

EN MÉXICO

A nivel nacional, la última Encuesta Nacional de Seguridad Pública (ENSU, diciembre 2023) revela que el 59.1% de la población de 18 años y más considera **inseguro vivir en su ciudad**, el 32.9% consideró que, en los próximos 12 meses la situación de la delincuencia e inseguridad en su ciudad **seguirá igual de mal** y el 23.4% de la población indicó que la **situación empeorará** en los próximos 12 meses, reflejando una normalización de la violencia urbana.

Por su parte, la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) en su edición 2023 reveló datos significativos sobre los índices de victimización de la población mexicana, la prevalencia delictiva estima en 21.1 millones el número de víctimas de 18 años y más, lo cual representa una tasa de 22, 587 por cada 100,000 habitantes. También se presenta que el 60.5% de las personas mayores de 18 años consideró la **inseguridad** como el principal problema que le aqueja, quedado por arriba de aumento de precios (44.1%), salud (30.5%) y desempleo (27.6%).

EN JALISCO

En el estado de Jalisco según los resultados de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE, 2023) estima que, 29.2% de los hogares en el estado de Jalisco tuvo, al menos, una víctima de delito durante el 2022. Entre estos delitos, el **robo o asalto en calle o transporte público** se destaca como uno de los tipos de crímenes más representativos, reflejando la creciente vulnerabilidad de los ciudadanos en espacio público y sus desplazamientos cotidianos.

En el 2022, se realizó la denuncia de sólo el **13% de los delitos** de las cuales el Ministerio Público o Fiscalía estatal inicio una carpeta de investigación en un 80.5% de los casos. Es decir, del total de los delitos, se inició una carpeta de investigación en 10.5% de los casos. Se reporta que las razones por las cuales las víctimas no denuncian los delitos ante las autoridades destaca en primer lugar **“la pérdida de tiempo con 32.6%”**.

Así, la cifra negra en el estado de Jalisco corresponde al **89.5% de los delitos** cometidos en los cuales **no hubo denuncia o no se inició una carpeta de investigación**.

ÁREA DE ESTUDIO

Guadalajara, ubicada en el occidente de México en el estado de Jalisco, forma parte del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), que incluye los municipios de El Salto, Juanacatlán, Ixtlahuacán de los Membrillos, Acatlán de Juárez, San Pedro Tlaquepaque, Tlajomulco de Zúñiga, Tonalá, Zapopan y Zapotlanejo. Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el AMG es la segunda más poblada del país. Tiene una superficie de 3,265 km²

Figura 6 - Área Metropolitana de Guadalajara



Fuente: Edición propia.

Según el Censo del 2020, el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) registró un incremento del 16.5% en su población en comparación con el Censo del 2010. El municipio más poblado y que experimentó mayor crecimiento, con un 18.7% de aumento durante el periodo 2010-2020, fue Zapopan, alcanzando una población de 1,476,941 habitantes. Por primera vez, Zapopan concentró una población mayor que Guadalajara.

Desde el Censo del 2000 se ha observado un **fenómeno de decrecimiento poblacional en Guadalajara**, atribuible a diversas causas. Entre ellas se incluyen la reducción de natalidad, al proceso de urbanización y relocalización de los matrimonios jóvenes en las periferias urbanas, al agotamiento de reservas urbanas del municipio, y en el caso de áreas centrales, a la terciarización del suelo que reduce el uso habitacional (Plan Parcial de Desarrollo Urbano, 2017 pág. 93).

Tabla 1- Población de 1990-2020 en el municipio de Guadalajara

Población 1990	1,650,205
Población 2000	1,646,319
Población 2010	1,495,189
Población 2020	1,385,629

Fuente: Elaboración propia con base censales IIEG, 2021.

DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

De acuerdo con el Plan Parcial de Desarrollo Urbano 2017, **el área de estudio** se encuentra dentro del polígono comprendido por una fracción del del Subdistrito Urbano 06 Analco y del Subdistrito 08 Agua azul, ambos integrantes del Distrito 1 Centro Metropolitano – ver **Figura 7** - Polígono de estudio.

Figura 7 - Polígono de estudio



Fuente: Edición propia a partir del Plan Parcial de Desarrollo Urbano, 2017.

Sin embargo, independientemente de los límites administrativos de la ciudad, este estudio corresponde a la **escala del peatón en el barrio**, desde las diferentes rutas de acceso a través de las áreas del territorio caminable, estipulada según la literatura académica en un radio entre 350 y 800 metros. El polígono de estudio, tiene una superficie aproximada de 199.62 hectáreas, está delimitado por las barreras físicas que lo rodean, como son la Calzada Independencia Sur, Calzada Jesús González Gallo, Calzada del Ejercito y Avenida Revolución, las cuales sugieren recorte espacial como se visualiza en la **Figura 8** - Área de estudio.

Figura 8 - Área de estudio



Fuente: Elaboración propia

ANTECEDENTES

Analco, que en náhuatl significa “al otro lado del río”, fue fundado al otro lado del río de Guadalajara, lo que dio su nombre. Es uno de los primeros barrios de Guadalajara, fundado en 1542. Sus primeros pobladores fueron principalmente indígenas que, con el tiempo, al igual que la ciudad, el barrio experimentó un proceso de mestizaje. Sin embargo, este origen étnico inicial propició un carácter sociocultural único. Los usos y costumbres, típicos del estatus social y cultural de sus habitantes, crearon un sentido simbólico que persiste incluso hasta el día de hoy. Este mismo simbolismo puede percibirse desde la división geográfica y espacial del barrio puesto que está localizado a un costado del Río San Juan de Dios (ver **Figura 10** - Analco 1542), hoy conocido como la Calzada Independencia, división física que separa la ciudad en dos poblaciones según criterios étnicos y económicos, divisiones que siguen presentes hasta la actualidad (Solís, 1992).

Figura 10 - Analco 1542



Figura 9 - Analco 1943



Fuente: Vázquez, P. (2023)

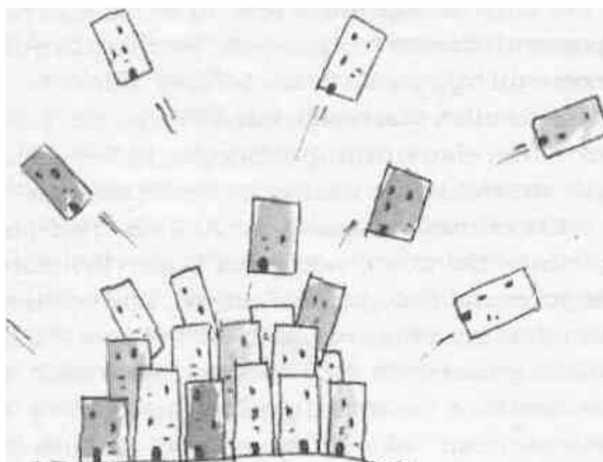
En el año 1943, el barrio de Analco ya estaba completamente consolidado como parte de la trama urbana de Guadalajara (ver **Figura 9** - Analco 1943). Sin embargo, a lo largo del tiempo, el barrio fue experimentado diversas intervenciones urbanas que transformaron no solo la ocupación del espacio, sino también las relaciones sociales y personales de sus habitantes. Uno de los principales hitos fue la construcción de la Antigua Central Camionera, la cual fue construida en el terreno donde alguna vez estuvo el Panteón de los Ángeles y el Estadio Municipal de Béisbol.

Esta terminal de autobuses, terminada en 1952, fue uno de los iconos arquitectónicos del movimiento moderno, diseñada por el arquitecto Miguel Aldana Mijares. El gran complejo de transportes impulsó un notable dinamismo en la zona, con el cual se proliferó la aparición de comercios, hoteles, restaurantes, cabarets y una gran cantidad zonas de talleres mecánicos y la venta de autopartes.

El barrio de Analco fue dividido por el trazado de la Avenida Revolución (1968-1969), obra que destruyó numerosas vecindades, acabando con las relaciones vecinales. También, se hicieron demoliciones de viejos edificios históricos. Sin embargo, el evento más catastrófico, fue la tragedia de las “explosiones del 22 de abril” de 1992, ocurrida debido al derrame de gasolina en el poliducto del Álamo Industrial. Este desastre dejó un saldo de 212 fallecidos, más de 1500

lesionados, 69 desaparecidos, y numerosas afectaciones en casas, comercios y centros educativos de la zona.

Figura 11- Explosiones 22 de abril 1992



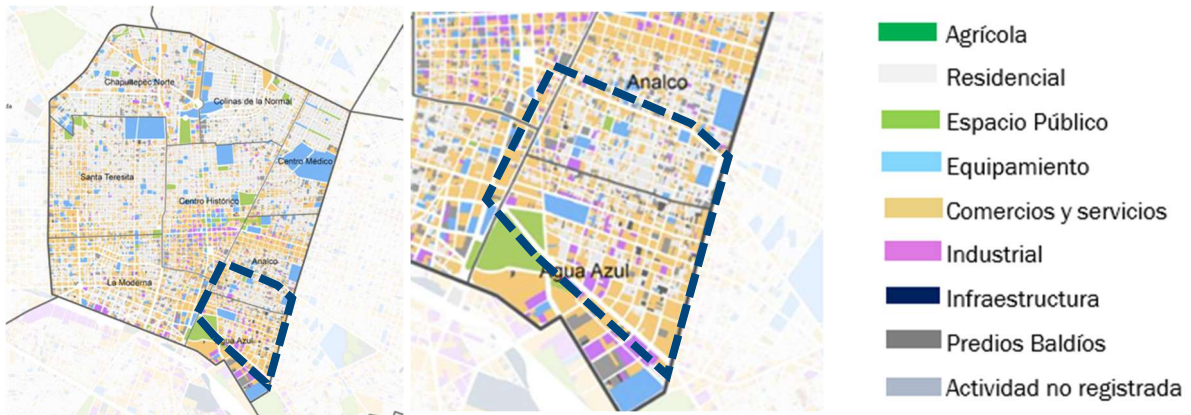
Fuente: Reguillo, R. (1998)

UTILIZACIÓN DEL SUELO

Como parte de la misma tendencia del Distrito Urbano 1 Centro Metropolitano donde según el Plan Parcial de Desarrollo Urbano pág. 117:

El Distrito Urbano 1 Centro Metropolitano presenta la **menor** proporción de suelo habitacional del municipio (46.88% frente a 50.06%). En este sentido, también **sobresale la cantidad de suelo comercial y servicios** (28.80% frente a 15.87% del total del municipio). Debido a las funciones de alta centralidad, concentra la mayor proporción de suelo de equipamiento del municipio (11.34% frente 6.92%).

Figura 12 - Utilización del suelo por tipo.

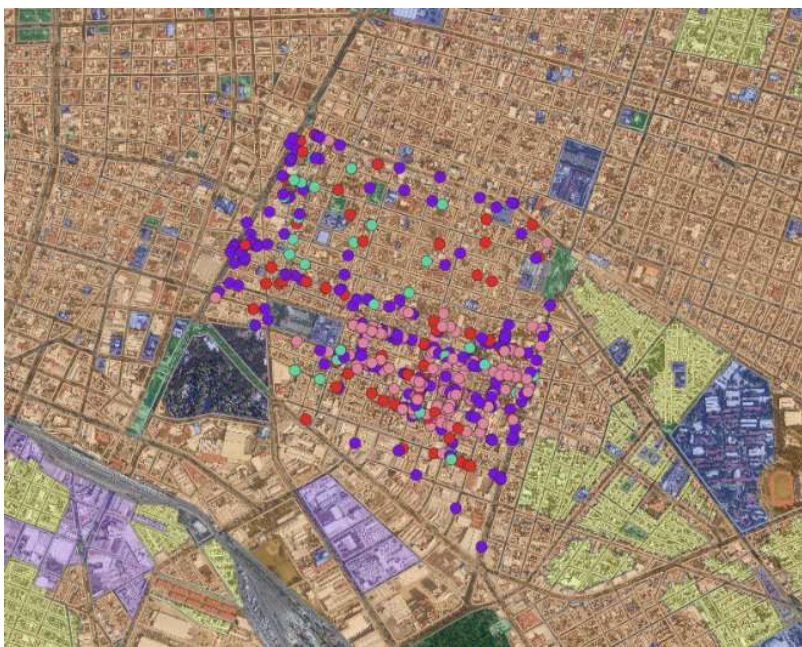


Fuente: elaboración propia a partir del Plan Parcial de Desarrollo Urbano, 2017

El polígono de estudio en su perímetro concentra un uso de suelo donde predomina el **CS4** (Comercio y Servicio de Impacto Alto) y en la parte interna del polígono destaca el uso de suelo **CS2** (Comercio y Servicios Impacto Bajo).

Dentro del área, existen 2,097 unidades económicas que se componen principalmente por tres grandes sectores: comercio 53%, industria 7% y servicios 40%. La actividad predominante gira en torno a venta de refacciones (202 unidades), talleres y refacciones (193 unidades) y tiendas de abarrotes (102) según INEGI, DENUE 2022.

Figura 13 - Unidades económicas relacionadas al sector automotriz



Fuente: INEGI, Observatorio Virtual de Información Estadística – OVIE (2023)

El tipo comercio que opera en los alrededores **inmediatos** de la Antigua Central Camionera es bastante variado y ofrece una amplia gama de servicios y productos. Donde la actividad predominante según INEGI, DENU 2022 son las tiendas de **ropa, hoteles y las boneterías**.

La reputación y el uso de algunos **hoteles** cercanos a la Antigua Central Camionera han sido objeto de numerosos reportes periodísticos que cuestionan el uso que actualmente se les da a algunas de estas instalaciones. En algunos informes, se sugiere que estos hoteles son utilizados como lugares donde resguardan a las personas que han sido secuestradas o “levantadas” en términos coloquiales. Además, se ha llegado a encontrar fosas en algunos de estos lugares.

- Nota del periódico El Occidental el día 09 de octubre de 2023
“El último de los hallazgos de dos osamentas fue en el barrio de las Conchas pero es una réplica de lo que ya ocurrió en el barrio de Analco, ambos cercanos a la antigua Central Camionera y al Centro de Guadalajara.”
- Nota del periódico el INFORMADOR del día 27 de febrero de 2024
“Localizan a 77 migrantes en un hotel de Guadalajara, autoridades localizaron a 77 migrantes en un hotel de Guadalajara originarios de Guatemala, Nicaragua y Honduras incluyendo a 19 menores de edad. La policía recibió un reporte de personas privadas

de su libertad, fueron los propios migrantes quienes pidieron auxilio a las autoridades, dado que algunos llevaban entre tres y cuatro días en el hotel, ante la desesperación, llamaron a la Comisaria de Guadalajara”

También, se identifican **calles específicas** que están especializadas exclusivamente al **comercio automotriz** como es la calle Gante, Avenida 5 de febrero y calle Ángeles. Estas calles se caracterizan por albergar una alta concentración de establecimientos como talleres de reparación mecánica y comercio de venta de partes y refacciones nuevas y usadas para automóviles, camionetas y camiones.

Existe un entendido de la **sociedad tapatía** (gentilicio utilizado para referirse a las personas nacidas en Guadalajara) generalizado entorno al comercio de venta de autopartes en el área de estudio, específicamente la Av. 5 de febrero, en el cual se sospecha sobre la transparencia en la procedencia de algunas piezas de automóviles que se ofrecen, lo cual alimenta la percepción de una zona con actividad ilícita y poco ética.

Como fue el caso de **“secuestro de computadoras del automóvil”** que reportó una ciudadana en junio 2022, fecha cercana a la reportada de la nota periodística del informador donde se encontraron 13,808 “cerebros” de autos asegurados en una bodega de la calle Analco.

- Nota del periódico el INFORMADOR del día 14 de julio de 2022 por Rubí Padilla.
“¿Cómo funciona? En menos de dos minutos los delincuentes ya abrieron tu cofre, cortaron cables y se llevaron el aparato. Luego de ello la pieza es llevada a un inmueble denominado "central", donde se recopilan las computadoras por marca, tipo de vehículo, fecha y colonia donde ocurrió el robo para identificar más rápido la pieza cuando acudan a buscarla. Después está el intermediario, que es el vínculo entre los delincuentes y las personas que atienden en la 5 de febrero y es ahí donde se la ofrecen al cliente.”
- Nota del periódico el INFORMADOR del día 14 de julio de 2019.
“Después de que un operativo en la zona de 5 de febrero, muy conocida por la venta de autopartes, diera como resultado el hallazgo de una bodega con miles de computadoras de auto robadas en la calle Analco, el encargado de Robos Varios de la Fiscalía del Estado (FE), Jesús Rodríguez Islas, informó que éstos van a continuar y no sólo en esa área, sino en varios puntos de la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG).”

DINÁMICA DE LA POBLACIÓN

El polígono de estudio, se caracteriza por tener 5,107 viviendas y una población de 13,085 habitantes, de los cuales el 51.6% es población femenina y el 48.4% son población masculina. El grupo etario predominante es el de “adultos jóvenes” de 25 a 44 años, seguido por el grupo

“adultos” de 45 a 64 años, posteriormente por el grupo de “niños” de 0 a 14 años, siguiendo el grupo de “jóvenes” de 14 a 24 años y por último el de “adultos mayores” de 65 y más.

Figura 14 - Género

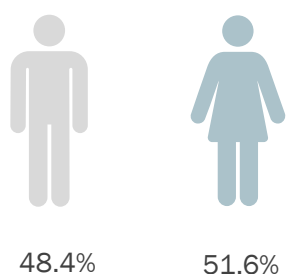
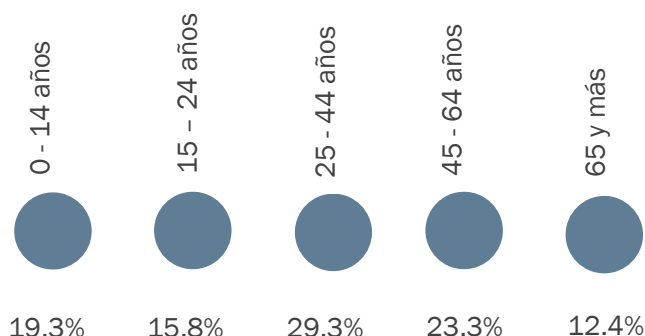


Figura 15 - Grupos por edad



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos INEGI, Censo de Población y vivienda, 2020.

PROPUESTA DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN Y OBTENCIÓN DE DATOS

El presente capítulo tiene como objetivo un trabajo basado en la observación de la imagen urbana y estructura espacial bajo los conceptos de percepción ambiental de la situación actual de la colonia Analco e interpretarlo desde la teoría de percepción de inseguridad del ambiente y posteriormente se presentará la metodología empleada para la recolección de datos, así como los referentes teóricos para el posterior análisis.

Para la recopilación de información de esta investigación se optó por una metodología mixta para poder obtener datos de manera cualitativa y cuantitativa. Antes de ir a la colonia Analco se consultó la información disponible en las plataformas de información sociodemográfica (INEGI), Plan Parcial de Desarrollo Urbano de Guadalajara, Plataforma de Seguridad, indicadores económicos (IIEG) y estudios previos en la zona para conocer y saber qué es lo que se ha estudiado sobre el tema.

ENCUESTA

La encuesta es un procedimiento de investigación cuantitativo en la que se pretende recopilar información mediante un cuestionario previamente diseñado. Para este diseño metodológico de encuestas se utilizó la plataforma SurveyMonkey como herramienta para crear la encuesta con

el fin de recopilar opiniones y optimizar los procesos de retroalimentación para transformarlas en datos impulsados por los encuestados.

Se propone diseñar una encuesta digital mediante un mapeo, esta encuesta esta formulada de preguntas abiertas, donde se solicita al consultado que formule su propia respuesta y preguntas cerradas que hacen que el encuestado seleccione una respuesta de diferentes opciones presentadas. Se pretende aplicar **80** encuestas de 13 preguntas que abarca dos temáticas complementarias para el estudio: la movilidad y percepción del espacio público en la zona de estudio con el objetivo de documentar las opiniones y percepciones de las personas que viven o que frecuentan el Barrio de Analco y poder generar un “mapa de miedo”, que servirá como diagnóstico urbano que permitirá identificar y visibilizar lugares que generan inseguridad y factores que contribuyen a la creación de un ambiente inseguro.

Las encuestas se realizarán a todos los encuestados con las mismas preguntas, en mismo orden y en la misma situación, a fin de que las diferencias sean atribuidas a las diferencias entre las personas.

Las primeras tres preguntas hacen referencia a los datos del encuestado 1) genero, 2) grupo de edad y 3) años viviendo en Analco. Las siguientes 5 preguntas son sobre desplazamientos frecuentes que los encuestados hacen 4) dentro y 5) fuera del barrio considerando 6) los aspectos de las calles para decidir sus trayectos, así como los modos de traslado ya sea transporte 7) público o 8) privado. Por último, las siguientes 5 preguntas se pide que 9) identifiquen en un mapa los lugares más inseguros dentro del barrio de Analco y que puntualicen 10) los horarios más peligrosos de transitar y los 11) aspectos que puedan incidir en la inseguridad de los lugares identificados previamente, seguido por una pregunta relacionada a 12) acontecimientos o incidencias delictivas que le haya ocurrido a algún conocido dentro del barrio y para finalizar 13) con sugerencias del encuestado de mejora.

Con los datos obtenidos en este cuestionario se realizarán mapas de miedo, así como evidenciar las deficiencias ambientales que generan inseguridad en ciertos sitios específicos.

En la sección de anexos se muestra el diseño de la encuesta el cual fue elaborado en la plataforma SurveyMonkey como herramienta y se aplicó por medio del celular del encuestador con acceso a internet y una hoja impresa del área de estudio para la indicar en un mapa los lugares más inseguros.

PILOTAJE- ENCUESTAS

Las encuestas se aplicaron el día 23 de abril de 2023, en un horario entre 13.00hrs y 15:30hrs en el Jardín San José de Analco y en el Jardín San Sebastián de Analco. Se recopilaban un total de 18 encuestas las cuales se pretendía que se contestaran en 6 minutos cada una, sin embargo, la mayoría de los encuestados que accedieron a participar fueron personas de 50 años o más, las cuales presentaban dificultades auditivas y se tenía que tomar más tiempo de lo esperado. Esto no se considera como un problema, ya que también fueron quienes aportaron más información no repetitiva.

A continuación, se muestran algunas observaciones que se identificaron en durante el pilotaje de la aplicación de la encuesta:

- Pregunta 3: ¿Cuántos años lleva viviendo en el Barrio de Analco?
Observación: La encuesta va dirigida a usuarios que viven en el barrio de Analco y a usuarios que frecuentan el barrio, se debe de agregar la opción “visitante del barrio” ya que solo se estaría limitando a los habitantes de Analco y también es de interés saber la percepción que tienen los no residentes.
- Pregunta 8: Usted utiliza servicios de transporte como Uber o Taxi?, ¿qué tan frecuente?
Observación: Algunos entrevistados no estaban muy seguros a que se refería la opción de vez en cuando, preferían que se colocara, por ejemplo, una vez a la semana o una vez al mes, ya que puede ser algo muy subjetivo. Quizá se pudiera considerar en opciones más cerradas y claras para todos.
- Pregunta 9. Identifique en el mapa las zonas o calles más inseguras en el Barrio de Analco.
Observación: Los entrevistados no tuvieron problemas en entender el mapa, sin embargo, para la facilidad del encuestador se podrían considerar otros puntos de referencia marcados con iconografías. El encuestador debe de tener noción del área del Barrio de Analco. Las personas de la tercera edad pudieron ubicarse en el mapa del barrio de Analco y también lo hicieron dando los nombres de calles.
- Pregunta 10. De los lugares que identificó en la pregunta anterior, ¿en qué horario le parece más inseguro?
Observación: En esta pregunta, si bien se logran identificar lugares inseguros en ciertos horarios, también se percibe que hay lugares que no respetan hora y son inseguros todo el día, por lo que sería conveniente agregar esta opción. También se reconocen lugares que en ciertos horarios son inseguros:

“Por la central camionera en la mañana y en la noche da miedo pasar porque hay muchos indigentes que se están drogando y asaltan a los muchachos que van a la escuela o regresan...” (Encuestada, 18 años)

Por lo que también podría cambiar el diseño de esta pregunta haciéndolo con elección múltiple por fila.

- Pregunta 13. Según los registros de policías las mayores incidencias delictivas se registraron en la salida de estación MiMacro Niños Héroes, la parada de autobús Calzada Independencia Sur, frente a la Antigua Central Camionera, por la Unidad Administrativa de Guadalajara, ¿Por qué cree que sucede y qué sugiere para disminuir las incidencias delictivas (que la opción no sea colocar policías)?

Observación: A pesar de que esta pregunta es larga, los lugares que hace mención fueron reconocidos por los encuestados. Al pedir una sugerencia de solución al problema mencionando “que no sea colocar más policías” los entrevistados recurren a las respuestas anteriores como: poner más iluminación o dar mantenimiento sin profundizar realmente en otra opción.

ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA

Semiestructurada: este tipo de entrevistas proponen una elaboración específica para reconstruir una teoría subjetiva haciendo referencia al hecho de que “el entrevistado tiene un caudal complejo de conocimientos sobre el asunto en estudio” Scheele y Groeben (1988, citados en Flick, 2012). “Este conocimiento incluye supuestos que son explícitos e inmediatos y del cual se puede expresar espontáneamente al responder una pregunta abierta”(Flick, 2012). Este tipo de entrevistas son un instrumento flexible y adaptable que permite profundizar en los temas de interés.

Para la realización del presente trabajo será necesario el acercamiento a diferentes perfiles del ámbito profesional, institucional y local para que desde un punto de vista teórico y profesional lograr tener una visión integral y diferentes puntos de vistas, así como conocer a fondo las opiniones y conocimientos relacionados con la percepción de inseguridad ambiental.

Se propone realizar 2 entrevistas a expertos del tema que tengan experiencia en temas de inseguridad y espacio público para abordar un enfoque teórico y práctico.

Los temas de la entrevista están relacionados con: a) historia del barrio, b) usos y servicios del barrio, c) espacio público, d) mantenimiento e imagen urbana, e) vigilancia natural, f) calles

desoladas, g) territorialidad, h) facilitadores y generadores del crimen, i) Zonas con más incidencia delictiva, j) estrategias para prevenir el crimen.

OBSERVACIÓN DIRECTA

La observación en sus diferentes versiones intenta comprender las practicas, las interacciones y los acontecimientos que se producen en un contexto en específico, desde el interior como participante o desde el exterior como observador. “Los métodos de observación llevan también a la producción de texto como material empírico. Observar es una destreza de la vida cotidiana que se sistematiza metodológicamente y aplica en la investigación cualitativa” (Alder y Alder, 1996).

Se utilizó el software Filemaker Web, cuya función fue crear una base de datos para sistematizar la información, donde se diseñó una ficha de observación que permitió hacer el vaciado de la información de las fotografías y la observación recuperadas durante las visitas a campo.

La ficha está compuesta por tres partes:

- 1) Identificación de la fotografía: posición en el mapa donde fue tomada la foto, día y hora que fue tomada la fotografía, ubicación con nombre de la calle, objeto de la fotografía y el mapa de conglomerados en la misma ubicación donde fue tomada la foto donde indica el número de incidencias delictivas reportadas a la procuraduría en esa ubicación.
- 2) Descripción del contenido semántico de la imagen a fin de identificar el ambiente de la fotografía mediante un análisis de los elementos y estructuras contextuales que se relacionan entre sí y se encuentran presentes en el momento de la emisión. La fotografía permite observar, analizar y profundizar sobre aspectos menos visibles a lo observado directamente en sitio.
- 3) Interpretación de la fotografía: siguiendo nociones desprendidas de la teoría del CPTED y Espacio Defensivo, tales como “vigilancia natural”, “recorrido natural”, “área de permanencia”, “barreras visuales”, “distancia de reconocimiento”, “espacios de apropiación”, “iluminación artificial”, “ojos en la calle”, “zonas desterritorialización”, entre otros.

Recursos materiales: mapa del polígono con incidencias delictivas reportadas, bolígrafo y celular para tomar fotografías.

Figura 16 - Modelo de ficha de observación

**Base de datos de fotografías
Espacio público y seguridad** Listado

Incidencias delictivas →

Numero Ficha: Direccion 1 Calle: Direccion 2 Colonia y Municipio: Direccion 2 CP:

Google maps: Dia: Hora: Objeto: Palabras clave: Incidencias: Zona: Plataforma de seguridad:

Mapa de ubicación: Mapa Conglomerados:

Observación →

Interpolo: Descripción: Foto: Análisis:

Interpretación de técnicas de criminalística y espacio público →

Interpretación: Directrices mejoras: FotoDiagrama: Filtros:

→ **Identificación**

→ **Fotografía**

→ **Directrices de mejoras**

Fuente. Elaboración propia mediante Filemaker

RESULTADOS

De los instrumentos de investigación aplicados se pudo obtener la siguiente información

Tabla 2 - Recopilación de instrumentos de investigación

Trabajo de campo			
Cantidad	Técnica	Producto	Nota
66	Encuestas	Compilado de resultados	95 total
29	Encuestas DIF	Compilado de resultados	
2	Entrevistas	Grabaciones/transcripciones	
62	Observación directa	30 fichas significativas	
4	Transectos	244 fotografías	

Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS DE ENTREVISTAS – Atlas ti

Se realizaron dos entrevistas a expertos en seguridad, policías que trabajan en la zona exclusivamente y que responden a la siguiente descripción:

- Entrevistado 1 – Servidor Público de la Región 1 de la Comisaria de Seguridad Ciudadana de Guadalajara, la cual se realizó en el Palacio Municipal de Guadalajara, ubicada en Av. Miguel Hidalgo y Costilla #400, Zona Centro, CP 44100, Guadalajara, Jalisco el día 2 de octubre de 2023, a las 11:00 hrs la cual tuvo una duración de 56:30:00 minutos. El entrevistado tiene 30 años de servicio en seguridad pública, coordina alrededor de 500 elementos dentro de su polígono.
- Entrevistado 2 – Servidor Público de la Región 3 de la Comisaria de Seguridad Ciudadana de Guadalajara, la cual se realizó en el Palacio Municipal de Guadalajara, ubicada en Av. Miguel Hidalgo y Costilla #400, Zona Centro, CP 44100, Guadalajara, Jalisco el día 9 de octubre de 2023, a las 11:00 hrs la cual tuvo una duración de 34:31:00 minutos. El entrevistado tiene 27 años de servicio en seguridad pública y coordina alrededor de 600 elementos.

Se analizaron las entrevistas con uso del software QDA Atlas ti, en versión web, el cual permite hacer un análisis sistemático cualitativo de la información mediante la codificación de citas. Para su codificación se utilizaron las siguientes familias de códigos: lugar de análisis, perfil del lugar, perfil del delito, aspectos ambientales y percepción de seguridad.

Tabla 3 - Administrador de Códigos ATLASTi

Administrador de códigos Atlasti				
Lugar de Análisis	Perfil del lugar	Perfil del delito	Aspectos ambientales	Percepción de seguridad
Cruce Calzada Independencia y Calle Estadio Polígono de estudio Central Camionera Jardín San José de Analco Jardín San Sebastián	Tipo de comercio – automotriz Actividad comercial Personas Foráneas Personas de la tercera edad	Robo a personas Robo a negocio Robo de vehículos Violencia intrafamiliar Homicidio Operación del crimen	Personas sin hogar Predios abandonados Lugares solitarios Flujo de personas Acumulación de basura Desconexión visual Aspecto Vandalizado Percepción de inseguridad Iluminación	Limpieza Alumbrado público Permanencia de personas Poda de vegetación Espacios de recreación Ojos en la calle Recuperación de espacios Vigilancia Presencia policiaca Contornos diversos Vínculo ciudadano-policía Estrategias de prevención Corresponsabilidad social

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de Atlasti

En el proceso analítico se obtuvieron 37 códigos de los cuales se trabajarán con aquellos que hacían referencia a los lugares que se han registrado como problemáticas, con mayor incidencia de delitos y, además, percibidos como inseguros según los cuestionarios antes explicados, estos sitios son:

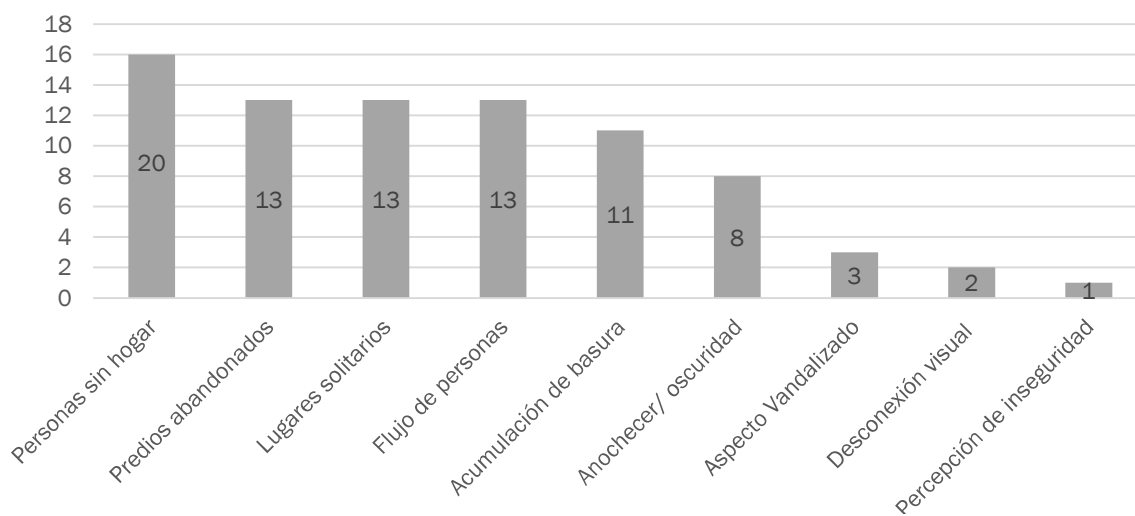
Polígono de área de estudio general, el cruce de la Calzada Independencia con calle Estadio, la Central Camionera, Av. 5 de febrero, Jardín Analco y el Jardín San Sebastián.

En segundo lugar, se han identificado los códigos que corresponden a la familia “Aspectos ambientales”: Personas sin hogar, predios abandonados, lugares solitarios, flujo de personas, acumulación de basura, desconexión visual, aspecto vandalizado, percepción de inseguridad y condiciones de iluminación.

En tercer lugar los códigos relacionados al “perfil del lugar” en donde se hace referencia a: actividad comercial, actividad comercial específica como la automotriz, zona donde transitan personas foráneas y personas de la tercera edad.

El resultado ha sido el siguiente:

Figura 17 - Aspectos ambientales ATLAS.ti



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de Atlasti

Transecto 1: Cruce Calzada Independencia y Calle Estadio.

Código “personas sin hogar”

Ambos entrevistados inician las entrevistas mencionando que la principal problemática que se encuentra en el polígono de estudio son las personas “en situación de calle”, entendiéndolo como un problema social:

*“[...] tenemos el tránsito de **personas en situación de calle**, es lo que más nos está quejando ahí en el lugar.”* (entrevistado 1)

*“Debido a las reuniones que realizamos periódicamente, con los líderes vecinales, **las principales quejas son las personas en situación de calle.**”* (entrevistado 2)

Aunque no todos, se menciona que varios de estas personas tienen comportamientos delictivos, siendo causa de la alta incidencia de delitos en esta zona. Los dos entrevistados perciben a estos como la causa directa del mayor número de reportes:

*“Estas personas **en la noche**, no todos no generalizo, pero sí **muchos de ellos se dedican a robar.**”* (entrevistado 1)

*“y que también [las personas en situación de calle] les generan la **mayor parte** de reportes de **robo a personas**.” “Son los que más participan [en los robos].” (entrevistado 2)*

No obstante, quizá uno de los efectos más negativos en términos de estudio del ambiente, es la incidencia en el deterioro urbano:

*“También tiene varias **casas abandonadas**, que son el **regocijo de estas personas [sin hogar]** y nos generan condicionantes de inseguridad y percepción de inseguridad que los vecinos.” (entrevistado 1)*

*“Debido a que ellos van arrastrando y **acumulando cierta cantidad de basura**” (entrevistado 2)*

Ambos entrevistados coinciden que este es un punto con altos índices de reportes delictivos donde se enlistan tres como los más recurrentes en el siguiente orden jerárquico: **“robo a persona”, “robo a comercio”** y “robo a interior de vehículo”. Aunque de este último no se profundiza tanto.

Código “flujo de personas”

Por otro lado, un aspecto que mencionan como relevante es el **“gran flujo de personas”**.

La Calzada Independencia desempeña un papel importante en Guadalajara, es una de las principales arterias viales que conectan a diversas áreas de la ciudad, su extensión a lo largo de la ciudad la convierte en un punto de tránsito clave, actúa como un eje de movilidad esencial para los habitantes y para los visitantes que arriban desde la Central Camionera y para aquellos cuyo destino es el Centro de Guadalajara, su alto flujo peatonal refleja la importancia como una arteria de conectividad hacia distintos destinos y desplazamientos diarios de una gran cantidad de personas.

Sobre la Calzada Independencia transita el Macrobus, ahora conocido como Mi Macro, un Sistema de Autobuses de Tránsito Rápido (Bus Rapid Transit) creado como parte de las soluciones del Plan Integral de Desarrollo Urbano y Movilidad para la zona metropolitana de Guadalajara. Al cruce con la Calle Estadio se encuentra el punto de entrada y salida de la estación express de Mi Macro - Niños Héroes por donde transita una gran cantidad de personas a diario.

El flujo constante de personas que utilizan el Macrobus, si bien es testimonio de su importancia de la ciudad, también plantea ciertos desafíos en cuestión de seguridad. La aglomeración de personas, especialmente en horas pico, proporcionan un entorno para que los delincuentes puedan aprovecharse de los usuarios distraídos o desatentos, donde *“en ocasiones hay arrebatos, a veces también son por descuidos”*.

Generalmente los delincuentes operan con rapidez y sigilo. Esto evidentemente solo sucede cuando hay grandes aglomeraciones, y la distracción de las personas. Se trata de robos menores, los cuales operan por arrebato de objetos, siendo mencionados principalmente celulares, cadenas y bolsas.

*“**van distraídos** y es el momento en que **estas personas aprovechan para darles el arrebato del aparato celular, el arrebato de la bolsa** o, en su defecto, bueno, también en la **cadena**.”* (Entrevistado 1)

La Calzada Independencia es un territorio de conexión y paso entre la Central Caminera y otros puntos de la ciudad. Los entrevistados también señalan que la mayoría de las víctimas de este tipo de delitos y prácticas son personas foráneas. Dada la naturaleza de su visita, es probable que no estén familiarizadas con el entorno, lo que las hace más vulnerables a incidentes de robo, especialmente en esta área, que sirve como territorio de tránsito para personas ajenas a la ciudad.

“Son muchas personas que no son de aquí, son muchas personas que van a la central camionera que vienen de otros lados del interior del estado. [...] No conocen bien la zona.” (Entrevistado 1).

*“Pero se ha visto en inmiscuida gente que llega desborda de la central camionera se establecen en un cierto punto en donde consumen alimentos y **descuidan algunas veces ciertos artículos**. Y ya cuando reacciona, ya no los tienen a la vista, puede ser alguna **maleta** o algún **teléfono** que dejan sobre la mesa.”* (Entrevistado 2)

Se trata de un perfil de delitos simples, que aparecen en la oportunidad. La falta de atención de las víctimas es un componente importante. No se observa una alta sofisticación en la forma de operar. Es posible que, bajo mayor vigilancia natural, en una super - visión, este tipo de delitos pueda disminuirse.

Código “lugares solitarios”

La Calzada Independencia además de su importancia como un eje de conectividad también es un reflejo de la dinámica económica de la zona, tiene alta presencia de empresas y comercios que bordean a lo largo de la avenida convirtiéndola en un importante motor económico de la ciudad, ofreciendo a los residentes y visitantes opciones de compra.

Sin embargo, estas áreas mono funcionales que se viven en la zona, generan actividad, pero sólo en ciertos días y horarios (lunes a viernes de 9:30am a 18:00pm y sábados de 9:30am a 13:00pm) y se tiene un efecto secundario como problemática al término de actividades, son zonas que quedan totalmente solitarias por la noche y en fines de semana, se incrementa la percepción de inseguridad y pueden aumentar la probabilidad de que ocurran ciertos tipos de delitos, como robos, vandalismo o agresiones. Incrementando aún esta posibilidad si hay falta de iluminación y poca presencia de transeúntes.

*“Tiene la **parte que se queda sola**, en donde están **todos los talleres**, toda la zona de talleres, la zona de comercios que está pegada a Gante. Esa zona, luego **se queda sola completamente**. [...]cierra los ojos y se queda solo. Son condicionantes también de inseguridad.” (entrevistado 1)*

*“si bien ya entrando la noche **disminuye el aforo disminuye drásticamente**...el de aforo de la gente”. (entrevistado 2)*

*“También y lógicamente, las zonas comerciales que se **quedan solas** a partir de cierto horario.” (entrevistado 1)*

Código “predios abandonados y acumulación de basura” (imagen deteriorada)

Sin embargo, con toda esta actividad comercial también se enfrenta a desafíos relacionados con la seguridad.

Se reporta como un foco de problema en la zona los **predios abandonados** ya que las personas sin hogar **se apropian** en estos espacios abandonados y áreas desatendidas, dando lugar a una serie de problemáticas.

*“esos edificios **no sabemos quiénes son los dueños**, entonces **son guarida de personas en situación de calle**, entran con cartón, entran con colchones, entran con todo lo que se puedan encontrar” (entrevistado 1)*

“van circulando con carritos del Walmart o del Soriana, con el basural y esos edificios dentro están llenos de..., **son un nido de basura**. Hemos sacado **hasta 5 toneladas de basura de edificios**, [...]en semanas se **van haciendo cúmulos**”. (entrevistado 1)

La acumulación de basura no solo resulta en la degradación visual, sino que propicia comportamientos antisociales (Newman, 1972; Jeffery 1971; Crowe, 2000). La imagen de abandono genera un ambiente anónimo, como si el inmueble no tuviese dueño, facilitando la apropiación de cualquier persona. “En el momento que esto sucede se inicia una espiral de degradación” (Wilson y George, 1982). En en el caso de esta zona, a provocar un incendio, alcanzando una imagen hacia la calle de completa degradación.

“Ese edificio está humeado [...] **un incendio se provocó** por estas personas, porque luego ellos con las tablas que se encuentran hacen leña para calentar sus comidas, etcétera, etcétera, etcétera, y lo dejan que se propague, al rato se mueven, dejan ahí la lumbre y ellos les vale.” (entrevistado 1)

“Porque por el cúmulo de basura puede **generarse algún incendio** y generar algún tipo de situación con una persona o un incidente.” (entrevistado 2)

Se ha ido presentando un declive o degradación en la apariencia y condiciones físicas del entorno, la acumulación constante de basura y las edificaciones abandonadas son patrones y condiciones que favorecen al deterioro físico y social del entorno urbano. Se ha estudiado que la falta de mantenimiento, la presencia de predios abandonados, la falta de iluminación adecuada, entre otros, afecta la seguridad en un área urbana, estos patrones no actúan de manera aislada, sino que interactúan y se entrelazan en el complejo tejido urbano, incentivando a las dinámicas delictivas en una comunidad.

Transecto 2: Central Camionera **Código “flujo de personas”**

La Antigua Central Camionera, es uno de los iconos arquitectónicos de la Ciudad construido como parte del progreso urbano y la modernización de la ciudad, que en su época fue el epicentro de la movilidad y transporte interurbano en la región. Sin embargo, en los últimos años, esta infraestructura ha ido quedando en abandono y reducción en su uso.

*“...en algunos puntos de salida de la ciudad se tienen establecidas **pequeñas centrales** donde no es necesario trasladarse al centro de la ciudad para **perder tiempo en el***

desplazamiento, el tráfico, entonces los esperan en las orillas para las salidas.”
(entrevistado 2)

Por lo que, con el paso del tiempo, se han limitado los horarios de salidas y llegadas, así como los días de uso. Los usuarios prefieren bajar en puntos alternos para no enfrentarse con el tráfico del centro de la ciudad.

*“Tienen su concentración de **arribo de autobuses entre las 10:00 am a las 3:00 pm** es cuando más...regularmente la central ha ido disminuyendo su operatividad ¿Por qué?, eso también cuando ya llegan los autobuses **llegan con un mínimo de personas** por eso ya no es tan concentrado el aforo...”* (entrevistado 2)

*“entre semana no es muy concentrado, **los días que puede haber un poco más de incremento es entre el viernes y el sábado y a los domingos** son salidas y entonces pasa el ejecutivo que también a eso me refiero, prefieren esperar en las orillas a que salga en vez de trasladarse al centro”.* (entrevistado 2)

Código “lugares solitarios”

El tipo de comercio que bordea la Antigua Central Camionera, se encuentra una gran diferencia en el tipo de comercio en comparación con el resto del área, que en su mayoría son talleres mecánicos y tiendas de autopartes. Esta área se distingue por su diversidad comercial (boneterías, tiendas de ropa, hoteles, restaurantes, entre otros).

*“Sí, es donde tiene el **mayor aforo** de circulación de personas.”* (entrevistado 2)

Cuando se destina a uso mono funcional, como el comercial, suelen ser activos solo en ciertas horas del día o días de la semana específicos, lo que da resultado a calles desiertas durante la noche y falta de actividad social en fines de semana, volviéndose inseguras.

*“Es **una zona que se queda sola a partir de que ya es de noche** se queda solo, pero también la **cantidad de gente que circula por ahí es muy baja.**”* (entrevistado 2)

El tipo de delito que se comete en el comercio de la zona es principalmente famélico, es decir, robo por hambre o robo por necesidad, realizados por personas debido a la necesidad extrema de alimento, medicina o cualquier otra cosa de primera necesidad.

*“ahí se desprende el **robo famélico, vestimenta, alimentos**, una prenda de vestir para menores. Todo tipo de situaciones **van de la mano con personas de situación de calle**.”*
(entrevistado 2)

Transecto 3: Jardín San Sebastián de Analco Código “personas sin hogar”

El Jardín San Sebastián de Analco presenta una realidad compleja, a pesar de estar a menos de 200 metros del Jardín San José de Analco, su dinámica es totalmente diferente. Existe una gran concentración de personas sin hogar.

*“El otro [Jardín San Sebastián] está solo, de hecho, en **el otro tengo más problemas de personas en situación de calle, en el de San Sebastián**.”* (entrevistado 1)

El propio desplante del Templo San Sebastián de Analco y su explanada al exterior con una altura de 1.50m aproximadamente, genera una desconexión visual entre el Jardín San Sebastián de Analco y el Templo San Sebastián de Analco, ya que se crean puntos ciegos que son aprovechados por individuos con intenciones delictivas y comportamientos incívicos, disminuyendo la percepción de seguridad y la sensación de control sobre el entorno.

*“y luego **el templo está un desnivel** se meten y **tengo que estar sacando la gente de ahí**.”*
(entrevistado 1)

*“hace propicio para que estas gentes [personas sin hogar] se suban y se duerman, **ahí se orinan, se defecan**.”* (entrevistado 1)

Código “predios abandonados”

Algunas edificaciones perimetrales que rodean al emblemático Jardín San Sebastián de Analco se encuentran en un estado evidente deterioro y abandono, estas edificaciones resultan ser peligrosas para quien camina por la zona y son las personas sin hogar se han apropiado de lo que queda de estas edificaciones abandonadas.

*“**Por las laterales**, ya ves que tiene unas callecitas cerradas así, por un lado, **ahí tengo el nido** [personas sin hogar].”* (entrevista 1)

*“**Hay una muy emblemática** [edificación abandonada], exactamente en contra esquina de lo que es el templo de Analco y a esa casa no se le puede meter mano porque es*

*patrimonial, pues **del INAH. La tiene como patrimonio cultural, no le pueden meter mano absolutamente nadie, pero, sin embargo, si está llena de gente en situación de calle.***” (entrevistado 1)

Código “acumulación de basura”

Además de la percepción de que estos lugares están desatendidos, contribuye al deterioro del entorno físico, haciendo que se vea descuidado y poco atractivo, lo que afecta negativamente a la comunidad. La presencia de las personas sin hogar que utilizan estas edificaciones en estado de abandono en donde depositan basura, genera una sensación de inseguridad entre los residentes y visitantes que visitan la zona.

*“Nosotros hemos clausurado, y lo que genera ahí es un entorno de inseguridad. ¿Por qué? porque a dos puertas está una nevería de una garrafa (...) **entonces está el salidero y el entradero de gente con cartones con basura...***” (entrevistado 1)

Código “aspecto vandalizado”

También se detecta que las personas en situación de calle realizan actos de vandalismo en la infraestructura del Jardín.

Son estas personas en situación de calle, se roban el cable, ellos son los que se roban el cable para sacar el cobre (entrevistado 1).

Código “lugares solitarios”

Las intervenciones urbanas que se hicieron en el Jardín San José de Analco incluyen áreas de mejoras en áreas verdes, instalación de mobiliario urbano, iluminación, caminos peatonales, áreas de juegos, cancha de usos múltiples, área de musculación, entre otras instalaciones destinadas para mejorar la experiencia de sus visitantes tanto locales como turistas, sin embargo, este tipo de intervenciones no se consideraron en el Jardín San Sebastián de Analco.

*“Ya tienen un entorno los jóvenes para divertirse [Jardín San José de Analco], **cosa que no pasó en el otro** [Jardín San Sebastián de Analco], que tiene mucho que ver también.”* (entrevistado 1)

*“**es poca la gente que está ahí** [Jardín San Sebastián de Analco].”* (entrevistado 1)

El Jardín San Sebastián de Analco, a pesar de ser un espacio público valioso, ya que el área cuenta con pocos lugares de esparcimiento, presenta una limitación en términos de actividades de recreación y convivio para la comunidad. Aunque el jardín cuenta con bancas para que las personas se sienten además de contar con buena sombra y una explanada donde algunos juegan fútbol, carece de instalaciones específicas para promover actividades, reduciendo las opciones de sus visitantes.

ANÁLISIS DE ENCUESTAS.

El levantamiento de encuestas se realizó en tres momentos diferentes:

1. Domingo 23 de abril de 2023 en un horario de 12:35 – 14:45
2. Miércoles 14 de junio de 2023 en un horario de 19:30 – 20:57
3. Viernes 16 de junio de 2023 en un horario de 19:39 – 23:06 S

Se realizaron en el Jardín San José de Analco y en el Jardín San Sebastián de Analco, la elección de estos lugares específicos garantizó la mayor presencia de personas en momentos de descanso y recreación. La selección de los horarios se basó en la consideración de un periodo en el cual se podía asegurar que los encuestados dispongan de tiempo suficiente para dedicar a la encuesta sin sentirse presionados por compromisos inmediatos, también, para que fueran realmente críticos en las condiciones lumínicas y las actividades nocturnas en la evaluación del entorno.

Se obtuvieron un total de **66** encuestas realizadas por la investigadora.

En un trabajo en conjunto con el DIF Guadalajara y la Secretaría de Movilidad se realizaron encuestas de Origen-Destino con el objetivo de obtener información que permita conocer la movilidad actual de los habitantes y transeúntes, respecto a sus características, motivo, duración, medios de transporte y horario de desplazamientos, entre otros aspectos de los viajes que realizan.

Los levantamientos de estas encuestas se realizaron:

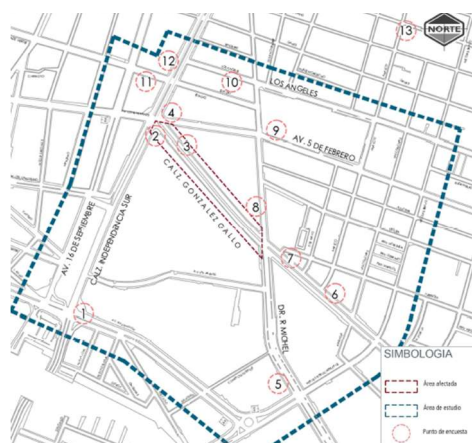
1. Miércoles 28 de junio de 2023 en un horario de 8:00 – 14:00
2. Jueves 29 de junio de 2023 en un horario de 8:00 – 14:00

El levantamiento de las encuestas se realizó por 12 encuestadores en 12 puntos diferentes [paradas de transporte público] cercano al parque Agua Azul abarcando parte del polígono de estudio.

Se consiguieron **688** encuestas, sin embargo, únicamente **29** del total lograron concluir la encuesta abarcando las preguntas de esta investigación.

Los encuestados presentaban limitaciones de tiempo, principalmente por la necesidad de traslado al llegar la ruta de transporte que esperaban.

Figura 18 – Puntos de levantamiento de encuesta DIF y Secretaría de Movilidad



Fuente: Elaboración secretaría de Movilidad origen-destino

El resultado de este instrumento de investigación fue un total de **95** encuestas y a continuación se mostrarán los resultados. Se presentará por separado los resultados de encuestas realizados por la investigadora y las encuestas realizadas por la Secretaría de Movilidad de Guadalajara en un trabajo en conjunto con el DIF Jalisco:

Encuesta 1 - La población a la que se tomó la muestra 25 fueron de género masculino y 41 femeninos (ver **Figura 19** - Encuesta 1 - Género).

Encuesta 2 (DIF y Secretaría de Movilidad) - 17 fueron de género masculino y 12 femeninos (ver **Figura 20** - Encuesta 2 - Género)

Figura 19 - Encuesta 1 - Género

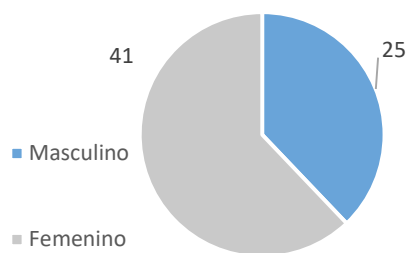
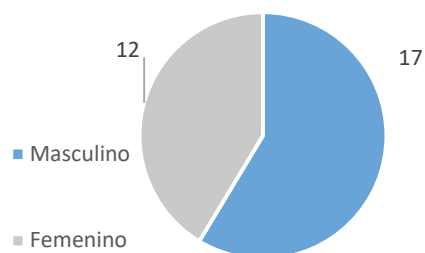


Figura 20 - Encuesta 2 - Género

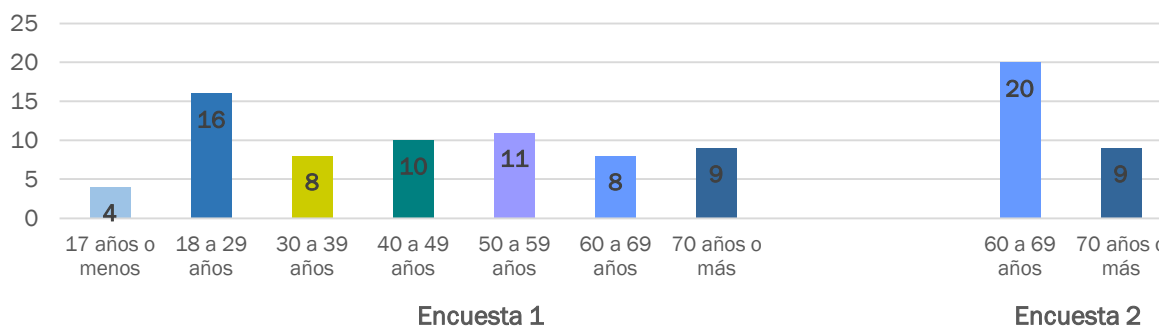


Fuente - Elaboración propia a partir de resultados de encuestas

En los resultados de las encuestas 1 - se obtuvo una participación de diferentes grupos de edades, siendo la población de 18 a 29 años con mayor participación. Lo cual enriqueció notablemente la recopilación de datos, proporcionando una amplia gama de experiencias, opiniones y percepciones, esencial para obtener una comprensión holística de los temas abordados.

Los resultados de la encuesta 2, realizadas por la Secretaría de Movilidad, hubo una participación más exclusiva de personas de 60 años o más, generando una valiosa perspectiva sobre la percepción y experiencias de este grupo demográfico particular.

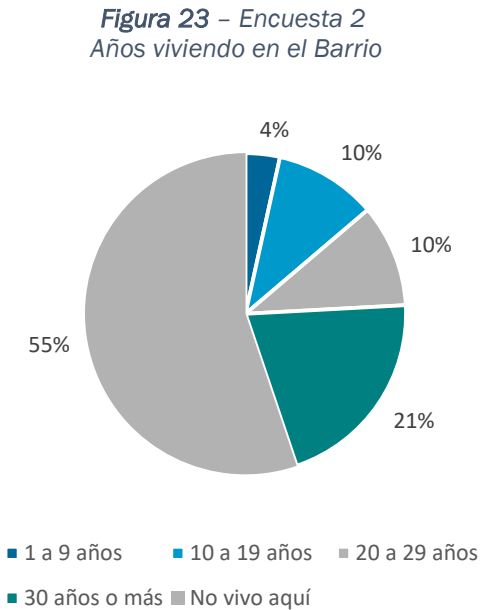
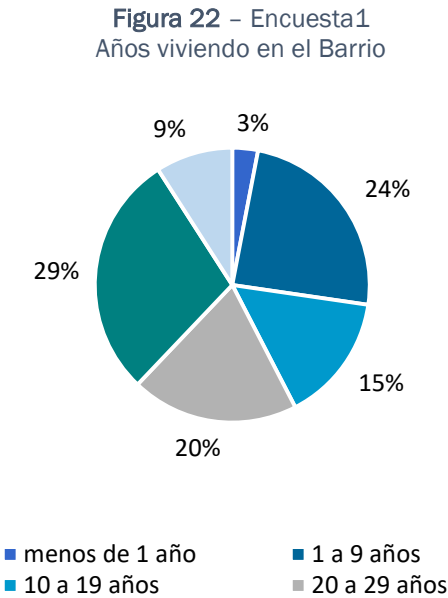
Figura 21 - Rangos de edad



Fuente- Elaboración propia a partir de resultados de encuestas

Para esta investigación era fundamental contar con un número significativo de encuestados que fueran residentes del área de estudio para obtener una comprensión precisa de la percepción de inseguridad en la zona. Este enfoque estratégico se basa en la premisa de que los residentes locales son los observadores más directos y, por ende, sus opiniones y experiencias son cruciales para desentrañar la complejidad de la problemática.

En las encuestas realizadas se logró alcanzar la máxima participación de residentes del polígono con un 90.90%, destacando especialmente aquellos que tenían más de 30 años de experiencia viviendo en la zona. Este segmento de la población mostró interés al participar activamente en el proceso de recolección de datos.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de Encuestas

Las encuestas realizadas por la Secretaría de Movilidad (**Figura 23 – Encuesta 2** Años viviendo en el Barrio) logra un alcance significativo del 55% al incluir entrevistas con personas que **no residen** en el área de estudio. A pesar de no ser residentes, estas personas logran proporcionar perspectivas complementarias a través de sus experiencias y observaciones, enriqueciendo así las percepciones de aquellos que, aunque no habiten en la zona, interactúan con ella y hacen un aporte desde una perspectiva externa.

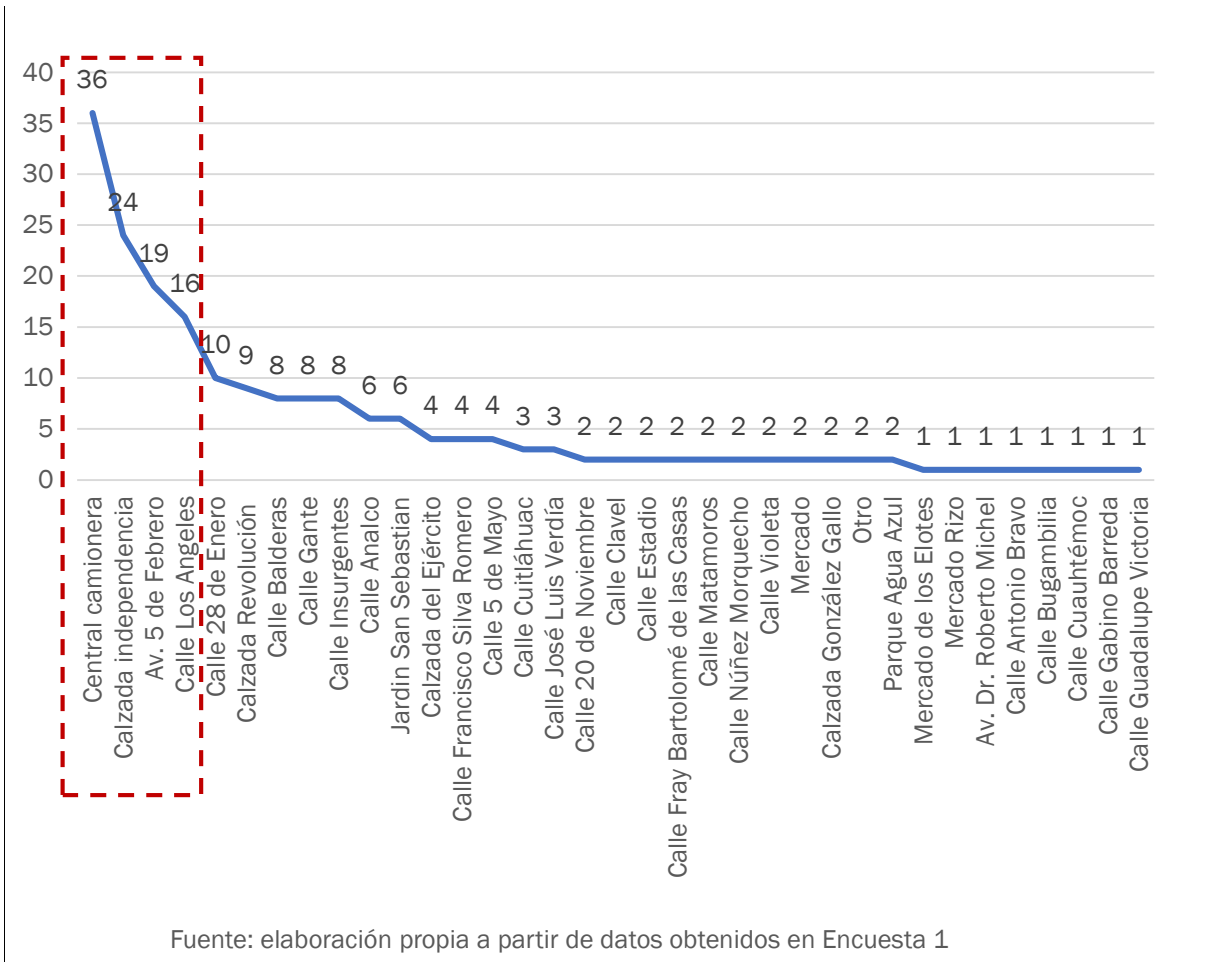
La diversidad de perspectivas de los encuestados dentro del área de estudio no solo amplió la diversidad de voces que representan la investigación, sino que también, brindó conclusiones más sólidas sobre las distintas dimensiones de seguridad percibida.

Lugares inseguros o mayor percepción de inseguridad

Se solicitó a cada encuestado que identificara en un mapa las 3 zonas o calles más inseguras del polígono de estudio, el objetivo del investigador es conocer la intensidad de delito y miedo al delito en diferentes lugares del área de estudio, mientras los encuestados señalaban en el mapa los lugares que identificaban como muy inseguros también hacían narrativas espontáneas de anécdotas personales sobre su experiencia o la de algún conocido, así como detalles adicionales en donde marcaron los puntos.

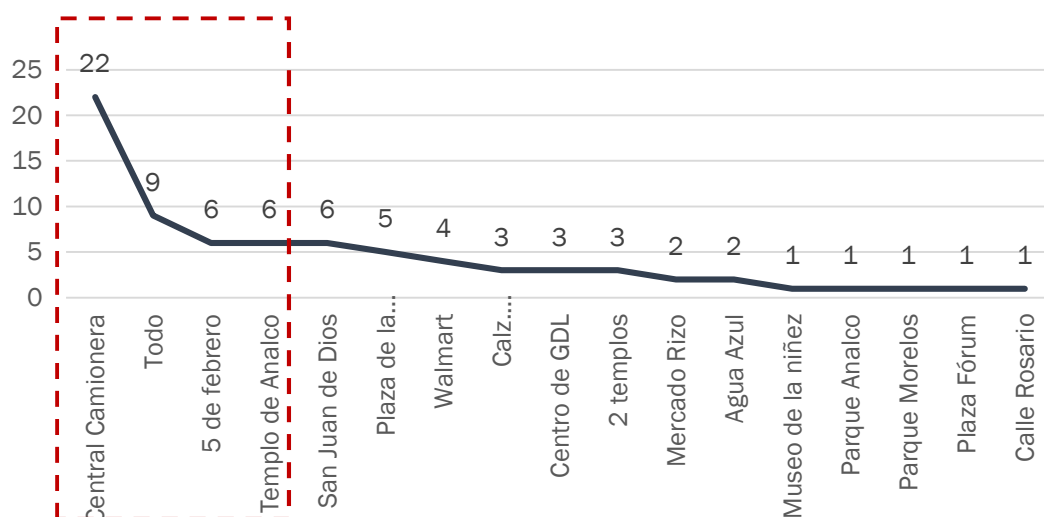
De los resultados obtenidos se enlistaron de mayor a menor el número menciones de los encuestados y posteriormente se analizarán las deficiencias de cada lugar para entender la relación de estos espacios la percepción del delito y miedo al delito.

Figura 24 - Lugares identificados como más inseguros en el polígono de estudio



Como se muestra en la **Figura 24** - Lugares identificados como más inseguros en el polígono de estudio, el lugar que mayor tuvo menciones fue la **Antigua Central Camionera** y sus alrededores, donde **36** de los 66 encuestados lo reconocieron como un lugar con alta percepción de inseguridad. En segundo lugar, identificado fue la **Calzada Independencia**, donde **24** de los 66 encuestados lo identificaron, en tercer lugar, fue la Av. 5 de febrero con un total de **19** menciones y en cuarto lugar la Calle Los Ángeles. Cabe mencionar que estos últimos dos puntos (Av. 5 de Febrero y Calle Los Ángeles) señalados en el mapa eran a los alrededores de la antigua Central Camionera.

Figura 25 - Lugares identificados como más inseguros en el polígono de estudio



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de la aplicación de Encuesta 2 - Secretaría de Movilidad de origen - destino.

El lugar que tuvo mayor mención en la encuesta 2 realizada por la Secretaría de Movilidad fue la **Antigua Central Camionera**, ver **Figura 25** - Lugares identificados como más inseguros en el polígono de estudio. Donde **22** de los 29 encuestados lo identificaron como un lugar con alta percepción de inseguridad, seguido por la respuesta **“TODO”** (todo el polígono) con un total de **9** respuestas. El área se percibe como insegura, especialmente para aquellos que no son residentes del polígono y que simplemente transitan por la zona o van a realizar actividades específicas.

En tercer lugar, la Av. 5 de febrero, la cual cuenta con 6 menciones al igual que el Templo de Analco. Coincidiendo con otro de los puntos de mayor percepción de inseguridad de la encuesta 1 – ver **Figura 24** - Lugares identificados como más inseguras en el polígono de estudio.

El resultado de las respuestas “lugares identificados como más inseguros dentro del polígono” se pudo ilustrar la distribución espacial de la concentración de percepción del delito y miedo al delito. En una escala cromática de intensidades, se percibe que la percepción no se distribuye de manera homogénea dentro del polígono, sino hay calles y lugares específicos identificados.

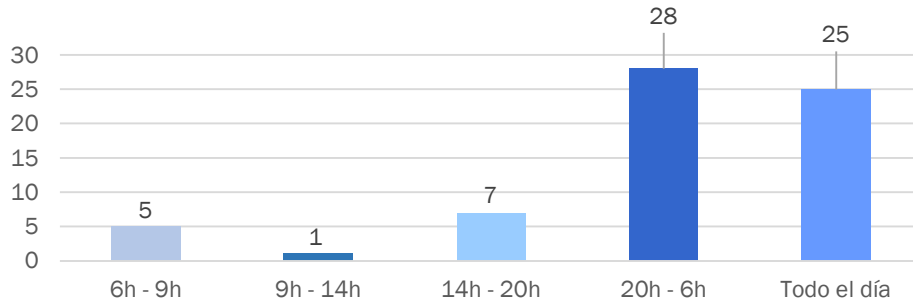
Figura 26 - MAPA DE MIEDO



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos en cuestras

Los resultados de las encuestas revelaron que existe una percepción generalizada de mayor inseguridad, especialmente en el intervalo de las **20:00 a las 6:00** horas, sin embargo, con resultados casi a la par es notable la respuesta **“Todo el día”** haya arrojado un resultado alto. Lo que sugiere que la percepción de inseguridad no se limita únicamente a un periodo específico, sino que abarca una **preocupación constante a lo largo del día**.

Figura 27 - Horario más inseguro



Fuente: Elaboración propia a partir de resultados de encuestas

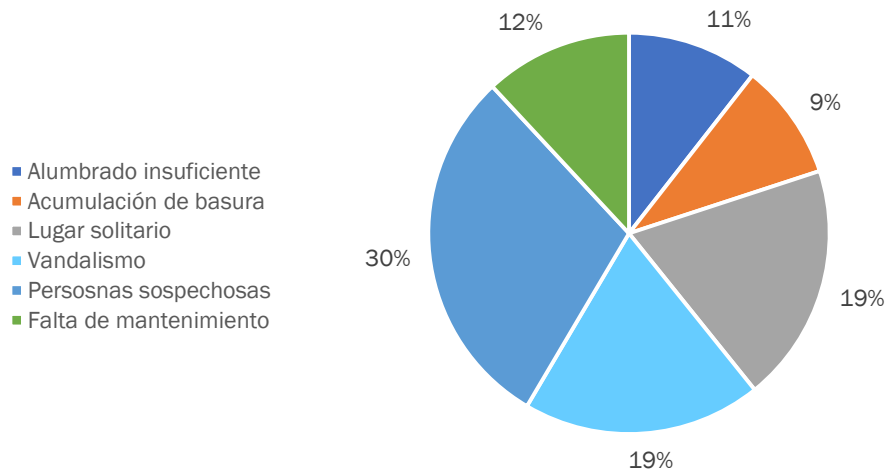
La interpretación de estos datos puede guiar la implementación de directrices que no solo se centren en mejorar la seguridad nocturna, sino que también aborde las preocupaciones de seguridad que persisten durante todo el día.

Se mencionan varios factores claves que son los condicionantes de inseguridad, contribuyendo significativamente a la percepción de inseguridad entre los encuestados, en primer lugar, con el 30% de los resultados a la presencia de **“personas sospechosas”**, que incluyen principalmente a individuos relacionados con el consumo de drogas y personas en situación de calle.

En segundo lugar, se observa un empate entre las respuestas **“lugar solitario”** y **“vandalismo”**, indicando que la percepción de inseguridad se ve afectada por la ausencia de “ojos en la calle” en áreas desoladas como por los actos de vandalismo que crean un entorno hostil y peligroso.

Además, se identificaron otros factores que contribuyen a la inseguridad, incluyendo la **falta de mantenimiento** (12%), la **insuficiencia de alambrado público** (11%) y la **acumulación de basura** (9%).

Figura 28 - Aspectos ambientales que inciden en la inseguridad



Fuente: elaboración propia a partir de resultados de encuesta

La repetición frecuente de las palabras **“robo”** y **“asalto”** en las respuestas a la pregunta sobre incidentes delictivos en las zonas de tránsito de los encuestados destaca la preocupación dominante en torno a estos tipos específicos de delito.

Por lo que la elección de los encuestados a sus preocupaciones de este tipo de delitos, refleja la conciencia de la comunidad sobre la importancia de **“evitar ciertas zonas”** que perciben como propensas a cierto tipo de incidentes delictivos.

Figura 29 - Delitos en zona de tránsito



Fuente. Elaboración propia a partir de resultados de encuesta

Transectos realizados

Transecto: Se llevo a cabo el primer acercamiento al trabajo de campo el día Domingo 13 de noviembre del 2022 a las 10:00am con una duración de tres horas y se desarrolló de manera progresiva a manera de inspección y para hacer un registro físico descriptivo mediante la propia percepción de entornos, comportamientos humanos, espacios abiertos. Simples observadores siguen el flujo de los acontecimientos. La conducta y la interacción continúan como lo harían sin la presencia del investigador, no interrumpidas por la intrusión (Alder y Alder, 1998, pag.81).

Se hizo un recorrido por las calles de la colonia Analco con particular interés del espacio público, en el sitio se realizó un registro fotográfico de las condiciones físicas del equipamiento urbano, calles, banquetas, parques públicos, alumbrado y vivienda. También era de interés reconocer las dinámicas sociales que se llevan a cabo en el espacio público ya que al ser domingo los Jardines frente al Templo San Sebastián de Analco y la Parroquia de San José de Analco fortalecen el número de usuarios que visitan estos espacios. Se logró entablar conversaciones informales con usuarios y vendedores de la zona.

- Posteriormente el 31 de enero 2023 se realizó otra visita en el barrio de Analco iniciando el recorrido a las 9:45 am junto con personal de Obras Públicas, DIF, Movilidad e ITESO por las avenidas principales que rodean el Barrio de Analco, así como los puntos críticos de mayores incidencias reportadas en el *Mapa de Calor* según la Plataforma de Seguridad del Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco durante el periodo de 01/01/2020 al 31/03/2023. En este recorrido también se sensibilizó a los participantes mediante los diferentes tipos de movilidad, haciendo uso de sillas de ruedas, muletas, vendaje de ojos y bastón para invidentes. El recorrido tuvo una duración de tres horas.

A partir de estas visitas al sitio en fin de semana y día laboral y en diferentes horarios, se recolectaron 103 fotografías que son la base del trabajo para esta metodología que se propone, de las cuales se seleccionaron 30 fotografías bajo los siguientes criterios: a) presencia de muros ciegos, b) área comercial, c) edificios abandonados/ventanas rotas, d) acumulación de basura, e) vandalismo, f) consumo de alcohol y drogas, g) falta de mantenimiento.

SELECCION DE TRANSECTOS

Los transectos se seleccionaron mediante la recopilación de mapas resultantes de la encuesta realizada. Este mapa, generado a partir de las percepciones de 6 encuestados, proporciona una representación visual de las áreas consideradas como más problemáticas en **términos de seguridad** dentro del barrio en donde se presentan particularidades relevantes.

Figura 30 - Mapa de miedo - señalamiento de encuestas sobre mapa



Fuente: Elaboración propia a partir de la recopilación de datos – pregunta 9 de encuestas

Los señalamientos marcados en el mapa por los encuestados **muestran una clara coincidencia con una zona al poniente del polígono**. Esto sugiere que los encuestados identifican una concentración de problemáticas y características en esa dirección, lo cual es de gran importancia para la selección de los transectos a analizar:

Zona 1. Antigua Central Camionera y sus perímetros.

Zona 2. Calzada Independencia – Estación Mi Macro Niños Héroes.

Figura 31 - Selección de zonas de análisis



Fuente: elaboración propia

RESULTADOS

Se ha realizado la observación de dos zonas en el polígono de estudio percibidos como los más inseguros en las encuestas aplicadas. Se ha obtenido un vaciado sintético de todos los datos sobre 5 mapas, en los cuales se ayudan a al entendimiento completo del área con la información obtenida de las diferentes técnicas de levantamiento.

conceptualizan como herramienta esencial para obtener una lectura gráfica del entorno, resultado directo de los instrumentos de investigación aplicados donde:

- En las encuestas, se perciben como **lugares inseguros** por los sujetos de investigación.
- En las entrevistas, se identifican los lugares con **mayores incidentes delictivos**.
- Se encuentra un **entorno que no favorece a la seguridad**.
- Los datos arrojados por el IIEG indican que existen una **concentración delictiva**.

La agrupación se realiza en 3 mapas subsecuentes:

Mapa 1 y 3) Datos del levantamiento de encuestas “Barrio Analco” y estructura espacial (fichas de observación directa).

- De la pregunta 9, en la cual se solicitó a los sujetos de investigación identificar y señalar en el mapa las tres zonas o calles más inseguras del barrio y escribirlas se elaboró un **mapa de miedo** del polígono de estudio.
- De la pregunta 11, en donde se solicita identificar los aspectos que a su percepción cree que incidan en la inseguridad de los lugares identificados en la pregunta 9.

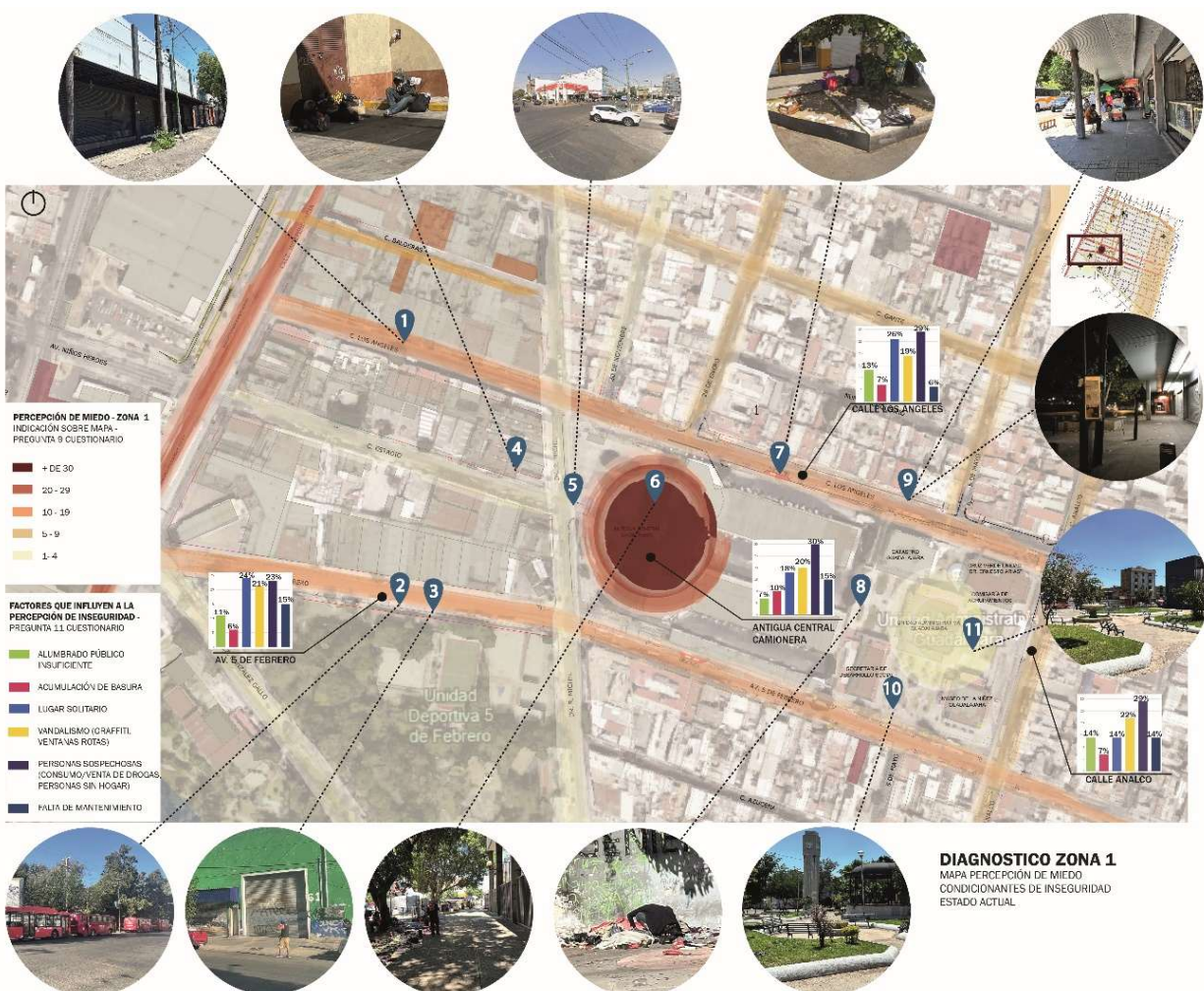
Mapa 2 y 4) Se consideró la recopilación de datos obtenidos de diversas fuentes y métodos: Uso de suelo operativo, número de incidencias de crimen (enero 2017- julio 2023, Plataforma de Seguridad, IIEG) y entrevistas.

- DINUE (Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, INEGI 2022) para identificar el uso de suelo operativo del polígono.
- Plataforma de Seguridad del Estado de Jalisco, donde se presenta la información de las carpetas de investigación iniciadas en la Fiscalía Estatal por delitos del fuero común.
- Entrevistas a expertos en seguridad, aportaron un marco analítico para interpretar los datos y comprender las problemáticas estructurales que afectan la zona.

Mapa 5) Áreas de oportunidad.

- Para la elaboración del **mapa 5**, se utilizaron las fichas de observación como una herramienta de registro detallado de las observaciones tanto visuales como descriptivas. Este mapa detecta las áreas de oportunidad, es decir, espacios con potencial para ser intervenidos mediante acciones de diseño urbano y estrategias de seguridad.

Mapa 1 - Diagnóstico de Zona 1 – Antigua Central Camionera

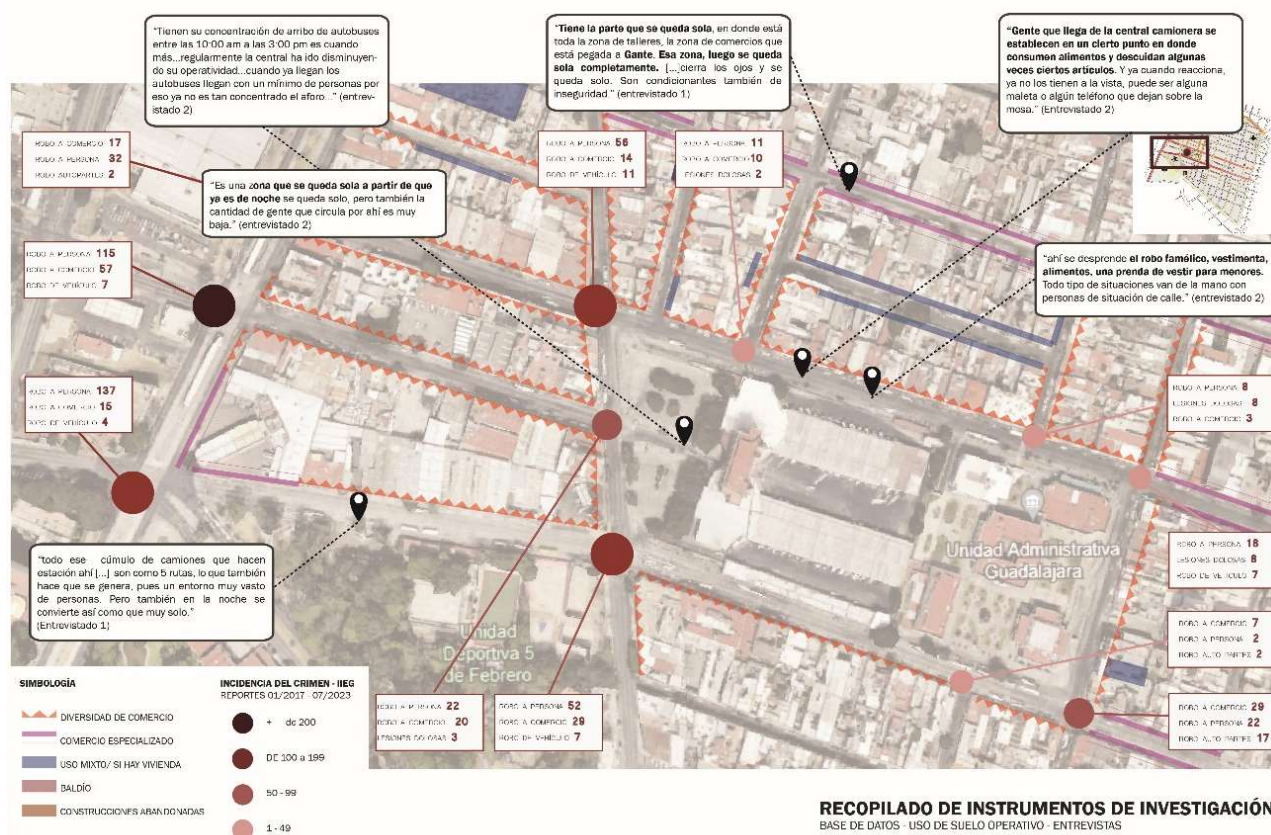


Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos en encuestas y fichas de observación.

El mapa muestra la concentración de menciones asociadas a los lugares más inseguros, representadas mediante una escala cromática. Los puntos específicos numerados y documentados con fotografías evidencian problemáticas tangibles como alumbrado público insuficiente, áreas con alta concentración de basura, lugares solitarios por falta de sombra, personas consumiendo estupefacientes, fachadas de locales comerciales opacas.

Estos factores que influyen en la percepción de inseguridad también son representadas cartográficamente mediante graficas, esto permite reconocer variaciones de problemáticas por zonas.

Mapa 2 – Zona 1. Recopilado de instrumentos de investigación



Fuente: Elaboración propia a partir de recopilado de instrumentos de investigación.

La zona 1 percibida como la **más insegura** del polígono de estudio por los sujetos de investigación es la zona de la "Antigua Central Camionera y sus alrededores" (con más de 30 menciones, ver **Mapa 1** - Diagnóstico de Zona 1 – Antigua Central Camionera). Se ubica en calle los Ángeles 218, entre Dr. R Michel y calle Analco.

La percepción de inseguridad se ve influenciada por diversos factores según las encuestas realizadas, los tres problemas principales en esta zona son la presencia de "**personas sospechosas**" (entre 23% y 30% menciones en encuesta), seguido de "**lugar solitario**" (entre 14% y 26%) y "**vandalismo**" (19% y 22%).

Esta área no solo se caracteriza por una **alta percepción de inseguridad** (ver **Mapa 1 - Diagnóstico de Zona 1 - Antigua Central Camionera**) sino que también las altas incidencias delictivas indican una **situación real de delincuencia y actividad criminal** en la zona (ver **Mapa 2 - Zona 1. Recopilado de instrumentos de investigación**). Según la información recopilada por la Plataforma de Seguridad se destacan dos cruces importantes donde se concentra la actividad delictiva al poniente de la Central Camionera. Donde se han registrado más de 100 incidencias en cada esquina de la Central Camionera siendo el **“robo a persona”** el tipo de robo más reportado, seguido por **“robo a comercio”** y **“robo de autopartes”** (ver **Mapa 2 - Zona 1. Recopilado de instrumentos de investigación**, frente al acceso de la Central Camionera).

Sin embargo, también hay otros cruces donde la incidencia delictiva es menor pero aun así requieren atención, como en el cruce de la Av. 5 de febrero con calle Analco, donde se han reportado más de 80 delitos durante el mismo periodo, siendo el **“robo a personas”** y el **“robo de autopartes”** los más recurrentes en este punto.

- Sobre las “personas sospechosas”

Las entrevistas revelan que se trata de **“personas en situación de calle”** quienes general la mayor parte de **“robo a personas”** y el **“robo a comercio”**, este último siendo mayormente del “tipo famélico”, es decir por necesidad (entrevistado 2, ver **Mapa 2 - Zona 1. Recopilado de instrumentos de investigación**). También se reporta que es en los **comercios de venta de alimentos** donde una de las situaciones recurrentes. Es cuando las personas que desbordan de la central camionera -referidas en entrevistas como **“personas foráneas”**-, se establecen en ciertos lugares a consumir alimentos, momento de vulnerabilidad, pues es cuando descuidan de sus pertenencias. Cuando reaccionan, ya no tienen su celular o su maleta (entrevistado 2, ver **Mapa 2 - Zona 1. Recopilado de instrumentos de investigación**).

En la zona se detecta a personas consumiendo alcohol y también presencia de personas consumiendo drogas (ver imagen “4”, en **Mapa 1 - Diagnóstico de Zona 1 - Antigua Central Camionera**). En la observación directa se observaron dinámicas de narcomenudeo en diferentes puntos, mediante una manera de operar bastante obvia para quienes presta un poco de atención. La presencia de estas personas es una de las principales preocupaciones por los encuestados.

- Sobre área solitaria

A pesar de que la variedad **comercial** y de **servicios** contribuye positivamente al dinamismo y vitalidad de la zona, no quedan exentos de los desafíos inherentes al horario de cierre.

- Dependencias municipales

En la zona al este de la Antigua Central Camionera, la dinámica durante el horario de operación de la confluencia de **dependencias municipales y servicios** es notable por su dicotomía horaria y presencia de personas. Estos organismos en su mayoría operan de lunes a viernes, con un horario tienen de atención que puede variar entre las 8:00 am y las 10:00am, cerrando entre 14:00hrs y 16:00 h, convirtiéndolo esta área en una zona referida como **“lugar solitario” en las encuestas**, esto se puede observar también en las fotografías. Durante el día, el tipo de vegetación existente (pasto y arboles de bajo porte) de las plazas no logran proporcionar **áreas de sombra significativas**. La exposición prolongada al sol convierte las bancas metálicas en superficies abrasadoras e incómodas para sentarse (ver imagen 10 y 11, en **Mapa 1** - Diagnóstico de Zona 1 – Antigua Central Camionera). Esta falta de **áreas de sombra** provoca **ausencia de áreas de permanencia**, y a su vez, espacios sin **vigilancia natural**.

Fotografía 1 - Sombras improvisadas



Fuente: Fotografía recuperada de googlemaps

Como medida para mitigar el impacto del sol en los usuarios que esperan para realizar sus trámites correspondientes se hizo el registro de la instalación de toldos y sillas por parte de las dependencias que se retiran día con día.

En estas áreas sería importante considerar áreas de suficiente sombra que permita que las personas usen el espacio, de ser posible cambiar el tipo de mobiliario metálico, limitar ciertas

áreas que quedan fuera de vigilancia natural durante la noche para que no sean guaridas, acompañar esto con buena iluminación, kioscos de venta de comida.

- **Central camionera**

En el acceso principal a la Central caminera, desde la calle R Michel, en una calle interna que conduce a la sala de espera, se observa un fenómeno similar pero derivado de otras dinámicas -ver zona central de **Mapa 1 - Diagnóstico de Zona 1 – Antigua Central Camionera****Mapa 1 - Diagnóstico de Zona 1.**

En esta zona la percepción de inseguridad de las más altas en el cuestionario (ver **Mapa 1 - Diagnóstico de Zona 1 – Antigua Central Camionera**). La entrevista 1 explica que es una zona que “**queda muy desierta a cierta hora**” y que “**hay una circulación muy baja de personas**” debido a que hay un movimiento pendular generado por el movimiento de autobuses (llegada/salida). A momentos la calle es un área completamente desolada, y al estar desvinculada visualmente del resto de las calles (es una especie de andador interno), la sensación de vulnerabilidad aumenta.

Para quienes llegan a la Central, los recibe, no obstante, una gran **área arbolada** a lado del estacionamiento, donde hay comercio informal con productos diversos (ropa, celulares, navajas) y alimentos (tradicionales birotos). Pero, por otro lado, también hay alta presencia de “**personas en situación de calle**”, que **facilitan la acumulación de basura**, el deterioro de la imagen urbana, (ver Fotografía 2 - Personas en situación de calle).

Fotografía 2 - Personas en situación de calle



Fuente: Elaboración propia

En esta zona sería altamente deseable tener un área de permanencia, que pudiese ser supervisado. Hay una oportunidad perdida por la falta de transparencia desde la sala de espera de la Central Caminera sobre esta zona. Por ser un área con tanto flujo de personas, aumento de iluminación por la noche e incentivar el flujo de personas (venta de alimentos, corredor de alimentos).

Por otro lado, continuando el recorrido natural de “foráneos” hasta la estación de MiMacro, en la Calzada Independencia, el “**flujo de personas**” es discontinuo y caótico. Hay múltiples obstáculos que se encuentran el peatón. No hay paso seguro en la avenida R. Michel, ni tampoco al ingresar a la Central de camiones. Son **banquetas** estrechas, se encuentran en mal estado, invadidas por postes o arbolado, que disminuyen aún más la superficie del peatón. Algunos tramos no están claramente delimitados ni tienen cambio de nivel con el arroyo vehicular (Ver **Fotografía 3** - Ingreso a la Antigua Central Camionera).

Fotografía 3 - Ingreso a la Antigua Central Camionera



Fuente: Fotografía recuperada de Googlemaps

Se propone reubicar el ingreso a los estacionamientos públicos de la Central Camionera para los automóviles no invadan los “cruces seguros” peatonales y las maniobras vehiculares se realicen en la calle de ingreso principal. En esta misma zona se ubicará un “tótem o motivo de ingreso” que ayude a crear una **sensación de transición** o cambio de entorno que influya en la percepción y actitud de quienes ingresan.

En este punto sería necesario facilitar el flujo de los transeúntes (una sección de banqueta mayor), si no es de forma continua, si en algunos tramos que podrían ser áreas de permanencia y, por tanto, de vigilancia natural [parklet] es necesario considerar los cruces seguro y una señalética de ruta segura en la zona.

La Avenida Dr. R. Michel se desarrolla en diferentes secciones y cambios de sentido desde la Calzada Independencia (donde inicia) hasta la Calzada Jesús González Gallo (límite de polígono de estudio).

Fotografía 4 - Av. Dr. R. Michel - S1



La **sección 1** de la Av. Dr. R. Michel inicia en tres carriles vehiculares (9 m) con banquetas estrechas de cada extremo. (1.50 metros máx.) Donde se puede observar como los automoviles se estacionan sobre las banquetas de por si estrechas invadiendo los carriles vehiculares, limitado el flujo vehicular a dos carriles utiles.

Fotografía 5 - Av. Dr. R. Michel - S2



La **sección 2** de la Avenida R. Michel gana un carril quedando de 4 carriles (13 m), pero este adicional con cambio de dirección solamente entre Calle los Ángeles y Av. 5 de febrero (frente a la Central Camionera) con banqueta a cada extremo no mayor a 1.50 metros de ancho.

Fotografía 6 - Av. Dr. R. Michel - S3



La **sección 3**, se convierte en una Avenida de 4 carriles vehiculares en una sola dirección (al sur) con banquetas demasiado estrechas, menores de 80 centímetros.

Como criterio general se propone la construcción de los cruces seguros como eje central de la propuesta, en cruces específicos se tiene que hacer mediante “reductores de velocidad” - elevación transversal para obligar a los conductores a reducir la velocidad- para resguardar la seguridad de los peatones. Acompañado de una señalización clara en vía horizontal (balizamientos) y vertical (señalética).

En la sección 1 de esta avenida se propone reducir a dos carriles de circulación de 3.50m y ensanchar las banquetas a 2.50m, dejando “zona de servicio” para arbolado y bancas donde sea posible, ya que algunos de estos comercios automotrices requieren rampas para automóvil.

En la segunda sección -frente a la central camionera- se recomienda continuar con los dos carriles en un sentido y adicionar el tercer carril con cambio de sentido delimitado por un camellón con bordillo para refugio y protección de peatones en el centro de la vía (1 m), esto ayuda a reducir la distancia de cruce y la exposición de peatones al tráfico vehicular. Esto posibilitara tener banquetas con espacio adecuado para el flujo de peatones (1.50m libres) y una “zona de servicio” que incluye mobiliario urbano, incluyendo bancas, postes de iluminación, semáforos, basureros y elementos paisajísticos (0.75 m).

- Comercio

En el perímetro de la Antigua Central Camionera se observa una clara disparidad en la distribución de suelo, donde hay mayor cantidad destinada a **usos comerciales y servicios** en comparación con la destinada a fines habitacionales. Solo existe un edificio de uso mixto en el que, si hay **vivienda**, ubicado sobre calle Analco entre la Avenida 5 de febrero y calle Ángeles (ver **Mapa 2** – Zona 1. Recopilado de instrumentos de investigación en zona Este), el resto de edificaciones de la zona restringe a uso a comercial.

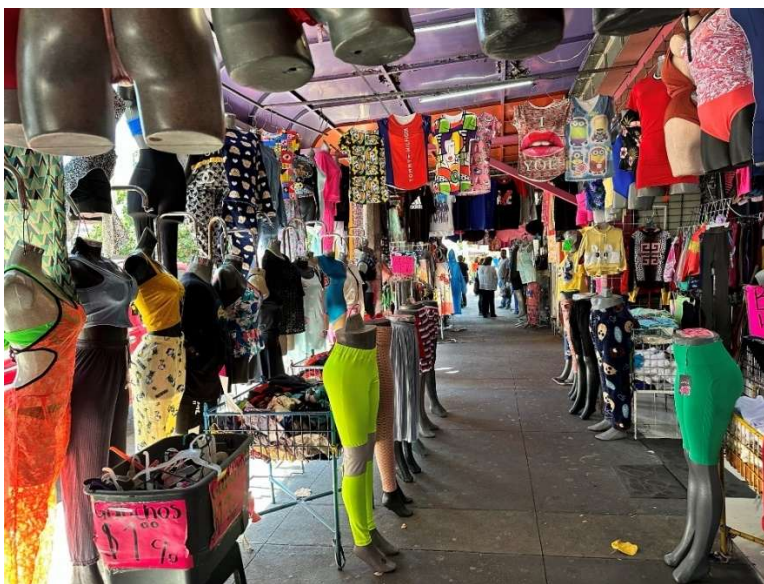
Este **uso mono funcional**, como lo explican los entrevistados y los encuestados, en donde no hay más “ojos en la calle” a partir de la hora de cierre de comercios a las 18h, se genera un espacio sin **vigilancia natural**. Además, hay otras condicionantes que contribuyen a la percepción de inseguridad reportados en las encuestas, como es el “**alumbrado público insuficiente**” (ver imagen 9, en **Mapa 1** - Diagnóstico de Zona 1 – Antigua Central Camionera) donde más allá de la iluminación de comercio, existen **áreas de oscuridad** total sobre la calle y el conjunto de servicios municipales.

Desconexión visual/Barreras visuales / permeabilidad **visual por comercio**

Una de las grandes problemáticas del comercio de la zona son sus fachadas, que consiste en vanos de hasta 4 metros de longitud asegurado por cortinas metálicas enrollables que se bajan al finalizar las actividades. A partir de cierto horario, se generan espacios sin transeúntes. Los comercios cierran sus cortinas, formando un muro ciego continuo (ver imagen 1, 3 y 9 en **Mapa 1** - Diagnóstico de Zona 1 – Antigua Central Camionera), sin permeabilidad visual alguna, creando una sensación similar del del “**efecto túnel**”.

Durante el día, cuando los comercios están abiertos, se genera otro tipo de problemática, pues los productos de los comercios generan obstáculos visuales, invadiendo con mercancías las banquetas, estrechando la superficie disponible para el **flujo peatonal** tanto en la zona comercial de ropa (ver **Fotografía 7** - Banquetas invadidas por mercancía) y en la zona de talleres (ver **Fotografía 8** - Banquetas invadidas por mercancía - talleres)

Fotografía 7 - Banquetas invadidas por mercancía - Boneterías



Fuente: Elaboración propia

Fotografía 8 - Banquetas invadidas por mercancía - talleres



Fuente: Elaboración propia

Este **efecto túnel** también se puede apreciar sobre la Av. 5 de febrero y se debe a la combinación de un muro de piedra alto que limita la unidad deportiva 5 y por otro lado la alta presencia de autobuses estacionados (ver imagen 2, en **Mapa 1** - Diagnóstico de Zona 1 – Antigua Central Camionera) creando una **ausencia de vigilancia** que dificulte la detección temprana de situaciones de riesgo que puedan surgir. Esto se ve reflejado en la alta incidencia de robos cometidos en las esquinas de este recorrido (incidencias del crimen, ver **Mapa 2** – Zona 1. Recopilado de instrumentos de investigación).

- Sobre “vandalismo”

Se detecta en la zona varios comercios con grafiti en sus fachadas, (ver imagen 3, en **Mapa 1** - Diagnóstico de Zona 1 – Antigua Central Camionera). El edificio de la Central Camionera -icono de la modernidad en Guadalajara-, muestra signos evidentes de **vandalismo, deterioro y abandono**, evidenciado por la ausencia de varias ventanas y un estado general de **“falta de mantenimiento”**, siendo una de las menciones que también aparece en las encuestas (entre 6% - 15% menciones en encuesta).

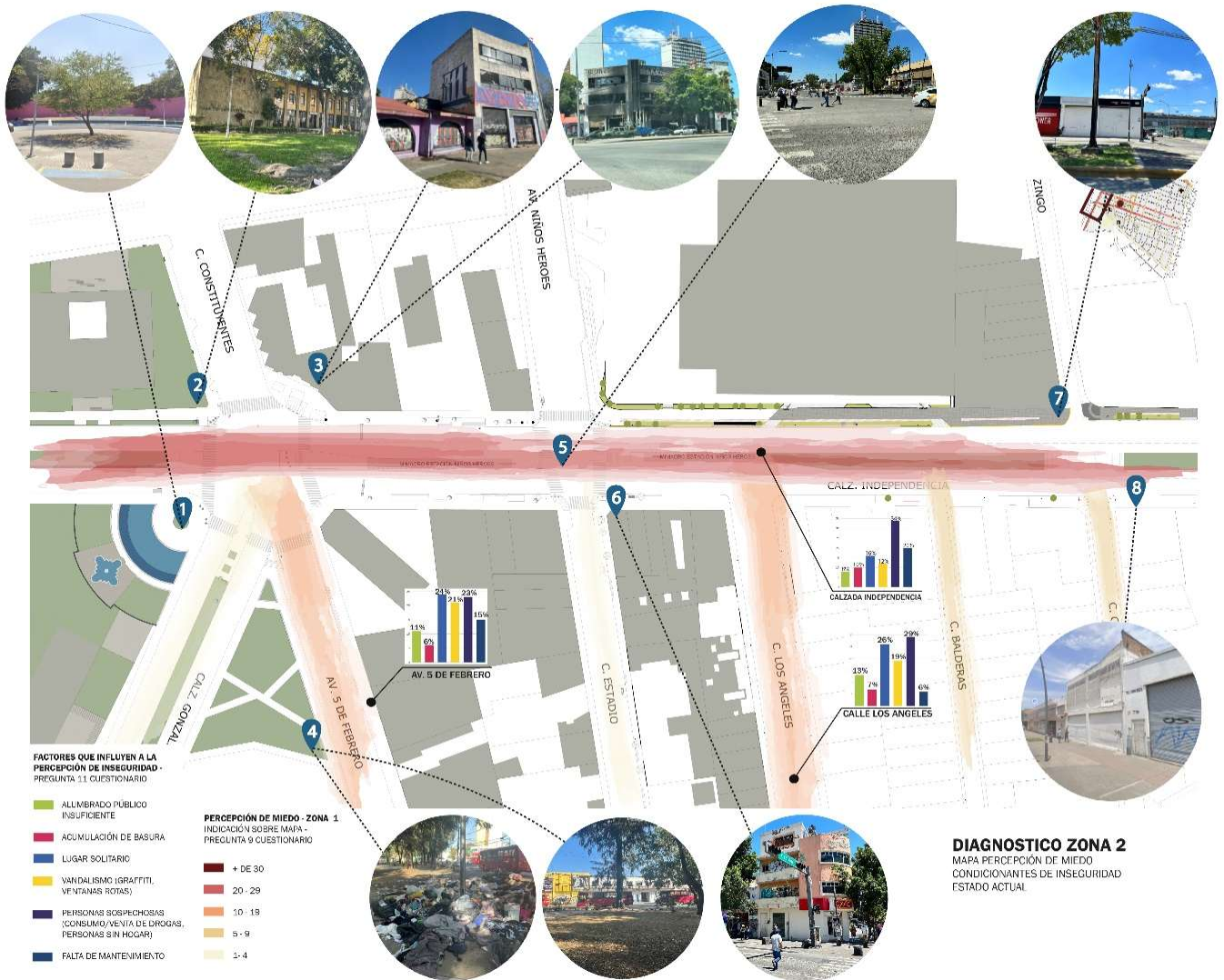
Se observa **“acumulación de basura”** en esta zona -siendo una de las preocupaciones también según los resultados de encuestas (entre 6% - 10% menciones en encuesta) especialmente en los cajetes para árboles y jardineras (ver imagen 7, en **Mapa 1** - Diagnóstico de Zona 1 – Antigua

Central Camionera) donde se observa que si hay botes de basura, sin embargo, se sospecha que las bolsas de dimensiones mayores son desechos de comercio particular, por lo que el servicio de recolección de basura no es frecuente.

La basura también, esparcida por el piso en uno de los patios posteriores de las dependencias municipales (ver imagen 8, en **Mapa 1** - Diagnóstico de Zona 1 – Antigua Central Camionera) donde se observa a una persona hurgando en ella, posiblemente sea una **“persona en situación de calle”** que se ha establecido en ese lugar.

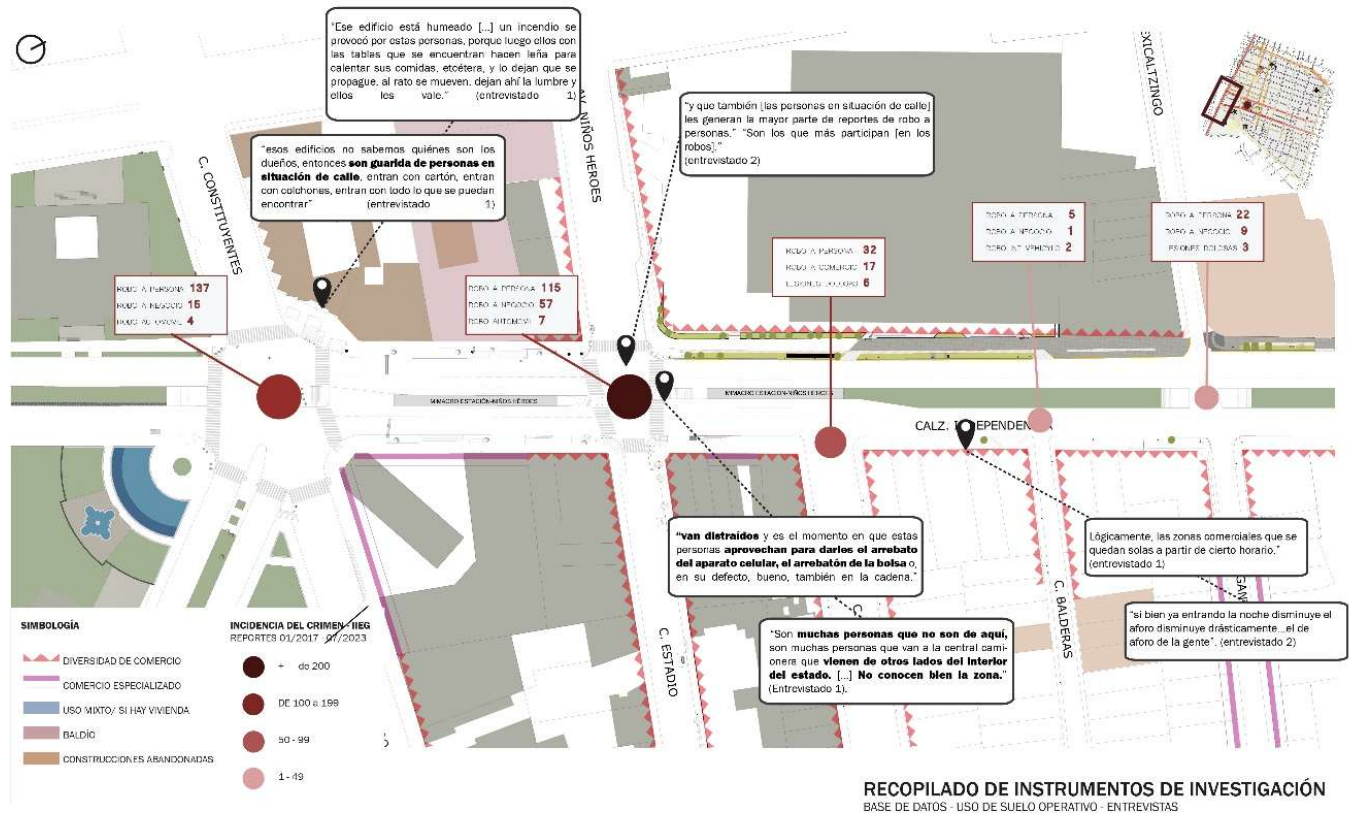
EL resultado aquí es un impacto negativo en la imagen urbana, en la que de forma similar al efecto del “vidrio roto”, inicia una espiral de deterioro que, como se sabe en los estudios de CPTED, generan un ambiente que incentiva a los comportamientos indeseados.

Mapa 3 - Diagnóstico Zona 2 - Calzada Independencia



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos en encuestas y fichas de observación.

Mapa 4 – Zona 2. Recopilación de instrumentos de investigación



Fuente: Elaboración propia a partir de recopilado de instrumentos de investigación.

Zona 2. Calzada Independencia - Estación Mi Macro Niños Héroes.

El transecto 2 ubicado en el perímetro del polígono de estudio, sobre la Calzada Independencia entre la Calzada González Gallo y calle Gante, un recorrido de **500m**. Abarcando los tres accesos/salidas de la estación Mi Macro Calzada – estación Niños Héroes.

1) Número de incidencias de crimen y estructura especial.

El análisis crítico en este transecto específico, la convergencia de los resultados provenientes de los instrumentos de investigación revela un patrón alarmante, pues apunta inequívocamente hacia la existencia de una preocupante percepción de inseguridad (ver **Mapa 3 - Diagnóstico Zona 2 - Calzada Independencia**) que, además, coincide con la alta incidencia delictiva reportada (ver **Mapa 4 – Zona 2. Recopilación de instrumentos de investigación**).

Es el cruce de tres vialidades importantes de la ciudad, la Calzada Independencia con Calzada González Gallo y Av. 5 de febrero. Aunque no es el cruce que mayores incidentes delictivos, si es el cruce donde se han registrado la mayor cantidad de “robos a personas” (137), seguido por “robo a negocio” (15) y robo a vehículo (4).

En este mismo cruce, se destaca la presencia de edificios abandonados y vandalizados (ver imagen 3 en **Mapa 3** - Diagnóstico Zona 2 - Calzada Independencia) así como gran presencia de lotes baldíos. Se logra registrar un gran hallazgo de los transectos realizados, se presenta la imagen de lado izquierdo, la cual fue tomada en enero 2023, se puede apreciar que el edificio a pesar de estar muy vandalizado, conserva una parte de sus ventanas, los portones de acceso están completos, se perciben algunas muestras de color en sus fachadas. Y 6 meses después de haber tomado la foto, el mismo edificio se encuentra completamente quemado, con más ventanas rotas e incompletas, sin portones de acceso y con su fachada humeada. Es curioso que en la imagen de lado derecho hay un vehículo militar, percibiéndose el lugar como si estuviera en “guerra”.

Degradación de edificio en 6 meses

Fotografía 10 - Edificio enero 2023



Fotografía 9 - Edificio Julio 2023



Fuente: elaboración propia

Se identifican áreas verdes sin mantenimiento y con bastante “**acumulación de basura**” (ver imagen 4 – izquierda, en **Mapa 3** - Diagnóstico Zona 2 - Calzada Independencia) donde además hay escasa presencia de mobiliario urbano, como bancos, áreas de descanso, juegos para niños, entre otros (ver imagen 4 – derecha, en **Mapa 3** - Diagnóstico Zona 2 - Calzada Independencia).

Al final, este espacio queda como **un área de tránsito** entre las numerosas paradas de transporte público que existen, pues la acumulación de basura y la escasez de lugares para sentarse, no invita a que las personas puedan permanecer y puedan ser “vigilantes” naturales.

En contra esquina de esta área, se encuentra la fuente del Parque Agua Azul y también el jardín lateral de la Casa de la Cultura Jalisciense (ver imagen 1 y 2 en **Mapa 3** - Diagnóstico Zona 2 - Calzada Independencia) ambos espacios carecen de mobiliario para que estos espacios puedan considerarse como “áreas de permanencia”, por lo que termina siendo un cruce sin vigilancia, lo cual hace sentido a la alta incidencia de robos a personas en la zona.

1. Durante la noche, se percibe falta de iluminación pública.
2. Se percibe una movilidad complicada para los peatones por los cruces de las vialidades y el tránsito vehicular, así como la poca señalización.
3. Zona de uso: CS4 (Comercio y Servicios Impacto Alto) quedando desolado en ciertos horarios.
4. Acceso/salida de la estación Mi Macro Calzada – estación Niños Héroes.

En el punto medio de las salidas de Mi Macro, es el cruce de la Calzada Independencia con la Calle Estadio. En este cruce es el cruce donde se han registrado la mayor cantidad de incidentes delictivos (más de 200, ver **Mapa 4** – Zona 2. Recopilación de instrumentos de investigación) donde es el robo a personas el delito más común (115), seguido por “robo a negocio” (57). A diferencia con el cruce descrito previamente, en este se encuentran más locales comerciales.

El entorno de este punto conflictivo relacionado con aspectos ambientales que no favorecen a la seguridad:

1. Accesos/salidas de la estación Mi Macro Calzada – estación Niños Héroes.
2. Una de las esquinas de este cruce es el estacionamiento de una tienda de conveniencia.
3. Falta de mantenimiento en las áreas verdes de la tienda de conveniencia.
4. Concentración de basura sobre las banquetas.
5. Infraestructura obsoleta y obras incompletas.
6. Predios vandalizados con grafiti en sus fachadas.
7. El follaje de los árboles es muy bajo, creando una desconexión visual y por otro lado cubre la luz de las luminarias públicas por la noche.
8. Fachadas de los predios con muros ciegos.
9. Poca variedad de comercio.
10. Banquetas en mal estado.

11. No hay barreras de protección para los peatones cuando salen o entran a la estación Mi Macro.

La tercera marca del punto del transecto, es el cruce de la Calzada Independencia con la Calle Gante, en este lugar se registraron **32** denuncias de Robo a persona, seguido por robo a negocio (**17**) denuncias y robo interior de automóvil (**6** denuncias)

El entorno de este punto conflictivo relacionado con aspectos ambientales que no favorecen a la seguridad:

1. Zona mono funcional.
2. Fachadas de predios con cortinas comerciales.
3. Banquetas suficientemente anchas, pero con poca vegetación.
4. Falta sombra.
5. Fachada de “Walmart” y otros predios son completamente cerradas a lo largo de Calzada Independencia.
6. Hay infraestructura que estorba el paso peatonal en las esquinas.

Este es un punto donde hay menor tránsito de personas en comparación con los otros dos que son parte de los accesos/salidas de Mi Macro, por lo que la cantidad de reportes de incidencia delictiva son menores, sin embargo, se pueden observar áreas de oportunidad.

3) ÁREAS DE OPORTUNIDAD

El **Mapa 5 - Directrices de diseño**, constituye una herramienta de análisis y propuesta urbana que sintetiza las principales problemáticas y oportunidades detectadas en el área de estudio, así como las estrategias de intervención centradas en el peatón, para mejorar la movilidad, el espacio público y la calidad urbana del entorno. El plano se apoya en una base cartográfica del aérea, sobre la cual se superponen distintos elementos gráficos y simbologías que permiten identificar flujos peatonales, nodos, áreas de oportunidad y problemáticas espaciales.

Este enfoque corresponde a la necesidad de comprender la ciudad como un sistema de relaciones sociales y espaciales, donde el diseño urbano influye directamente en el comportamiento humano y la percepción de seguridad (Lynch,1960; Gehl,2010).

La delimitación de eventos asociados a la inseguridad, respaldada por datos cuantitativos y cualitativos, evidencian la necesidad imperante de estrategias efectivas para combatir al delito y el miedo al delito. Diversos autores señalan que la percepción de inseguridad no siempre se correlaciona únicamente con la incidencia delictiva, sino también con las características físicas

y sociales del entorno urbano, tales como la falta de actividad, poca visibilidad o la ausencia de personas en el espacio público (Jacobs, 1961; Newman, 1972).

En este contexto, la presente investigación no se limita a documentar los problemas de inseguridad, sino también, proponer recomendaciones sustentadas teóricamente que puedan contribuir a la implementación de directrices de diseño efectivas, orientadas a la construcción de entornos más seguros y resilientes para sus habitantes.

En el análisis del transecto 1, se han identificado diversos espacios como áreas de oportunidad que presentan un gran potencial en la creación de entornos seguros, que además de abarcar aspectos relacionados con la seguridad de las personas, también serán significativos en la calidad de vida de los residentes y transeúntes.

En primer lugar, el mapa destaca los **flujos peatonales**, representados mediante líneas punteadas con flechas negras. Estas líneas indican las direcciones predominantes de desplazamiento de las personas a partir de su llegada/salida de la Antigua Central Camionera y la estación de macrobus. La lectura de estos flujos permite comprender como se desplaza la población dentro del área y donde se generan mayores demandas de espacio peatonal.

Sobre estos flujos peatonales se identifican diversas **áreas de oportunidad**, señalado con círculos rojos continuos. Estas áreas de oportunidad corresponden a intersecciones, accesos o puntos estratégicos donde es posible intervenir mediante diseño urbano para mejorar la seguridad y accesibilidad del peatón. En muchos casos estos nodos coinciden con cruces viales complejos y con zonas de alta afluencia, lo que refuerza la necesidad de intervenciones puntuales.

Un aspecto fundamental incorporado en el análisis es el planteamiento de radios de distancias de reconocimiento entre personas, los cuales se sitúan aproximadamente entre los 25 metros, siendo óptimo por debajo de los 20 metros. Estos radios responden al estudio del comportamiento humano y de las interacciones sociales, ya que dentro de este rango es posible reconocer e identificar a otra persona. Cuando estos límites son rebasados, se entra en una zona anónima, asociadas frecuentemente con la percepción de inseguridad y miedo al delito (Lynch, 1960; Hall, 1966; Ghel, 2010). En el ámbito urbano, es indispensable cubrir estos radios de reconocimiento para evitar la existencia de áreas que no son percibidas como “vigiladas”. Por ello, el mapa propone una distribución estratégica de espacios de permanencia donde se permita mantener estos rangos visuales. La idea de contar con áreas de permanencia o espacios donde las personas puedan estar presentes y actuar como “vigilantes naturales” de su propio

entorno se vincula directamente con los principios de la teoría del entorno construido y la seguridad urbana. Crear entornos urbanos que fomenten la presencia activa de personas contribuye a inhibir comportamientos delictivos y refuerza la percepción de seguridad.

En este sentido, los círculos rojos punteados, **señalan propuestas vinculadas al comercio** existente, el cual ya forma parte activa del tejido urbano. La intervención plantea la activación y cualificación del espacio exterior inmediato a los locales, mediante dispositivos urbanos tipo “parklets”. La propuesta consiste en generar extensiones temporales hacia el área de estacionamiento, transformando superficies destinadas al automóvil en espacios de permanencia para las personas. El diseño incorpora mobiliario urbano, vegetación, elementos de sombra y áreas de estancia que favorecen la interacción social, el descanso y el uso cotidiano del espacio. La implementación de estos espacios contribuye a humanizar la escala humana, mejorar la experiencia peatonal y consolidar nodos activos a lo largo del desplazamiento de flujos peatonales.

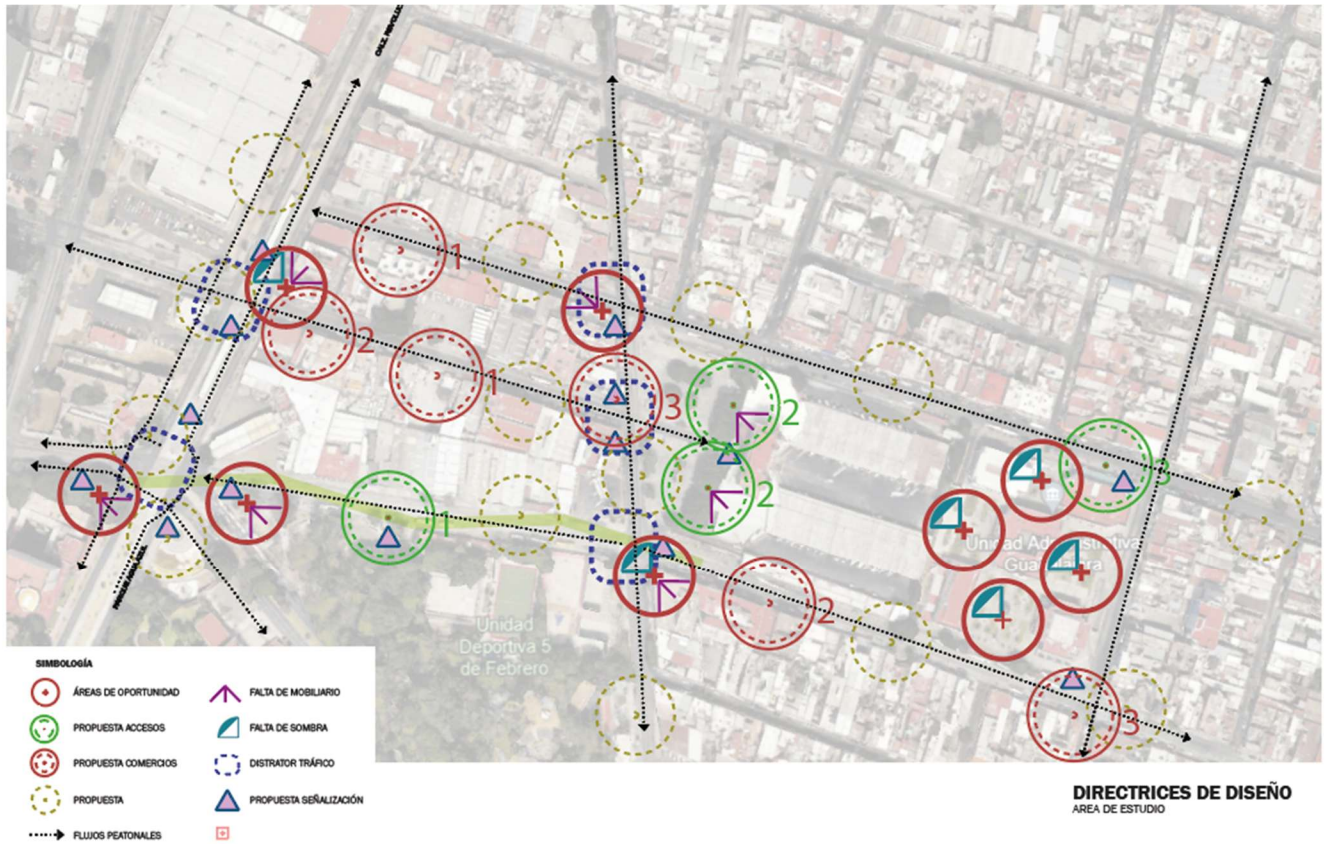
Por otro lado, los círculos verdes representan propuestas de accesos, indicando puntos estratégicos del área donde se requiere mejorar los ingresos para que sean más claros, visibles, accesibles y seguros.

El mapa también identifica problemáticas relacionadas con el confort urbano, como la **falta de mobiliario** representado con una flecha morada y la **falta de sombra** representado en un triángulo azul. Estas carencias urbanas, limitan la permanencia de personas en el espacio público y, por lo tanto, reducen la cobertura efectiva de radios de reconocimiento. La incorporación de bancas, jardineras, arbolado, pérgolas, iluminación, botes de basura y otros elementos de confort, resultan clave para fomentar la ocupación constante del espacio.

Asimismo, se señalan áreas identificadas como **distractores de tráfico**, marcadas con trazos azules discontinuos, que evidencian conflictos peatonales que resultan ser riesgosos para el transeúnte. Estas zonas requieren un rediseño vial y señalización adecuada para priorizar la seguridad del peatón.

La propuesta de señalización, representada con triángulos rosas, complementa las intervenciones anteriores para mejorar la legibilidad del entorno, orientar a los usuarios en sus desplazamientos dentro del área.

Mapa 5 - Directrices de diseño



Fuente: Elaboración propia

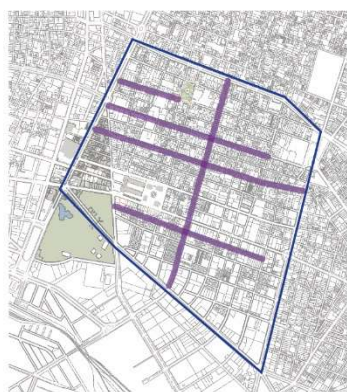
INTERVENCIÓN EN CALLES DE POLÍGONO GENERAL

Dentro del área de estudio existen distintas secciones de vialidades que estructuran la movilidad urbana. Existen vías de alto flujo vehicular -vialidad tipo 1-, incluyendo rutas de transporte, funcionando como ejes de conectividad a las avenidas perimetrales del polígono. En contraste, las vialidades internas -tipo 3- presentan menor intensidad vehicular, de un solo carril vehicular con un carril de estacionamiento en ambos lados. De manera similar existe el tipo de vialidad 2, de tránsito moderado, pero de un solo carril de flujo vehicular y un carril de estacionamiento. Todos los tipos de vialidades presentan un sobredimensionamiento en sus carriles, dejando muy estrecho el espacio para circulación peatonal.

Figura 32 - Tipos de vialidades internas del área de estudio



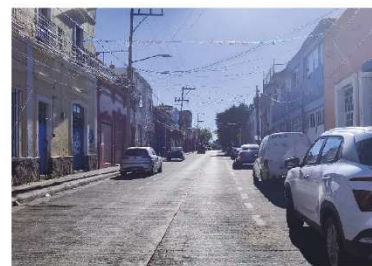
VIALIDAD TIPO 1 - INTERNA 2 VÍAS
CALLE LOS ÁNGELES Y AV. 5 DE FEBRERO



VIALIDAD TIPO 2 - INTERNA



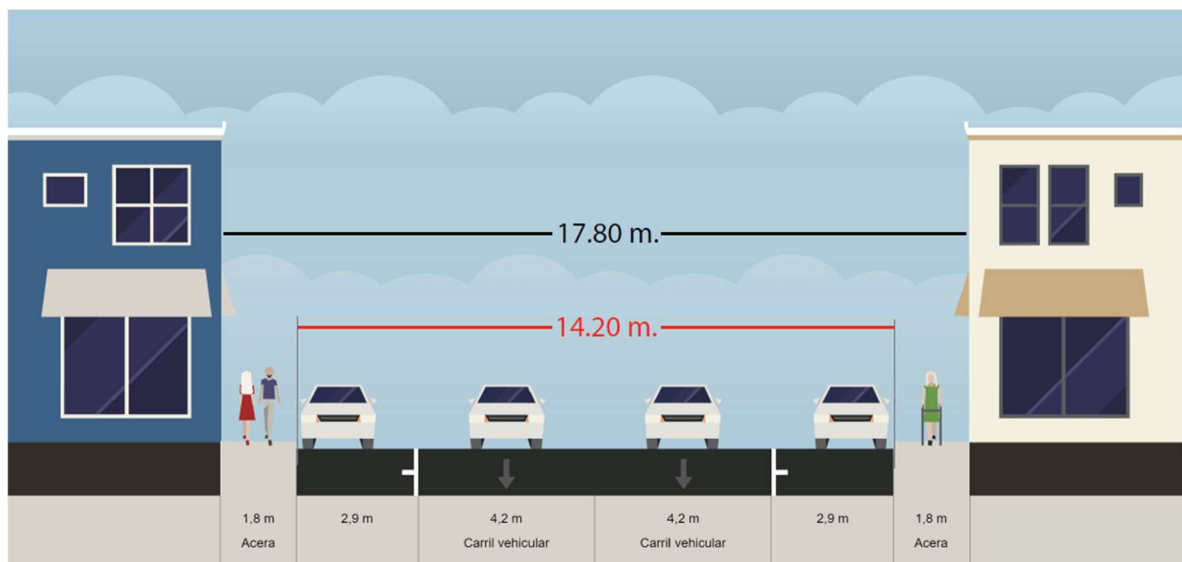
VIALIDAD TIPO 3 - INTERNA



Fuente: Elaboración propia.

El tipo de planificación vehicular deja en según plano las necesidades de los peatones y ciclistas, quienes se enfrentan a banquetas estrechas, discontinuas, acaparadas por objetos o vehículos, para abordar esta problemática se propone un reordenamiento vial que limite el sobredimensionamiento de los carriles vehiculares (ver **Figura 33** - Sección actual vialidad tipo 1, **Figura 35** - Sección actual vialidad tipo 2 y **Figura 37** - Sección actual vialidad tipo 3) y permita ampliar el ancho de banquetas, mejorando así la accesibilidad y seguridad de los transeúntes. Este reordenamiento contribuye a una movilidad más incluida, segura, sostenible y resiliente.

Figura 33 - Sección actual vialidad tipo 1



Fuente: Elaboración propia.

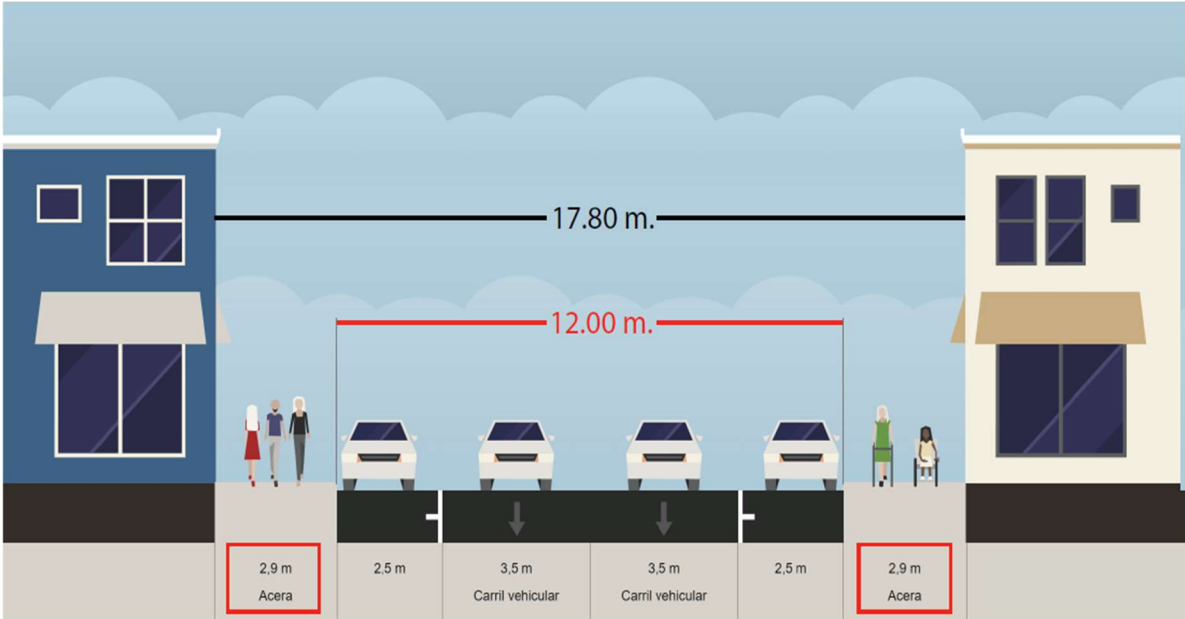
Sección actual vialidad tipo 1					
Banqueta izquierda	Carril estacionamiento	Carril vehicular	Carril vehicular	Carril estacionamiento	Banqueta derecha
1.80 m	2.90m	4.20m	4.20m	2.90m	1.80m
Total		17.80 m			

Este tipo de sección (**Figura 33** - Sección actual vialidad tipo 1) corresponde únicamente a la calle Los Ángeles, calle Estadio y Av. 5 de febrero.

En estas vías, cada carril vehicular tiene un ancho de 4.20 metros y el ancho del estacionamiento en la calle de ambos lados es de 2.90 m. Notablemente estas calles cuentan con banquetas de 1.80 metros de cada lado, siendo de las pocas del área de estudio que cumplen con las dimensiones recomendadas para la comodidad de los peatones.

Por lo que se propone delimitar los dos carriles de circulación vehicular a 3.50 metros, (ver **Figura 34 - Propuesta de sección vialidad tipo 1**), carril de estacionamiento de ambos lados de 2.50 m, esta reconfiguración de vialidades permitirá tener banquetas de 2.90 m de ancho. Este espacio dará la oportunidad también de colocar mobiliario urbano y vegetación.

Figura 34 - Propuesta de sección vialidad tipo 1



Fuente: Elaboración propia.

Propuesta vialidad tipo 1					
Banqueta izquierda	Carril estacionamiento	Carril vehicular	Carril vehicular	Carril estacionamiento	Banqueta derecha
2.90 m	2.50m	3.50m	3.50m	2.50m	2.90m
Total		17.80 m			

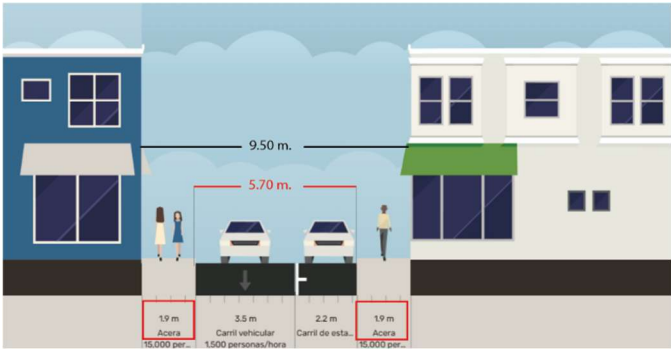
Esta redistribución vial junto con los lineamientos de los cruces seguros, ya se encuentra implementada únicamente en tres de los cuatro perímetros de la antigua central camionera, refleja un esfuerzo por priorizar la seguridad y las necesidades peatonales. Sin embargo, esta situación contrasta con el resto de las vialidades de la zona, donde aún persisten problemas de accesibilidad y seguridad para los peatones. La implementación desigual apunta a una necesidad de planificación urbana más integral y accesible para todos los habitantes.

En la **Figura 35** - Sección actual vialidad tipo 2, se observa que el carril vehicular tiene un ancho de 4.90 metros y el carril de estacionamiento, de 2.20 m. Las banquetas, de 1.20 metros de cada lado, presentan un ancho reducido que comienza a generar conflictos significativos para la movilidad universal.

Figura 35 - Sección actual vialidad tipo 2



Figura 36 - Propuesta de sección vialidad tipo 2



Fuente: elaboración propia

Sección actual vialidad tipo 2			
Banqueta izquierda	Carril estacionamiento	Carril vehicular	Banqueta derecha
1.20 m	2.20m	4.90m	1.20m
Total		9.50 m	

Propuesta vialidad tipo 2			
Banqueta izquierda	Carril vehicular	Carril estacionamiento	Banqueta derecha
1.90 m	3.50m	2.20m	1.90m
Total		9.50 m	

Por ello, se propone delimitar el carril de circulación vehicular a 3.50 metros, (ver **Figura 36** - Propuesta de sección vialidad tipo 2) y mantener un carril de estacionamiento de 2.20 m. Esta reconfiguración vial permitirá disponer de banquetas de 1.90 m de ancho.

En la **Figura 37** - Sección actual vialidad tipo 3**Figura 35** - Sección actual vialidad tipo 2, que corresponde al tipo de vialidad predominante en la zona, se observa que el carril vehicular tiene un ancho de 3.50 metros y que a ambos lados existe un carril de estacionamiento de 2.20 m. Las banquetetas, de 1.20 metros de cada lado, presentan un acho reducido que comienza a generar conflictos significativos para la movilidad universal.

Figura 37 - Sección actual vialidad tipo 3

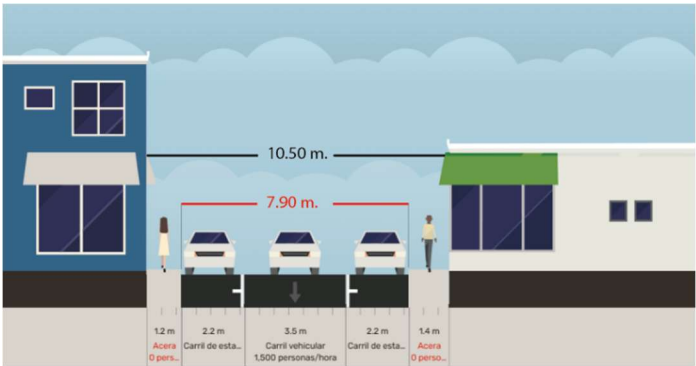
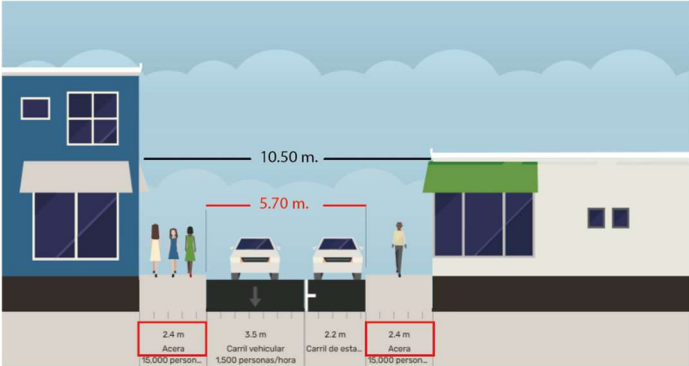


Figura 38 - Propuesta de sección vialidad tipo 3



Fuente: elaboración propia

Sección actual vialidad tipo 3				
Banqueta izquierda	Carril estac.	Carril vehicular	Carril estac.	Banqueta derecha
1.20m	2.20 m	3.50 m	2.20 m	1.40 m
Total		10.50 m		

Propuesta vialidad tipo 3			
Banqueta izquierda	Carril vehicular	Carril estac.	Banqueta derecha
2.40 m	3.50m	2.20m	2.40m
Total		10.50 m	

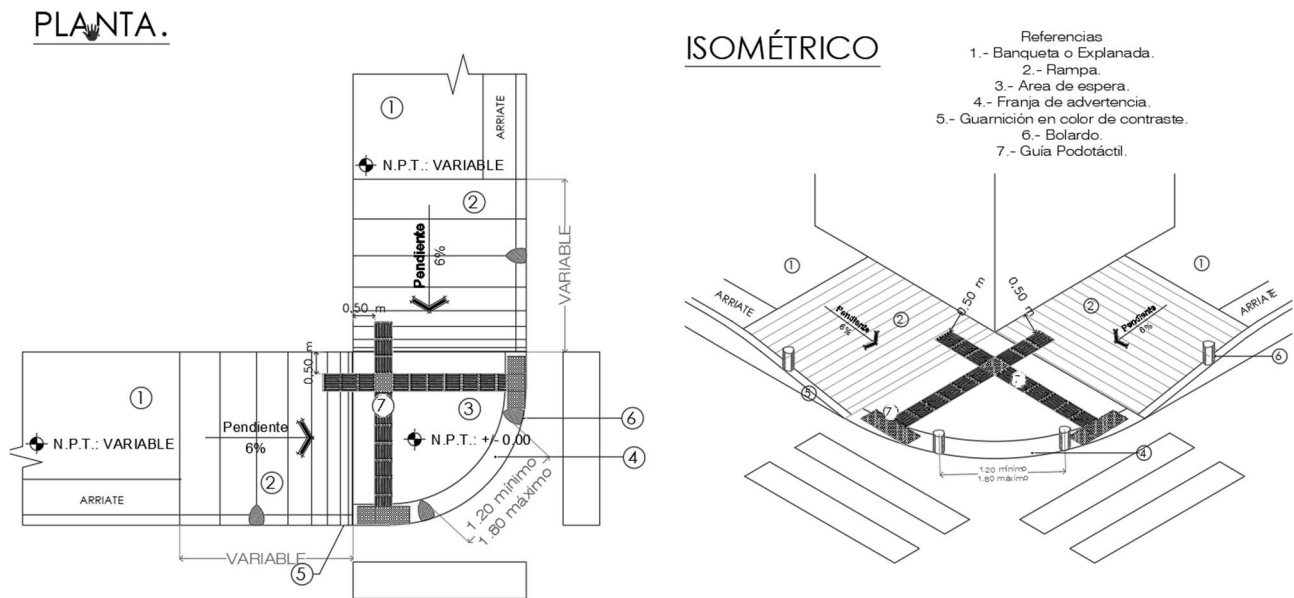
En la **Figura 38** - Propuesta de sección vialidad tipo 3**Figura 35** - Sección actual vialidad tipo 2, que corresponde al tipo de vialidad predominante en la zona, se observa que el carril vehicular tiene un ancho de 3.50 metros y que a ambos lados existe un carril de estacionamiento de 2.20 m. Las banquetetas, de 1.20 metros de cada lado, presentan un acho reducido que comienza a generar conflictos significativos para la movilidad universal.

CRUCES SEGUROS

La inclusión de cruces seguros adquiere especial relevancia en el contexto de la propuesta en el ajuste de secciones de las vialidades, en donde en todos los casos las banquetas adquieren mayor dimensión, orientadas al confort y seguridad peatonal.

En este sentido, los cruces seguros son un componente fundamental en la planificación urbana y la seguridad vial, pues son elementos que garantizan la movilidad urbana equitativa y accesible. Su adecuada configuración permite que personas con discapacidad, adultos mayores y peatones puedan desplazarse con mayor autonomía y menor riesgo. Cuando están bien implementados, contribuyen a la reducción de accidentes, generan entornos mas legibles y amigables, alineándose con la visión de ciudades pensadas para las personas y no solo para los vehículos (Ghel, 2010).

Figura 39 - Cruces seguros e incluyentes



Fuente: Secretaria de Movilidad de Guadalajara

SUGERENCIAS DE DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN EN PUNTOS ESTRATÉGICOS

Los resultados del análisis permitieron identificar algunos puntos estratégicos con mayo nivel de conflicto, donde el entorno construido no favorece condiciones adecuadas para quienes transitan por la zona. Estos puntos no resultan seguros ni desde el punto de vista de la seguridad vial ni en términos de seguridad personal, ya que presentan condiciones que facilitan robos y

El cruce de la Calzada Independencia con la Calle Estadio, se encuentran las salidas/ingreso de la estación Niños Héroes – Mimacro, este punto se caracteriza por concentrar alta afluencia de personas que entran y salen de esta estación. Al salir de la estación, los peatones se incorporan a un área delimitada por bolardos cuya función es protegerlos del tránsito vehicular; sin embargo, muchos de estos elementos se encuentran golpeados o tirados, lo que no genera una percepción real de protección. Además, no existe un paso peatonal “tipo cebra” claramente definido, lo que incrementa el riesgo al pasar. A esta situación se suman los cortos tiempos semafóricos, que resultan insuficientes para que los peatones completen el trayecto a lo largo de la calzada.

Este diagrama ilustra la configuración de la intersección de Calles 10 y 11 en Bogotá, Colombia, con el propósito de mejorar la seguridad y el flujo del tráfico para los usuarios de bicicletas. Se muestran los carriles exclusivos para bicicletas en cada dirección de circulación, marcados con líneas verdes y números de identificación. Las estaciones de bicicletas, representadas por iconos de bicicletas, están ubicadas en los puntos de conflicto de la intersección, numeradas del 1 al 6. Un gran 'X' gris se superpone al centro de la intersección, indicando una zona de conflicto o una prohibición de estacionamiento. Las calles adyacentes son Calles 10 y 11, y se menciona la 'CALLE 10' y 'CALLE 11' en el diagrama. El texto 'MIMACRO ESTACION' aparece en la parte superior derecha, y 'CALLE 10' y 'CALLE 11' están etiquetadas en la parte inferior. El diagrama también muestra las líneas de tráfico, los carriles de autobuses (BUS) y los carriles de bicicletas (BICICLETA) en cada dirección.

87

PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN	FAVORECE AL ENTORNO
1. Señalización vertical urbana – informativa y preventiva 2. Punto seguro de resguardo con sombra 3. Balizamiento horizontal 4. Reordenamiento de vialidades (ensanche de banquetas y cruces seguros. 5. Kiosco – venta de periódicos – venta de alimentos y bebidas 6. Recuperación de cajones de estacionamiento – áreas de descanso 7. Cruce en diagonal	1. Orientación y guía en rutas seguras específicas 2. Seguridad y resguardo para el peatón a la salida del BRT y cruce peatonal 3. Indicaciones claras y visibles, evitar accidentes y seguridad vial para los peatones 4. Mejora del entorno urbano accesible, conectado y seguro 5. Actividades de soporte formalizadas 6. Áreas de permanencia y vigilancia natural 7. Desplazamientos cortos y directos.

Figura 40 - Calzada Independencia/Calle Estadio



Fuente: elaboración propia

PROPUESTA DE ACCESOS

En el marco del CPTED, la importancia de tener **accesos** claros y definidos son parte esencial del diseño seguro y preventivo de espacios urbanos, que contribuyen significativamente en la seguridad, la vigilancia y la prevención del delito. Estos accesos pueden ser “límites físicos” (puertas, vallas, barreras, bolardos) y “límites simbólicos” (tótems, cambios de pavimentos, cambio de nivel, señalización restrictiva) estos elementos indican una transición de un área a otra donde los visitantes pueden ajustar su comportamiento para adaptarse a este nuevo espacio. Por ejemplo, al ingresar a un edificio de oficinas, los visitantes pueden cambiar su comportamiento y hasta su vestimenta para adaptarse al entorno profesional y respetar las normas del lugar.

Figura 41 - Propuesta de accesos



Fuente: Elaboración propia.

En esta área donde se han registrado preocupantes números de incidentes delictivos, se ve oportunidad de hacer intervenciones menores en los accesos de tres servicios públicos (ver propuesta accesos en **Figura 41** - *Propuesta de accesos*).

A. UNIDAD DEPORTIVA 5 DE FEBRERO

En el caso específico del ingreso de la **Unidad Deportiva 5 de febrero** (ver “Punto A” - **Figura 41** - Propuesta de accesos) ubicado sobre la avenida 5 de febrero, el acceso a la unidad se encuentra parcialmente oculto, pues queda a la lateral del estacionamiento, detrás de un muro curvo con altura de 3 metros de altura desarrollado a lo largo de 25 metros aproximadamente del frente de la unidad que limita el área pública y semipública. Frente a este muro curvo hay un elemento vertical de aproximadamente 7m de altura, de color blanco, carece de rótulos o simbología que indique que ahí existe una unidad deportiva o estacionamiento.

La combinación de este muro curvo y el estacionamiento de las rutas (ver imagen 2 en **Mapa 1** - Diagnóstico de Zona 1 – Antigua Central Camionera) generan una percepción de inseguridad intensa pues a partir de este punto hacia R Michel continua un muro de piedra alto vandalizado con grafiti y hacia la calzada independencia se encuentra un parque donde lo primero que recibe es una fuerte acumulación de basura (ver **Fotografía 12** - Muro de lindero unidad deportiva y **Fotografía 11** - Acumulación de basura).

←

→

**Ingreso a Unidad Deportiva
“5 de febrero”**

Fotografía 12 - Muro de lindero unidad deportiva



Fotografía 11 - Acumulación de basura



Fuente: Elaboración propia

Entendiendo que este punto medio, que corresponde al ingreso de la unidad deportiva, requiere ser atendido para poder incidir positivamente en la percepción de seguridad del recorrido natural de las personas:

1. Disminuir la altura del muro curvo que limita este ingreso al estacionamiento, convirtiéndolo en un muro bajo que contenga una jardinera con vegetación de bajo porte,

mantener el elemento vertical de 7 metros con pintura de color y con un rótulo de “Unidad deportiva 5” que incluya algunos **elementos informativos** como horario de operación, servicios o próximos eventos. Hacer esto, ayudara a vincular el parque que se encuentra en la esquina.

2. Frente a este muro curvo, actualmente es un área de estacionamiento público, que es utilizado por diferentes rutas de autobuses y que por su altura dificultan aún más la visibilidad del tímido ingreso actual. Por lo que se busca hacer un ensanche de banquetas a lo largo de este muro para que desde la calle y el otro lado de la banqueta creando un vínculo visual y espacial. En este ensanche se propone instalar mobiliario urbano (mesas, bancas, ciclo puerto).
3. Sería ideal sustituir el muro de piedra (opaco y vandalizado con grafiti) que delimita el perímetro de la unidad deportiva por una cerca metálica a base de tubulares que permita una **visibilidad** más clara, donde el peatón pueda ver y ser visto desde y hacia su entorno.
4. El diseño del **acceso principal** tiene que ser amplio y visible, que tenga una jerarquía bien establecida en sus elementos para que los usuarios puedan reconocer el acceso y el resto de las áreas.
5. Actualmente existe una tienda de bebidas y aperitivos que comparte área del acceso principal, este tipo de comercios se consideran como “soporte para actividades”, pues promueve actividades autorizadas y legítimas dentro del espacio, a la vez genera un área con dinamismo, áreas de consumo y permite más vigilancia. Sin embargo, la cubierta (techumbre) y mobiliario de este establecimiento son de tipo “temporal”. Por lo que el diseño del ingreso principal debe de integrar el área de comercio, esto también contribuye a **una imagen positiva** del entorno.
6. La implementación de señalética y señalización es especialmente necesaria en el ingreso de un espacio urbano para poder orientar, informar, regular, promover, facilitar el acceso y mejorar la experiencia de los usuarios. En esta señalética debe de incluir la temática de **denuncia** ante cualquier acto delictivo.

Figura 42 - Acceso a Unidad Deportiva 5 de febrero



Fuente: elaboración propia

B. ANTIGUA CENTRAL CAMIONERA

En el caso específico del andador o recibidor de la Antigua Central Camionera (ver “Punto B” en **Figura 41** - Propuesta de accesos) se propone:

1. Reorganización del comercio informal mediante un diseño integral con “palets” de madera, donde sean los alimentos tradicionales el principal giro, los cuales no necesitan preparación y solo se presentan en el lugar de venta como tejuino, tamales, nieve de garrafa, birote y bolillos (tradicionales de este lugar), fruta con chile, agua de coco y papas doradas.
2. Se propone implementar mobiliario urbano a lo largo de este andador para ofrecer espacios de permanencia, como bancas y mesas, basureros aprovechando el confort térmico del actual arbolado. Se propone mobiliario tipo “gradas” para que también colectivos de poesía, escritura o música puedan usar estos espacios como puntos de reunión.

Mapa 7 - Propuesta ingreso Central Camionera



Fuente: elaboración propia

3. Es necesario implementar una señalética de orientación clara para guiar a las personas hacia los diferentes destinos a pie, los más frecuentes son a estación de transporte público “Mimacro”, el centro de Guadalajara (según entrevistas), especialmente para las personas “foráneas” que llegan de la Central Camionera o quienes no están familiarizadas con la zona.
4. Para mayor atracción a este andador de alimentos se propone balizamiento en piso con colores como indicador “acceso al andador de alimentos”.
5. Es necesario adicionar luminarias públicas ya que es un área que queda muy oscura durante la noche por la gran copa de los árboles

Figura 43 - Propuesta ingreso a la Antigua Central Camionera



Fuente: elaboración propia

Existen otros sitios de carácter público o servicios de salud donde sus ingresos no están claramente establecidos, que son obstaculizados por otros elementos u objetos y que no cuentan con elementos que identifiquen al lugar (letrero).

- C. Al cruce de la calle Ángeles y calle Analco, se encuentra la Cruz Verde Unidad “Dr. Ernesto Arias González”. Esta unidad de salud tiene el mismo lenguaje arquitectónico que el resto de las dependencias municipales que se encuentran en el conjunto por lo que si no hay una ambulancia estacionada en el ingreso es difícil reconocer que es una unidad de salud. El único elemento que marca una diferencia en este edificio al resto es que tiene una cubierta metálica sobre el ingreso donde se reciben las urgencias.

Fotografía 13 - ingreso Cruz Verde Unidad "Dr. Ernesto Arias González"

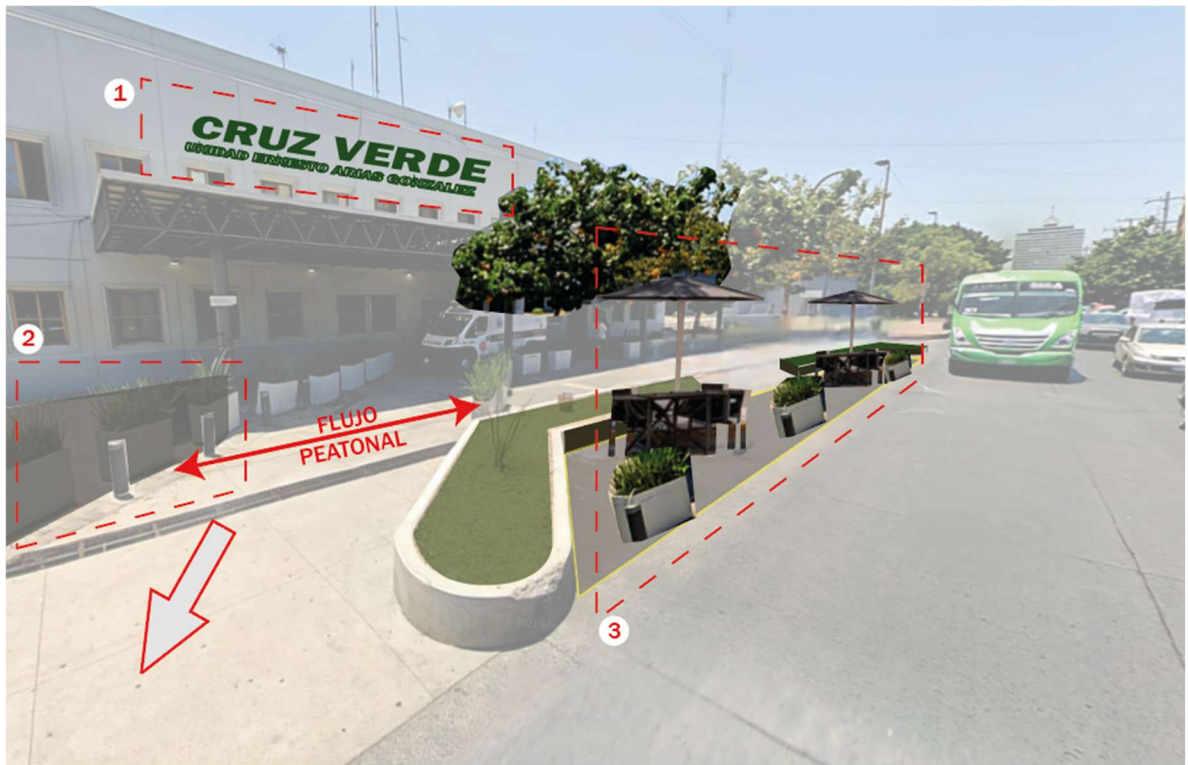


Fuente: Elaboración propia

En el acceso de la Cruz Verde (ver “Punto C” en **Figura 41** - Propuesta de accesos), mediante algunas intervenciones menores se puede mejorar la percepción y la vivencia en la zona:

1. Es necesario que se instale un letrero con el símbolo de la “cruz verde” para identificarlo en el conjunto de edificios, así como para que cualquier persona pueda reconocerlo.
2. Remover algunas de las jardineras que se colocaron entre los bolardos que limitan y desplazan el flujo peatonal.
3. Es de suma importancia que los accesos promuevan un campo abierto de visión y vigilancia para controlar actos delictivos, por lo que se propone remover los 4 cajones de estacionamiento que se encuentran a lo largo del ingreso.
4. Instalar mobiliario para sentarse y con sombra delimitado con las jardineras que se removieron.
5. Es necesario reforzar con iluminación el ingreso de la Cruz Verde, ya que actualmente es un área que queda muy oscura por la noche.
6. La implementación de señalética y señalización en las esquinas para orientar, informar, regular, promover, facilitar el acceso y mejorar la experiencia de los usuarios. En esta señalética debe de incluir la temática de **denuncia** ante cualquier acto delictivo.

Figura 44 - Propuesta ingreso CRUZ VERDE



Fuente: Elaboración propia

PROPUESTAS EN ALIANZA CON COMERCIANTES

La combinación efectiva de las técnicas del CPTED y “ruta segura” pueden generar estrategias sinérgicas para la reconfiguración del entorno, en un ambiente que supervise el desplazamiento de los peatones, inhibiendo oportunidades para el delito.

Según se ha observado, hay un flujo de personas poco atentas en un entorno con importantes distractores. De entrada, el tráfico rodado es muy presente en la zona, que no lo apoya (no hay pasos seguros, banquetas estrechas y obstaculizadas). Adicionalmente, la señalización es pobre que no orienta adecuadamente a una persona que la visita por primera vez la zona.

Así, lo que se propone, es reforzar con señalética y señalización - placas, mapas y letreros - que acompañen el trayecto de estas personas, creando un ambiente en su desplazamiento seguro y de apoyo. Se hace hincapié que también se considere información que contenga teléfonos y sitios para hacer denuncias en caso de ser víctima de algún incidente delictivo.

Desde la salida la estación de transporte masivo “Mi macro” se ve oportunidad de reforzar la señalización de un mapa del área, dejando apuntado el trayecto hasta su posible destino (la central de camiones, así como la conexión con el resto de lugares relevantes de la zona).

A partir de ahí, se debe de revisar una secuencia de “placas” que acompañen la ruta por la calle “Estadio”, “Av. 5 de febrero”, “Los Ángeles”, “Calzada Independencia” estas a una distancia de 50 metros -según se indica en la literatura. En la ruta se genera un punto de descanso, donde puedan parar, pero que además pueden funcionar como promotores de vigilancia natural, por ser áreas de permanencia - parklets, áreas con sombra, bancas, ensanchamiento de banqueta, etc.

En el punto intermediario de las tres calles con flujo más marcante (Calzada Independencia, R. Michel, Estadio), se sugiere promover la figura de un comercio cuyo propietario pueda ser “amigo del turista”, cuyas funciones sean las de orientar, observar y dar información a quien lo necesite -según apunta la técnica de “ruta segura”.

A continuación, se detallan los puntos señalados anteriormente en el **Mapa 5** - Directrices de diseño.

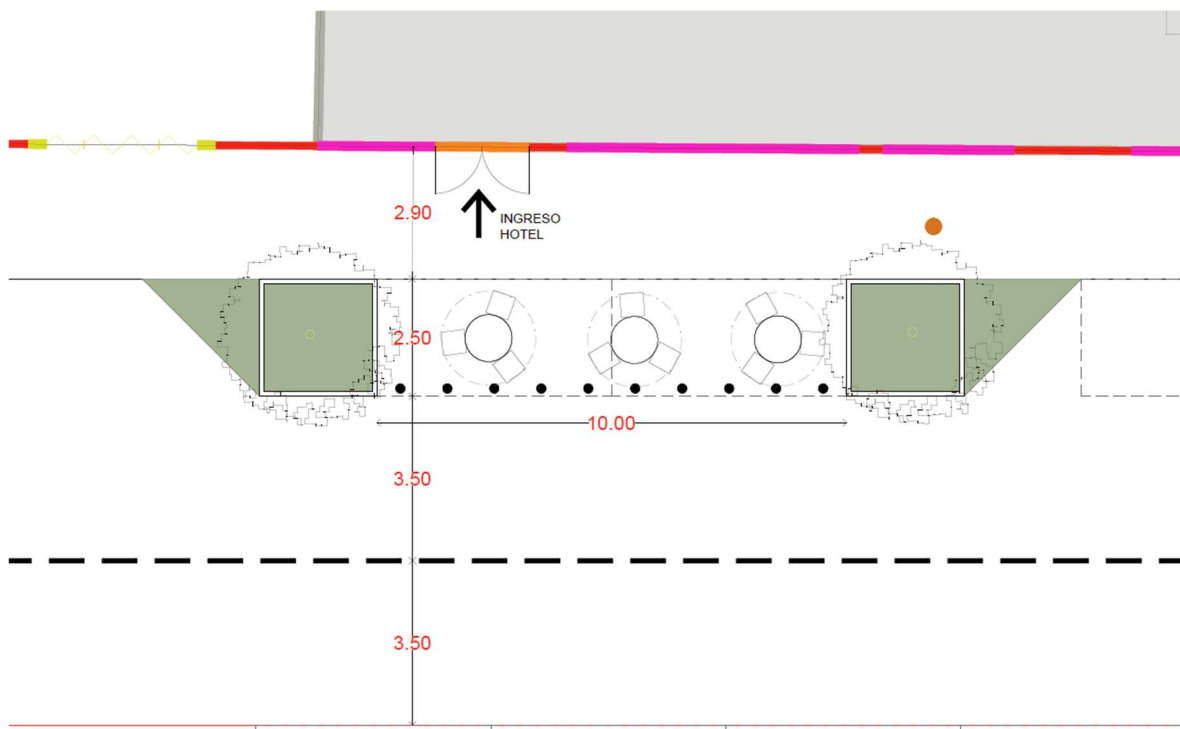
Zona 1 - Calle estadio.

El ancho de la calle Estadio actualmente es de 14m con banquetas de 1.80 en ambos lados - 17.60m total.

1. Se propone hacer un reordenamiento vial, delimitando los dos “carriles de circulación” a 3.50m, pudiendo tener estacionamiento en cordón (hilera) a ambos lados. Hay que considerar que se trata de una zona que cuenta con numerosos estacionamientos públicos. Esto permitiría tener banquetas de 2.80 m., facilitando el flujo de peatones.
2. Se propone estrechar la calle en las esquinas, para permitir “cruces seguros” en el paso de peatones (la distancia entre las banquetas actualmente es de 19 metros) con esta propuesta la distancia final se reduce a 7 metros, mediante “lomos de burro” – elevación transversal- para obligar a los conductores a reducir la velocidad. Este estrechamiento debe de abarcar también la zona de “para de autobuses”.
3. Adicionalmente se propone remover cajones de estacionamiento conforme a las necesidades de cada local, pudiendo instalar en su lugar y según la oportunidad “parklets” -también denominados “varandas urbanas” en Brasil-, y que consiste en una

extensión puntual de la banqueta con mobiliario urbano, bancas y jardineras. La presencia de personas utilizando los “parklets” de manera activa servirá también como una red de vigilancia natural para disuadir actos delictivos y comportamientos no deseados en el entorno urbano. Se recomienda a instalar los “parklets” a distancias menores a 50m debido a el radio de reconocimiento interpersonal -como se vio anteriormente-.

Figura 45 - Territorialidad y apropiación del espacio – Hotel OYO CANADA



Fuente: Elaboración propia

En esta propuesta busca un punto intermedio para la instalación de los “parklets” ente las esquinas para tener un acompañamiento en el recorrido del peatón. Los comercios son importantes candidatos a este tipo de intervención, siendo en esta calle 3 puntos:

4. Venta de alimentos- parklet con mesas, sillas y sombrillas para consumo en el lugar o esperar mientras les entregan su pedido, simulando una extensión de su negocio. (ver “propuesta comercios 1” en **Mapa 5** - Directrices de diseño)

5. Estancia temporal -hotel- parklet con bancas que incluyan vegetación frente al ingreso de la recepción para propiciar espacios para el descanso, para hacer una breve parada o como punto de reunión. (ver “propuesta comercios 2” en **Mapa 5** - Directrices de diseño>Error! No se encuentra el origen de la referencia.).

Figura 46 - Hotel OYO CANADA



Fuente: elaboración propia

6. (ver “propuesta comercios 3” en **Mapa 5** - Directrices de diseño) Tienda de conveniencia – asignar un lugar donde se pueda puedan poner mesas y sillas para quien decida hacer una merienda sin interrumpir el flujo peatonal en las banquetas.

Por otro lado, se busca la **colaboración de los comerciantes** para mantener y cuidar estos espacios, además de promover su participación comprometida como “**guardianes de la ruta**” para orientar y resguardar la seguridad de las personas a lo largo del trayecto.

Los mismos trabajadores de estos comercios se verían también beneficiados al contar con espacios donde puedan descansar, comer y convivir durante sus periodos de descanso laboral.

CONCLUSIONES

A lo largo de esta investigación, se ha logrado comprender la compleja dinámica de una zona conflictiva de la ciudad, analizada desde la perspectiva del CPTED (Diseño Ambiental para la prevención del Delito) y las estrategias de la “Ruta segura”.

Los resultados obtenidos reflejan una correlación clara entre la percepción de inseguridad de los habitantes y las condiciones físicas y sociales del entorno urbano. Las encuestas revelaron un alto índice de preocupaciones relacionadas principalmente con la presencia de lugares solitarios, personas sospechosas (comportamientos inadecuados) y la falta de mantenimiento en el área general, aspectos que fueron constatados mediante la observación directa. Las entrevistas con los expertos, por su parte, ofrecieron una explicación profunda de las causas y posibles soluciones a estos problemas, enriqueciendo la comprensión de los factores que influyen en la percepción de seguridad.

El levantamiento metodológico cualitativo y cuantitativo en este estudio ha demostrado ser una estrategia eficaz para abordar la complejidad de la seguridad urbana en un área específica. La integración de diversas perspectivas no solo validó los hallazgos obtenidos, sino que también aportó un marco sólido y claro para el diseño de intervenciones urbanas. Se observa cómo metodológicamente, la entrada de registro de crimen, la percepción de los habitantes y el análisis del entorno físico permiten identificar áreas prioritarias con puntos de mejora para hacer intervenciones del ambiente.

Se han identificado de manera precisa los puntos vulnerables presentes en el entorno urbano del polígono de estudio, destacando la necesidad de intervenciones estratégicas que garanticen la protección natural de los residentes y visitantes en dicha área.

Se identificó un área prioritaria dentro del cuadrante que presenta divergencias significativas en la percepción de seguridad en términos globales que requiere una atención especial. En su parte física, se destacan calles con uso mono funcional donde predomina el comercio, este uso mono funcional genera lugares solitarios, especialmente fuera del horario comercial, creando espacios desolados y poco vigilados. Además, las fachadas de estos comercios están compuestas por cortinas enrollables, es decir, fachadas opacas, que cuando están cerradas, impiden la conexión visual interior – exterior. La falta de transparencia y actividad visible en la calle incrementa la

sensación de inseguridad para quienes tienen que transitar la zona y crea un ambiente oportuno para el delito, ya que reduce la vigilancia natural y la presencia de “ojos en la calle”.

Existen dos zonas en el área donde existe una dicotomía perceptual donde ambas zonas son ampliamente consideradas peligrosas e inseguras, en primer lugar, el área de la central camionera y en segundo la Calzada Independencia. A pesar de esta percepción común, la realidad muestra una disparidad significativa. Es en la Calzada Independencia, aunque vista como la segunda en inseguridad, es en realidad donde se registra la mayor cantidad de incidencia delictiva según los reportes oficiales. Esta dicotomía entre percepción y realidad subraya la complejidad de evaluar la seguridad urbana, donde factores como la observación mediática y las experiencias personales de los encuestados pueden distorsionar la comprensión pública de los niveles reales de seguridad y delincuencia.

También, se identificó un flujo significativo de personas que se desplazan desde la antigua central camionera hacia las estaciones de Mimacro (BRT). Muchas de estas personas son foráneas y no conocen bien la zona, lo que las hace más vulnerables. A menudo, estos viajeros van distraídos, ya sea por intentar de orientarse en la zona o por el uso de dispositivos móviles, que incrementan su riesgo a sufrir incidentes. Esta dinámica de movilidad acentúa la necesidad de mejorar las condiciones de seguridad física (infraestructura), pública (control del crimen y la violencia) y social (entorno de confianza) en la orientación de los trayectos. La implementación de medidas de señalización clara y la mejora de vigilancia natural pueden contribuir significativamente a la reducción de riesgos y lograr un entorno seguro para los usuarios que visitan la zona.

La propuesta de diseño surge como respuesta a las deficiencias estructurales identificadas en el diagnóstico inicial. Donde el objetivo es revitalizar y dinamizar diversas zonas que atienden a los aspectos ambientales que aumentan la percepción de inseguridad en el flujo de personas en la zona mediante la ampliación de áreas peatonales, proporcionando más espacio para la instalación estratégica de mobiliario urbano, crear áreas de permanencia y fomentar la territorialidad de comercios e instituciones locales logrando así que los transeúntes se sientan que entran a un entorno protegido y seguro.

Futuros trabajos relacionados a esta zona, sería relevante explorar también la dinámica del crimen desde una perspectiva más compleja, considerando los acuerdos existentes entre residentes, comerciantes y grupos delictivos -comúnmente conocidos como los “acuerdos de la plaza” como presenta el trabajo de María Ulloa Carmona en su tesis titulada “Lo malabares de

mujeres jefas de familia que viven en los barrios de San Juan de Dios y Analco: modos de sustento, historias y narraciones”.

Asimismo, se identifica como una acción muy necesaria la implementación de un trabajo social que aborde de manera integral la problemática de las personas en situación de calle y las personas farmacodependientes, aspecto que tiene una relevancia significativa en este contexto. Por tanto, se podría hacer un estudio mediante entrevistas con este perfil de habitante que pudiera dar cuenta la complejidad del problema y orientar a acciones concretas, en este sentido, el trabajo de “Experiencias literarias de los habitantes de calle de Guadalajara desde la colectividad” por Eliana Villanueva López representa una contribución al abordaje a este tipo de población.

BIBLIOGRAFÍA

- Andresen, M. A. (2010). Crime measures and the spatial analysis of criminal activity. *British Journal of Criminology*, 50(2), 195-214.
- Adler, P. A., & Adler, P. (1994). Observational techniques. En N. K. Denzin & Y. S. Lincoln (Eds.), *Handbook of qualitative research* (pp. 377–392). Sage Publications.
- Atlas, R. (2013). 21st century security and CPTED: Designing for critical infrastructure protection and crime prevention. CRC Press.
- Brantingham, P. J., & Brantingham, P. L. (1981). *Environmental Criminology*. Sage Publications.
- Brantingham, P. J., & Brantingham, P. L. (1993). Nodes, paths and edges: Considerations on the complexity of crime and the physical environment. *Journal of Environmental Psychology*, 13(1), 3–28.
- City of Dayton (1994), OMB. Evaluation of the Five Oaks Neighborhood Stabilization Plan. City of Dayton: Dayton, OH.
- Coleman, A. (1985). *Utopia on trial: Vision and reality in planned housing*. Hilary Shipman.
- Cozens, P., Hillier, D. y Saville G. (2005). Crime prevention through environmental design (CPTED): a review and modern bibliography, *Property Management*, Vol.23 Iss 5pp. 328-356
- Cozens, P y Terence Love. (2015). A review and current status of crime prevention through environmental design (CPTED). *Journal of planning Literature*. 30(4), 393–412.
- Flick, U. (2012). *Introducción a la entrevista cualitativa* (4 ed). Morata
- Gaceta Municipal de Guadalajara (2018). Plan Parcial de Desarrollo Urbano. Distrito Urbano 1 “Centro Metropolitano” Subdistrito Urbano 06 “Analco” SUPLEMENTO, Tomo 1. Ejemplar 1. Quinta Sección
- Gobierno de Guadalajara (2022) recuperado de: <https://guadalajara.gob.mx/gdiWeb/#/detalle/1000/PresentaPabloLemusestrategiaderepoblamientoalCentroHistoricodelaciudad>
- Hall, E. T. (1966). *The hidden dimension*. Anchor Books.
- Jan Gehl, (2010). *Cities for people*. Islands Press.
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid, España: Capitán Swing
- Jencks, C. (1992). *The post-modern reader*. Academy Editions.

- Jeffery, C. R. (1971). Crime prevention through environmental design. Sage Publications.
- Lynch, K. (1960). The image of the city. MIT Press.
- Newman, O. (1972). *Defensible space. Crime Prevention through Urban Design*. NY, USA: McMillan.
- Newman, O. (1973). Architectural design for crime prevention. National Institute of Law Enforcement and Criminal Justice.
- Newman, O. (1992). Improving the Viability of Two Dayton Communities: Five Oaks and Dunbar Manor. Institute for Community Design Analysis: Great Neck.
- Newman, O. (1996). *Creating Defensible Space*. DC, USA: U.S.Department of Housing and Urban Development
- Mahendra, A., R. King, J. Du, A. Dasgupta, V. A. Beard, A. Kallergis, and K. Schalch. 2021. A Review and Current Status of Crime Prevention through Enviromental Design (CPTED), *Seven Transformations for More Equitable and Sustainable Cities*. World Resources Report, Towards a More Equal City. Washington, DC: World Resources Institute.
- Mihinjac, M., & Saville, G. (2019). Third-Generation Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED). *Social Sciences (Basel)*, 8(6), 182-.
<https://doi.org/10.3390/socsci8060182>
- ONU-HABITAT (2017). Guadalajara Metropolitana. *Prosperidad urbana: oportunidades y propuestas*. CDMX, México.
- OVIE Jalisco <https://analisis.jalisco.gob.mx/ovie/#!>
- Puentes, A. L. 2020. “¿Llegaste bien?” Una reflexión sobre cómo es vivir el espacio público de la ciudad cuando se es mujer. Recuperado el 21 de agosto de 2022, de El Colombiano: <https://www.elcolombiano.com/antioquia/como-es-vivir-el-espacio-publico-de-medellin-cuando-se-es-mujer-CB13654035>
- Plataforma de inseguridad, laboratorio de datos. (2023). Recuperado de: https://iieg.gob.mx/plataforma_seguridad/#/laboratorio
- Pérez Vega, Rebeca (26-feb-2023), "Analco: barrio pionero en Guadalajara" en El Infomador. Disponible en: mural.com.mx/analco-barrio-pionero-en-guadalajara/gr/ar2559638?md5=4e55efdbc73295b822bdcf826ffbb5d2&ta=0dfdba c11765226904c16cb9ad1b2efe&utm_source=elemento_web&utm_medium=email&utm_campaign=promocion_suscriptor

- Solís Matías, Alejandro (1992). San José de Analco en 1907 – Cuadernos de Estudios Jaliscienses No.5 Guadalajara, Jal: El Colegio de Jalisco- INAH
- Solís Matías, Alejandro (1986). Analco. Guadalajara, México: Unidad Editorial del Gobierno del Estado de Jalisco, Secretaría General.
- VISOR URBANO –JALISCO GOBIERNO DEL ESTADO
<https://visorurbano.jalisco.gob.mx/mapa/Guadalajara>
- Wilson, J. Q., & Kelling, G. L. (1982). Broken windows: The police and neighborhood safety. *The Atlantic Monthly*, 249(3), 29–38.
- REGUILLO, R., (1998). Semantizarás el territorio: los vecinos de Analco y las explosiones de 1992 en Guadalajara. *Alteridades*, 8(15),35-44.[fecha de Consulta 28 de Abril de 2024]. ISSN: 0188-7017. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74745550004>
- Seguridad, Justicia y Paz – Consejo Ciudadano para la Seguridad Publica y la Justicia Penal A. C. (2024), Ranking 2023 de las ciudades mas violentas del mundo.
[Ranking-2023-Most-Violent-Cities-Worldwide.pdf \(insightcrime.org\)](#)
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2024). Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana ENSU: Principales resultados, cuarto trimestre de 2023.
inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2023_diciembre_presentacion_ejecutiva.pdf
- Instituto de Información Estadística y Geográfica del Estado de Jalisco (IIEG). (2021). *Principales resultados del Censo de Población y Vivienda 2020 en Jalisco* [PDF].
<https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2021/02/Resultados-del-Censo-Jalisco-2020.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2023). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública ENVIPE: Principales resultados – Jalisco
https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2023/doc/envipe2023_jal.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2023). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública ENVIPE: Principales resultados – Prevalencia e incidencia delictiva.
https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2023/doc/envipe2023_1_prevalencia_incidencia_delictiva.pdf

Notas periodísticas

- [Fosas clandestinas encontradas en donde menos te imaginas - El Occidental | Noticias Locales, Policiacas, sobre México, Guadalajara y el Mundo](#)

- [Seguridad en Jalisco: Localizan a 77 migrantes en un hotel de Guadalajara \(informador.mx\)](#)
- [Las computadoras: secuestro automotriz \(informador.mx\)](#)
- Un año después de que se la robaron, recupera la computadora de su auto (informador.mx)

ANEXOS

CONSTANCIA DE RETRIBUCIÓN SOCIAL

Genius Loci

Centro de divulgación arquitectónica

Guadalajara, Jalisco

21 de julio del 2023

El que suscribe, Arq. Isaac Cervantes Luna, director de **GENIUS LOCI**: Centro Divulgación Arquitectónica, con sede en la librería LOPA en C. José Guadalupe Zuno Hernández 1804, Col Americana, Guadalajara, otorga la presente constancia a:

Arq. Priscilla Marisol Mortera López,

alumna de la Maestría de Ciudad y Espacio Público Sustentable del ITESO,

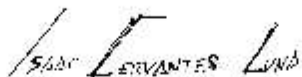
y al

Dr. Alejandro Pérez-Duarte Fernández,

profesor e investigador del Departamento del hábitat y Desarrollo Urbano del ITESO

por haber impartido la conferencia titulada "El modelo de ciudad tradicional y el desafío de la seguridad para el proyecto de habitación colectiva" dentro de la segunda sesión del primer ciclo de conferencias *Hablemos de: VIVIENDA*, con sede en dicha librería LOPA, el día Jueves 20 de julio del 2023.

Se expide el presente documento, a solicitud escrita de la interesada para los usos y fines que viere por conveniente.



Arq. Isaac Cervantes Luna

Director de **GENIUS LOCI**

genius.loci.gdl@gmail.com

311 -132-1510



Guadalajara

Arq. Priscilla Marisol Mortera López

FCI/2342/2023

Asunto: Constancia de Vinculo Social

Reciba un cordial y atento saludo, al tiempo que aprovecho a otorgar a usted, la presente constancia de colaboración por su participación desde enero 2023 a la fecha en las mesas de trabajo intersectorial de movilidad y seguridad en personas mayores, así como en estudios para la intervención en la zona de Analco, derivadas del *Plan Estratégico de Guadalajara Ciudad Amigable con las Personas Mayores 2021-2024*.

Tanto el Comité Técnico, como el Consejo Ciudadano, agradece y reconoce su participación como representante del sector académico por su compromiso constante, su aporte científico y metodológico que fortalece el dialogo e instrumenta los avances para el desarrollo integral de las personas mayores tapatías. Esperamos mantener su participación activa en dichas mesas.

Sirva la presente constancia para los fines que a la mencionada convengan.

Atentamente

Guadalajara Jal, 20 de septiembre de 2023

Mtra. Diana Berenice Vargas Salomón

Directora General de la OPD de la Administración Pública Municipal,
denominado Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia de Guadalajara

2023. Año del Primer Centenario de la Fundación del Heroico Cuerpo
de Bomberos de Guadalajara



c.c.p. Mtro. Eduardo Solorio Alcalá, Coordinador de Inclusión.
Archivo: FSA/gsc

📍 Eulogio Parra #2539, Col. Lomas de Guaymas

☎ 33 3848 5000 📱 DIFGUADALAJARA 🌐 DIFGuadalajara

🌐 www.difgdl.gob.mx



Constancia Retribución Social

Por haber colaborado como parte del equipo de la medición de la Huella de Carbono del 4to. Congreso Internacional del Hábitat y Sustentabilidad.

Descripción de la actividad:

Colaboración en el equipo de la medición de la Huella de Carbono del 4to. Congreso Internacional del Hábitat y Sustentabilidad que se desarrolló en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, A.C.

Fecha de inicio: 26/04/2023

Fecha de termino: 28/04/2023

Instituto en que se realizó la actividad: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, A.C.

Nombre del responsable de supervisar la actividad: Mtro. Jesús Enrique Cueva Lomas

Descripción de impacto social de la actividad:

Apoyo prestado al equipo de la medición de la Huella de Carbono que, mediante la recopilación, sistematización y validación de información, presentaron a los asistentes al congreso los resultados del cálculo de estos estudios para concientizar el impacto que provoca un evento de esta índole.

Priscilla Marisol Mortera López
CVU 1229232



Mtro. Jesús Enrique Cueva Lomas

ITESO, Universidad Jesuita de Guadalajara
Pública de Propiedad Social Mexicana. Del grupo
Tecnológico, Juárez, México. cv 400004
tel. +521 316 5000 0404 ext. +521 316 5000 0405
www.iteso.mx cv 400004. Guadalajara, México. cv 400001
ITESO.mx

ANUAL



Participation Certificate

I undersigned, Prof. Arch. Mosè Ricci, chair of the Course "*Urban Planning for Urban Regeneration Studio*" of the Master Degree Course in Architecture-Urban Regeneration, Sapienza University of Rome, certify that

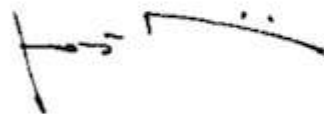
Priscilla Marisol Mortera López

representing *ITESO, Universidad Jesuita de Guadalajara*

was involved in the online Lecture on "*Guadalajara Context Presentation*" for students participating to the C40 Student Reinventing Cities competition, held on 2024 March 13th, from 6 pm to 7 pm.

Rome, 2024 March 14th

Prof. Mosè Ricci



Constancia de retribución social

Tlaquepaque, Jal., a 30 de abril de 2024.

Por medio de la presente, se hace constar que el “Taller de Abordaje Interdisciplinario para la Sustentabilidad del Hábitat” ha sido una iniciativa de retribución social llevada a cabo en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, ITESO, durante el periodo comprendido entre el lunes 22 de mayo y el viernes 2 de junio del 2023.

Durante el desarrollo de este taller, se llevó a cabo la formación teórico-práctica caracterizada por la interacción con el territorio a diferentes escalas. Mediante un proceso intensivo de inmersión profunda en el que se realizaron trabajos de campo y vinculación con la realidad local, experimentando métodos y técnicas de aproximación, análisis, diagnóstico y elaboración de propuesta propias del mundo profesional y de la planeación participativa.

La retribución social generada por este taller se refleja en el impacto positivo que ha tenido en la comunidad de la colonia Vallarta Norte – Vallarta San Lucas, fomentando la conciencia ambiental, impulsando la implementación de prácticas sustentables y promoviendo la participación ciudadana en la construcción de un futuro más sostenible.

Por lo tanto, se extiende la presente constancia a fin de reconocer y valorar la contribución de los alumnos involucrados en los diferentes niveles formativos en que participaron: el Doctorado en Hábitat Sustentable, la Maestría en Ciudad y Espacio Público Sustentable, la Maestría en Proyectos y Edificaciones Sustentables, la Licenciatura en Diseño Urbano y Arquitectura del Paisaje, así como expertos locales, tutores y la comunidad local.

Agradecemos a **Priscilla Marisol Mortera López (CVU. 1229232)** su participación, esfuerzo y dedicación que han hecho posible el éxito de esta iniciativa de retribución social.

Atentamente,



Dr. Daniel Sardo

Coordinador y profesor

Taller de Abordaje Interdisciplinario para la Sustentabilidad del Hábitat
Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano