

Senderos seguros. Espacios de encuentro para la convivencia ciudadana en Quito-Ecuador

Safe Trails. Meeting Spaces for Civic Coexistence in Quito-Ecuador

DIEGO VINICIO SALGADO

Diego Vinicio Salgado, "Senderos seguros. Espacios de encuentro para la convivencia ciudadana en Quito-Ecuador", *ZARCH* 25 (diciembre 2025): 134-147. ISSN versión impresa: 2341-0531 / ISSN versión digital: 2387-0346. https://doi.org/10.26754/ojs_zarch/zarch.20252511768

Recibido: 14-04-2025 / Aceptado: 13-10-2025

Resumen

En 2022 Ecuador enfrentó el año más violento de su historia reciente, con un incremento del 82% en muertes violentas respecto a 2021, mientras que en Quito los delitos crecieron un 46,3%, afectando la percepción de seguridad y la calidad de vida. La investigación parte de esta problemática para analizar cómo la falta de infraestructura adecuada contribuye a la exclusión e inequidad en el acceso al espacio público, y plantea como propósito evaluar el potencial de la construcción social del espacio público para mejorar la seguridad ciudadana mediante el fomento de la caminabilidad, la cohesión social y la interculturalidad. La metodología se centró en el diseño e implementación del proyecto Senderos Seguros, basado en intervenciones de iluminación, pacificación vial y mejoramiento del entorno urbano, bajo un enfoque de equidad socioespacial, género, sostenibilidad, capital social y transporte, complementado con análisis territorial para identificar patrones de intervención. Los resultados evidencian una reducción del 30% en delitos en las zonas intervenidas, un aumento en la percepción de seguridad y una mayor apropiación del espacio público por parte de la comunidad. Se concluye que la mejora en infraestructura urbana no solo incentiva la movilidad peatonal segura, sino que también fortalece la vida comunitaria y contribuye a la construcción de una ciudad más inclusiva y resiliente.

Palabras clave: Quito; Coexistencia; Espacio público; Inseguridad ciudadana

Abstract

The year 2022 was the most violent in Ecuador's history, with an 82% increase in violent deaths compared to 2021. In Quito, crimes rose by 46.3%, affecting the perception of security and quality of life. The lack of adequate infrastructure contributes to exclusion and inequality in access to public space. The mayor of Quito's plan proposes the creation of gathering spaces to improve security and strengthen urban identity. It suggests that citizen security can be enhanced through the social construction of public space, promoting walkability, social cohesion, and interculturality. The Safe Pathways project aims to reclaim public space to encourage safe pedestrian mobility and improve social well-being. It is based on interventions such as lighting, traffic calming, and urban environment improvements, with a focus on socio-spatial equity, gender, security, sustainability, social capital, and transportation. Territorial analysis identified patterns for implementing these pathways, achieving a 30% reduction in crimes in the intervened areas and an increase in the perception of security. Additionally, infrastructure improvements have encouraged walkability and public space use, strengthening community life.

Keywords: Quito; Coexistence; Public space; Citizen insecurity

Diego Vinicio Salgado es arquitecto y urbanista con maestrías en Urbanismo (Universitat Politècnica de Catalunya, 2020) y en Política Pública (Instituto de Altos Estudios Nacionales, 2024). Fue becario de la Organización de Estados Americanos (OEA) y de la Secretaría de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación del Ecuador (SENESCYT). Su labor profesional y académica se centra en la articulación entre diseño urbano, políticas de hábitat y gestión territorial. Actualmente se desempeña como especialista y coordinador en la Secretaría de Hábitat y Ordenamiento Territorial del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, donde lidera proyectos de regeneración urbana y espacio público. Su línea de investigación aborda la relación entre forma urbana, gobernanza y derecho a la ciudad, con énfasis en procesos de densificación, movilidad sostenible y renovación del tejido urbano. Afiliación institucional: Secretaría de Hábitat y Ordenamiento Territorial, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (Ecuador). E-mail: diego.salgado@quito.gob.ec

Introducción

Un Sendero Seguro, también denominado corredor seguro, es un itinerario de circulación que tiene como objetivo mejorar y reforzar la seguridad ciudadana en el espacio público para promover el flujo de transeúntes en zonas con alta percepción de inseguridad, impulsando la interconexión entre distintos equipamientos o servicios de la ciudad.

La intención de conseguir itinerarios seguros responde a la pretensión clara desde el gobierno del Distrito Metropolitano de Quito que ha evidenciado la necesidad de “crear espacios de encuentro que recuperen el acceso en equidad de la ciudad”¹, permitiendo recuperar su memoria y dignificando las expresiones de identidad. Desde una perspectiva urbana es posible mejorar la seguridad ciudadana a partir de la construcción social del espacio público. *“La cotidianidad, la cohesión social y la vida ciudadana son principios que fomentan la percepción de seguridad en las calles”*².

De acuerdo con los datos ofrecidos por el Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2022), los ciudadanos del Distrito Metropolitano de Quito perciben al espacio público como inseguro. Esto implica costos directos en la vida de las personas, el desarrollo de las actividades productivas de la ciudad y el resquebrajamiento del tejido social³, de ahí la importancia de asegurar una buena infraestructura física en todos los sectores de la ciudad para mejorar las condiciones de seguridad de la ciudad y revertir los problemas de exclusión e inequidad⁴.

Según encuestas realizadas por el Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana de Quito, 2022, se encontró que las personas tienen mayor temor en el espacio público en vista del incremento de delitos perpetrados con violencia, así como al microtráfico de droga, que genera temor en el espacio público.

El 2022 fue el año más violento de la historia del Ecuador, entre 2021 y 2022, las muertes violentas crecieron 82%. Ecuador pasó de registrar 10,5 a 25,5 homicidios por cada 100 000 habitantes en tan solo un año⁵. En el DMQ en el año 2022 se registraron 38.736 casos de delitos, 12.259 más respecto del año 2021 lo que representa un incremento del 46.30% en robos y asaltos⁶.

- 1 Pabel Muñoz, Plan de Gobierno 2023–2027 (Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2023).
- 2 Jane Jacobs, *Vida y muerte de las grandes ciudades [The Death and Life of Great American Cities, 1961]* (Madrid: Capitán Swing, 2011), 35.
- 3 Gabriel Kessler, *El sentimiento de inseguridad: sociología del temor al delito* (Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2009), 17.
- 4 Mike Davis, *Planet of Slums* (London: Verso, 2006), 27.
- 5 Human Rights Watch, *World Report 2024: Ecuador* (Nueva York: HRW, 2024).
- 6 Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, *Diagnóstico Situacional del Distrito Metropolitano de Quito* (Quito: Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad, 2022).
- 7 Reid Ewing, Susan Handy, Ross C. Brownson, Otto Clemente, y Emily Winston, “Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability”, *Journal of Physical Activity and Health* 3 (s1) (2006): S223–40, <https://doi.org/10.1123/jpah.3.s1.s223>.
- 8 Paul Cozens, Gerry Saville, y David Hillier, “Crime Prevention through Environmental Design (CPTED): A Review and Modern Bibliography”, *Property Management* 23, no. 5 (2005): 328–56, <https://doi.org/10.1108/02637470510631483>.
- 9 Chris Hale, “Fear of Crime: A Review of the Literature”, *International Review of Victimology* 4, no. 2 (1996): 79–150, <https://doi.org/10.1177/026975809600400201>.

Objetivos

El objetivo de este artículo es mostrar y evaluar la experiencia del proyecto Senderos Seguros llevada a cabo en el Distrito Metropolitano de Quito (en adelante DMQ), analizando sus fundamentos conceptuales, la metodología aplicada y los principales resultados alcanzados, con el fin de reflexionar sobre su aportación a los términos de seguridad ciudadana, caminabilidad y cohesión social en el espacio público.

DIEGO VINICIO SALGADO

Senderos seguros. Espacios de encuentro para la convivencia ciudadana en Quito-Ecuador

Safe Trails. Meeting Spaces
for Civic Coexistence in Quito-Ecuador

Por su parte, el objetivo del proyecto Senderos Seguros es recuperar los espacios públicos para promover una caminabilidad segura e inclusiva, impulsando el bienestar social de los habitantes del DMQ mediante intervenciones que fortalezcan el derecho a la ciudad y la apropiación comunitaria. Con este fin, se busca generar espacios seguros que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos a través de actividades urbanas, artísticas y culturales que estimulen la convivencia y el uso equitativo del espacio público.

Metodología

La investigación se desarrolló bajo un enfoque cualitativo y cuantitativo de tipo descriptivo y exploratorio, orientado a analizar el proyecto *Senderos Seguros* como experiencia de intervención urbana en el DMQ. Para ello, en una primera fase, se llevó a cabo una revisión bibliográfica sobre teorías de prevención del delito a través del diseño ambiental (CPTED), caminabilidad y cohesión social, que permitió construir el marco conceptual de análisis¹⁰.

En una segunda fase, se realizó un análisis documental de los informes técnicos y memorias institucionales del Municipio de Quito relacionados con el proyecto, con el fin de identificar los criterios empleados, las dimensiones de evaluación y los objetivos planteados. Posteriormente, se aplicó un análisis comparativo entre estos documentos y la literatura revisada, para determinar el grado de coherencia entre el diseño metodológico del proyecto y los enfoques teóricos internacionales sobre seguridad urbana y espacio público.

Finalmente, se efectuó una sistematización de resultados en la que se organizaron los hallazgos en torno a tres ejes: a) fundamentos conceptuales del proyecto, b) metodología operativa aplicada por el Municipio, y c) resultados alcanzados en materia de seguridad y apropiación del espacio público. Esta secuencia metodológica permitió evaluar la experiencia de *Senderos Seguros* no solo como una práctica local, sino como un caso de estudio con implicaciones para el debate académico y para futuras intervenciones urbanas en contextos similares.

1. Fundamentos conceptuales del proyecto Senderos Seguros

Conforme los documentos metodología y guía para identificación y priorización de *Senderos Seguros*, el proyecto *Senderos Seguros* surge en el Distrito Metropolitano de Quito como una estrategia de política pública orientada a enfrentar el incremento de la inseguridad y la percepción de riesgo en el espacio público. Su fundamento conceptual se enmarca en el derecho a la ciudad y en la necesidad de generar corredores de circulación que fortalezcan la caminabilidad y el uso equitativo de la infraestructura urbana. Estos corredores buscan recuperar el espacio público a través de intervenciones físicas como iluminación, accesibilidad universal, pacificación vial y arborización y de acciones de reactivación social, cultural y comunitaria, fomentando así la apropiación ciudadana y la cohesión social¹¹.

Conforme la guía para intervenciones en *Senderos Seguros*, 2024, el diseño de los senderos se apoya en seis dimensiones analíticas: equidad socioespacial, perspectiva de género, seguridad ciudadana, sostenibilidad urbana, capital social y acceso al transporte público. Estas categorías permiten identificar territorios prioritarios a partir de correlaciones espaciales y sociales que orientan la priorización de intervenciones. De esta manera, *Senderos Seguros* no se limita a ser una mejora de infraestructura, sino que se configura como un instrumento integral de planificación urbana y gestión social, cuyo propósito es mejorar la percepción de seguridad, reducir la exclusión y promover entornos urbanos resilientes e inclusivos.

10 Paul Cozens y Terence Love, "A Review and Current Status of Crime Prevention through Environmental Design (CPTED)", *Journal of Planning Literature* 30, no. 4 (2015): 393–412, <https://doi.org/10.1177/0885412215595440>.

11 Secretaría de Hábitat y Ordenamiento Territorial, *Metodología y guía para identificación y priorización de Senderos Seguros* (Quito: SHOT-DMDU, 2023).

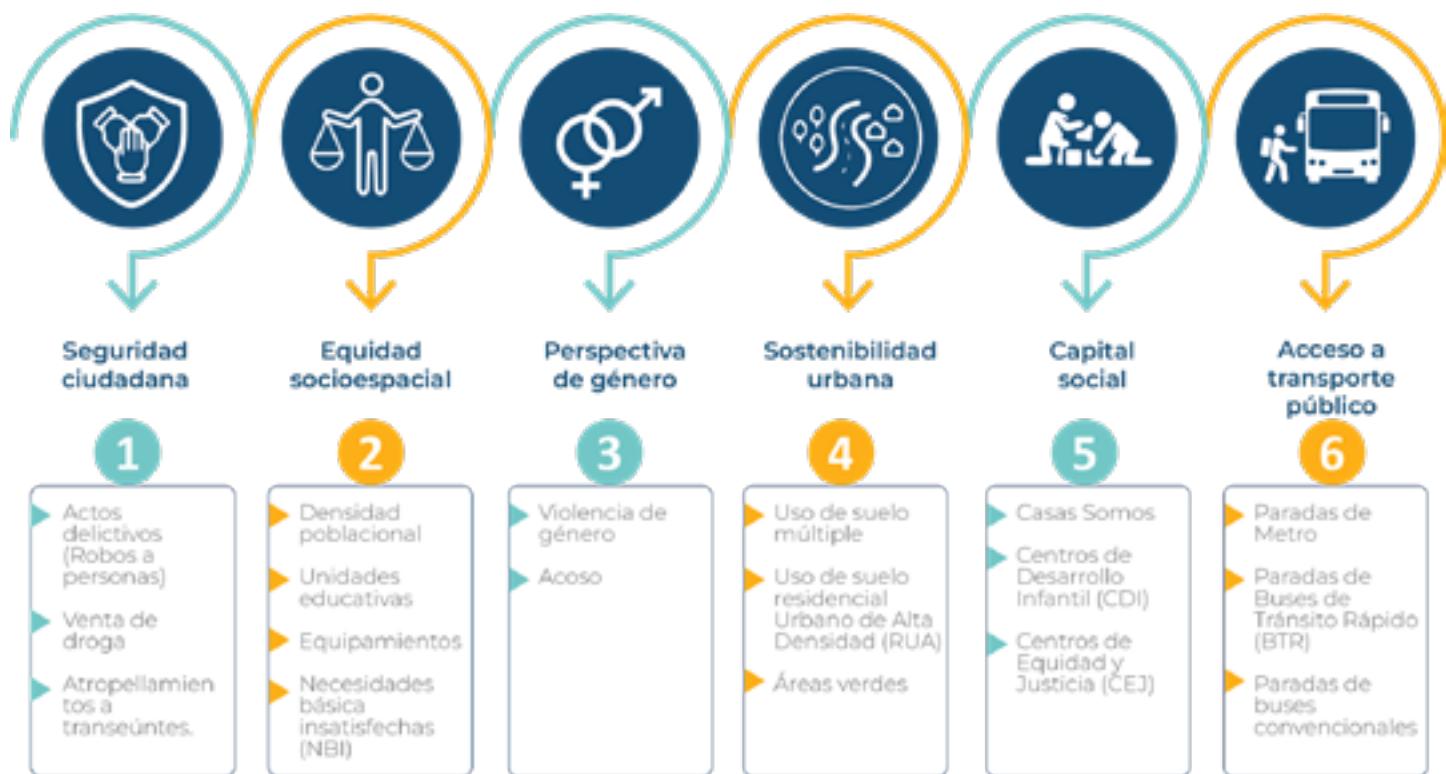


Figura 1. Batería de indicadores utilizados para la identificación de los Senderos Seguros. Fuente: SHOT-DMDU, 2023.

2. Metodología operativa aplicada por el Municipio de Quito

Conforme a la metodología operativa aplicada por el Municipio de Quito, para identificar la posible ubicación de un sendero seguro se definieron seis ejes estratégicos con dieciocho indicadores asociados, los cuales fueron analizados a nivel de administración zonal. Estas dimensiones (equidad socioespacial, perspectiva de género, seguridad ciudadana, sostenibilidad urbana, capital social y acceso a transporte público) se sustentan en marcos conceptuales vinculados con el derecho a la ciudad, la prevención del delito a través del diseño ambiental (CPTED), la caminabilidad y la cohesión social¹². Cada dimensión agrupó tres indicadores específicos, entre los que se incluyeron variables demográficas, socioeconómicas, de movilidad, seguridad y servicios comunitarios¹¹ [Fig. 1].

Para el procesamiento de los datos se utilizaron técnicas de análisis espacial en sistemas de información geográfica (SIG), específicamente la superposición de capas temáticas y la correlación espacial bivariada (Índice de Moran), lo que permitió identificar relaciones significativas entre variables como densidad poblacional, incidencia delictiva, violencia de género y acceso al transporte. La integración de estos resultados generó mapas de calor y patrones territoriales que señalaron áreas con mayor vulnerabilidad.

Así, la identificación de un sendero seguro se realizó en tres etapas: (i) análisis territorial de indicadores en cada dimensión, (ii) detección de zonas con superposición de factores de riesgo y déficit urbano, y (iii) selección de corredores estratégicos de intervención¹¹. De esta manera, la metodología permitió pasar de un diagnóstico cuantitativo a una priorización espacial, que constituye la base para proponer corredores seguros y resilientes en la ciudad.

Seguridad ciudadana

12 Jan Gehl, Ciudades para la gente (Buenos Aires: Infinito, 2014), XII; Jane Jacobs, Vida y muerte de las grandes ciudades [The Death and Life of Great American Cities, 1961] (Madrid: Capitán Swing, 2011), 35. Y Paul Cozens y Terence Love, "A Review and Current Status of Crime Prevention through Environmental Design (CPTED)", *Journal of Planning Literature* 30, no. 4 (2015): 393–412, <https://doi.org/10.1177/0885412215595440>.

13 Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana. Diagnóstico Situacional Distrito Metropolitano de Quito. Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad, 2022.

El Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana en el *"Diagnóstico Situacional del Distrito Metropolitano de Quito 2022"*¹³ presenta un análisis de los incidentes de convivencia ciudadana, delitos, violencia intrafamiliar y sexual. Según los datos observados en el año 2022 el 50.89% de reporte de incidentes relacionados con seguridad y convivencia ciudadana se concentran mayoritariamente en el horario de 18h00 pm a 03h00 am.

DIEGO VINICIO SALGADO

Senderos seguros. Espacios de encuentro para la convivencia ciudadana en Quito-Ecuador

Safe Trails. Meeting Spaces for Civic Coexistence in Quito-Ecuador

La tabla de la Figura 2 muestra la variación absoluta y relativa que han tenido los casos de delitos y violencia sexual entre el año 2021 y 2022 en el DMQ, identificando una tendencia exponencial de incremento de incidentes de seguridad.

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

Figura 2. Incidentes de seguridad y convivencia DMQ. Fuente: Registro administrativo SIS ECU911, 2022.

En lo referente a convivencia ciudadana, para el año 2022 se registraron 138.790 incidentes¹³, entre los que se encuentran: daños a la propiedad pública y privada, escándalos, libadores, venta y consumo de drogas, riñas y agresiones. De estos, el 49,84% de incidentes están relacionados con escándalos y el 42% corresponden a venta y consumo de drogas. Las administraciones zonales que concentraron la mayor cantidad de incidentes de convivencia ciudadana fueron: Eloy Alfaro (22,26%), Eugenio Espejo (19,62%), Manuela Sáenz (14,08%), La Delicia (13,96%) y Quitumbe (11,62%). En estas se superaron los 113.000 casos en 2022.

Cuando se trata de delitos (hurtos y robos), en el año 2022 se registraron 38.736 casos, es decir 12.259 más respecto del año 2021 que cerró con 26.477 reportes. Esto representa un incremento del 46,30%. La concentración de delitos según administraciones zonales arroja los siguientes datos: Eugenio Espejo (23,61%), Eloy Alfaro (18,44%), Quitumbe (14,41%) y Manuela Sáenz (12,94%) y La Delicia (11,72%). En estas administraciones se superaron los 31.000 casos en 2022.

En relación a la seguridad en vías, la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT), en colaboración con Bloomberg Philanthropies, publican en 2021 el Anuario de Seguridad Vial de Quito, que tiene por objeto monitorizar las tendencias de mortalidad y morbilidad en las vías del DMQ. En 2021 existieron 3.196 incidentes de tránsito en total, de estos 199 fueron incidentes fatales que llevaron a la muerte de 219 personas. Esto representó un incremento del 4,18% de fatalidades respecto del año 2019. Respecto de los atropellos, el 6,26% resultaron en fatalidad, siendo el siniestro con mayor mortalidad.

Equidad socio-espacial

De acuerdo al registro del Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades¹⁴, 2 de cada 100 habitantes en el Distrito Metropolitano de Quito¹⁵ tienen algún tipo de discapacidad (67.418 personas), de los cuales el 42,00% corresponde a discapacidad física, 22,80% corresponde a discapacidad intelectual, 16,03% corresponde a discapacidad auditiva, 11,97% corresponde a discapacidad visual y 7,20% corresponde a discapacidad psicosocial.

Esto refleja la necesidad de trabajar en espacios inclusivos, donde todos y todas puedan circular con seguridad y “*la ciudad promueva la equidad social en base a una estrategia de dar acceso a los bienes y a los espacios públicos a una mayor cantidad de población*”¹².

Perspectiva de género

En el “*Diagnóstico Situacional del Distrito Metropolitano de Quito, 2022*” en lo referente a violencia de género los entrevistados indicaron que: “*los espacios públicos suelen presentar condiciones desfavorables para su uso y disfrute*”¹³ y le preocupa la posibilidad de que se produzcan eventos de violencia sexual, debido al consumo de alcohol y drogas en lugares como canchas, juegos infantiles y quebradas.

¹⁴ Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades- CONADIS, 2022.

¹⁵ Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2015.

Respecto a incidentes de violencia intrafamiliar se reportaron 25.705 casos y de violencia sexual (abusos y acoso sexual, delitos sexuales, elaboración y comercialización de pornografía), de estos 542 casos en 2022 fueron reportados en espacio público, y de estos, los delitos sexuales representaron el 76,94% del total de incidentes.¹⁶

Según datos del Plan Maestro de Movilidad Sostenible Distrito Metropolitano de Quito (PMMS), mayoritariamente los motivos de movilidad en hombres son trabajo y estudio; en cuanto a los viajes realizados por mujeres, estos se concentran en actividades de cuidado: dejar/ recoger, compras, salud y visitar/cuidar.

Además, según el Informe de Calidad de Vida 2022 de “Quito cómo vamos”,¹⁷ en relación con la vulnerabilidad en términos de discriminación e inseguridad que afecta a la comunidad LGBTIQ+ en Quito es alta, y los lugares más inseguros donde este colectivo se enfrenta a los distintos tipos de discriminación son “los medios de transporte con un 78,1%, el espacio público con el 75,2% y los eventos públicos con el 68,1%.”¹⁸

Sostenibilidad Urbana

Jan Gehl en su libro “Ciudades para la Gente” indica: “La presencia de una zona residencial generalmente resulta en una conexión fluida con el espacio público de una ciudad, y ayuda a reforzar la seguridad real y percibida durante el día tanto como durante la noche. Aunque una calle se encuentra desierta, que se vean luces prendidas en las ventanas que se asoman a ella es una señal de que hay gente cerca.”¹⁹

Por otra parte, Jane Jacobs en su libro Vida y muerte de las grandes ciudades (1961) definía los términos “observadores urbanos” y “ojos en la calle”²⁰, que hacen referencia la necesidad de promover ciudades donde sea seguro caminar dentro del espacio urbano, ahora bien, en ciudades donde existe desigualdades sociales y económicas, resulta utópico pensar en ciudades abiertas y seguras, ya que, por lo altos índices de delitos, los ciudadanos prefieren proteger y encerrarse en la propiedad privada.

En Quito aún existen comunidades urbanas donde es posible evitar que la población huya del espacio público, lo que refuerza la importancia de defenderlo y propiciar que la vida urbana se desarrolle en las calles, incrementando la seguridad real y percibida. Casos como el barrio Año Nuevo en Lima muestran cómo el diseño urbano influye en el miedo al delito y la apropiación comunitaria del espacio²¹. De aquí la importancia de defender el espacio público y lograr que la vida urbana se desarrolle en las calles, con las personas circulando a pie y apropiándose de los espacios públicos, para que tanto la seguridad real como la percibida aumenten.

Bajo estos antecedentes, es importante planificar senderos seguros en zonas de uso residencial o mixto, donde las personas vivan y transitén, donde exista gente que habite y se apropie de las intervenciones, que no deben ser únicamente mejoras en las condiciones físicas de las calles, sino pensar en incentivar actividades y programas, para promover el uso del espacio público durante todo el día: a mayor gente en la calle, mayor percepción de seguridad.

Capital Social

En el año 2014 se realizó el primer diagnóstico socio-demográfico de Quito, que mostraba que el 89% de los quiteños no pertenecen a ninguna organización y el 80% no participa en reuniones de barrio, edificio o condominio. Además, el 69% considera que la apropiación y mantenimiento del espacio público es responsabilidad del Municipio. Por otro lado, sólo el 20% de los encuestados desarrollan una actividad de ocio en su tiempo libre.

16 Diagnóstico Situacional del Distrito Metropolitano de Quito 2022.

17 Quito Cómo Vamos. Informe de calidad de vida: Quito cómo vamos, 2022.

18 Informe de Calidad de Vida. “Quito cómo vamos”, 2022.

19 Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Buenos Aires: Ediciones Infinito, p. 79, 2014.

20 Jacobs, Jane. Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Capitán Swing. 2011.

21 Ana Collantes y Julio Vera, “Urbanismo, miedo y comunidad: el caso del barrio Año Nuevo, Lima”, Revista Hábitat y Sociedad 15 (2023), 71–89.

DIEGO VINICIO SALGADO

Senderos seguros. Espacios de encuentro para la convivencia ciudadana en Quito-Ecuador

Safe Trails. Meeting Spaces for Civic Coexistence in Quito-Ecuador

Pero no todo es negativo. Existen iniciativas municipales como los centros de desarrollo comunitario o “Casas Somos”, y los Centros de Desarrollo Infantil (CDI), son equipamientos que buscan robustecer la participación ciudadana y los procesos barriales y comunitarios, fomentar el disfrute del tiempo libre, la apropiación del espacio público y las alianzas estratégicas con distintos aliados.

Acceso a Transporte Público

Según el informe de Calidad de Vida 2022 de “Quito cómo vamos”, respecto de la “Movilidad” en el DMQ “la baja calidad del servicio de transporte público, la falta de unidades y de acceso en periferias urbanas y zonas rurales, y la saturación del sistema de transporte municipal son algunos de los argumentos de quienes utilizan vehículos particulares y no desean migrar a este sistema (...) y promueve un modelo insostenible.”¹⁷

Cuando se habla de los motivos de viaje de los habitantes del DMQ, un acercamiento desde la perspectiva de género muestra que “las principales razones para la movilidad de las mujeres son los viajes de cuidado (33,3%) y después el trabajo (30,9%). En cambio, para los hombres las principales razones son el trabajo (47,8%) y estudio (22,7%).”¹⁷

3. Implementación de un corredor seguro

Gracias a esta identificación cuantitativa, junto con datos cualitativos de las Administraciones y de la ciudadanía, se buscó generar una lógica integral de implementación, planificando una red de senderos seguros en la ciudad. Es decir, una lógica integral que construya una red de caminabilidad en dónde sea posible la identificación de actores estratégicos en relación a las escalas de intervención y a la prioridad de intervención en estos corredores [Fig. 3].



Por otra parte, se determinaron dos tipos de intervenciones que pueden estar presentes en un sendero seguro. Las primeras, de carácter físico con temporalidad permanente, como mejoras en la iluminación, accesibilidad universal, señalización vial, implementación de sistemas urbanos de drenaje, arborización, estrategias de pacificación vial, entre otras. Las segundas, con carácter itinerante de reactivación del espacio público, como ferias, recorridos, actividades culturales, deportivas, etc.

Cabe destacar que se identificaron Senderos de mayor escala de intervención, a los que se determinó “*articuladores*”, y otros de menor escala de intervención o “*zonales*”. Para las intervenciones de estos proyectos se dispuso a las empresas e instituciones ejecutoras de obra pública del Distrito Metropolitano de Quito, mientras que las Secretarías y entidades involucradas en la planificación de la política pública alinean sus programas y estrategias en búsqueda de la sostenibilidad del proyecto.

Finalmente, la participación ciudadana ha marcado desde un inicio el desarrollo de los proyectos de Senderos Seguros. Entidades locales, líderes barriales, actores sociales, y sociedad civil han participado en el desarrollo y ejecución del proyecto desde un inicio generando apropiación de los residentes y promoviendo la cohesión social [Fig. 4].



Fig. 4. Proceso de *Implementación* de un corredor Seguro en el DMQ.
Fuente: SHOT-DMDU, Quito, 2023.

Resultados

En 2025 se identifican 89 Senderos Seguros deseables de implementación en el Distrito Metropolitano de Quito con una extensión total de 98,17 km de intervención. Además, han sido finalizados diez senderos seguros con importes de inversión que van desde los 500.000 dólares hasta el millón y medio de dólares [Fig. 5].

Gobernanza y continuidad

El proyecto Senderos Seguros, se enmarca en el Eje 1. Hábitat, seguridad y convivencia ciudadana, que define: “*El espacio público son aquellos espacios de encuentro, diversos y complejos, donde se construye la democracia ciudadana, y donde los habitantes crean y recrean dinámicas de interacción social. El Municipio debe ser el artífice y gestor de estos espacios, rehabilitando o creando espacios públicos comunes en la ciudad.*” Para esto la visión del Plan de gobierno del alcalde plantea: “*construir una red de espacio públicos y áreas verdes atractivas de calidad, crear biocorredores urbanos, propiciando el uso responsable y activo del espacio público, generando programas con enfoque inclusivo y perspectiva de género para la apropiación del espacio público*”²².

Esta visión del Plan de Gobierno de Alcaldía, refuerza la continuidad del proyecto. Senderos Seguros se ha convertido en un programa prioritario y transversal para

22 Pabel Muñoz. Plan de Gobierno 2023–2027. Quito, 2023.

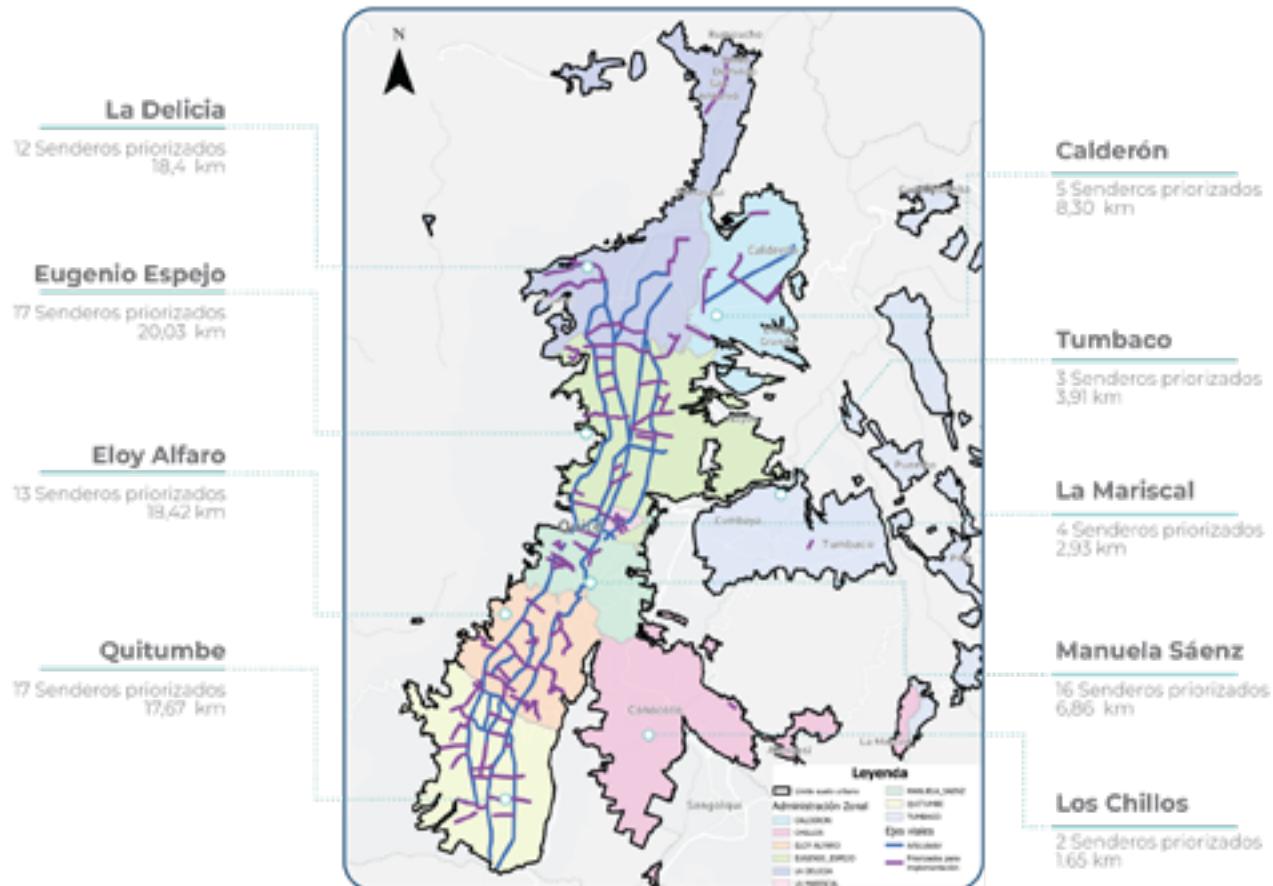


Fig. 5. Conformación de Red de Corredores Seguros en el DMQ. Fuente: Elaboración propia, SHOT-DMDU (2023).

la administración actual, reforzando su continuidad y sostenimiento en el tiempo. Su financiación está asegurada en el Plan operativo anual (POA) de las entidades y empresas municipales encargadas de su ejecución. Además, al estar cada Administración Zonal encargada de la intervención en un Sendero Seguro, se busca generar intervenciones descentralizadas en el DMQ.

Finalmente, el proyecto también se enmarca en la política de recuperación y cuidado de espacios públicos para la vida, la paz y seguridad, con el programa de espacio públicos iluminados y rehabilitados de la Secretaría General de Seguridad Ciudadana y Gestión. En resumen, el proyecto Senderos Seguros, está presente en la gobernanza y plan de gobierno de la Administración actual, su gestión está inmersa en instrumentos de planificación y gestión de distintas entidades municipales y su sostenimiento en el tiempo está asegurado con asignaciones presupuestarias a cada entidad encargada de ejecutar obra pública.

Resultados

El análisis de los proyectos ejecutados bajo la estrategia Senderos Seguros en Quito permite observar no solo una variación en los indicadores de delitos, sino también un cambio significativo en la percepción ciudadana y en la apropiación comunitaria del espacio público. La evidencia cualitativa recogida a partir de reportes institucionales y menciones en medios de comunicación muestra que las intervenciones han sido valoradas favorablemente por la ciudadanía, aun cuando los resultados cuantitativos presentan diferencias entre corredores.

En la Avenida Patria, la comunidad ha destacado la iluminación, la accesibilidad universal y la creación de la Plaza de la Memoria como hitos urbanos que fortalecen el sentido de pertenencia y la confianza en el espacio público. En la Calle Caldas y Antepara, los vecinos reconocen mayor tranquilidad y apropiación comunitaria tras la implementación de urbanismo táctico e intervenciones en aceras e iluminación, lo que coincide con una reducción del 71% en robos a personas.



Fig. 6. Intervención de la Avenida Patria como Sendero Seguro. Fuente: SHOT-DMDU, 2024.

Fig. 7. Intervención de la calle Antepara como Sendero Seguro. Fuente: SHOT-DMDU, 2024.

Fig. 8. Intervención en Centro Histórico de Quito como Sendero Seguro.

Fuente: SHOT-DMDU, 2024.

(Observatorio Metropolitano de Seguridad ciudadana 2024).²³ El proyecto en El Tingo ha sido percibido como una mejora para la movilidad peatonal y la integración con equipamientos creativos y gastronómicos, fortaleciendo la cohesión barrial. De manera similar, en el parque la Isla Tortuga, la revitalización del parque y su conexión con el Metro han generado confianza en la ciudadanía para transitar por la zona, mientras que en La Roldós se reconoce una reducción de delitos y una mayor valoración del entorno barrial gracias a la instalación de luminarias y acciones de urbanismo táctico.

Otros corredores presentan resultados mixtos en términos delictivos, pero aun así la percepción ciudadana resalta logros importantes. En la Avenida Colón, se reconoce la revitalización de un eje universitario y cultural, valorado como un corredor seguro y dinámico. En la Avenida Michela, los residentes destacan mejoras en aceras e iluminación que permiten transitar con mayor seguridad, especialmente en horario nocturno. En Chillogallo, las actividades culturales y deportivas han sido claves para reducir libadores y fortalecer el tejido social, mientras que en la Avenida Carapungo la comunidad subraya la importancia de la intervención integral en entornos educativos. Finalmente, en la Calle Juan Montalvo (Tumbaco) se reconoce que el urbanismo táctico y la mejora de aceras no solo incrementaron la caminabilidad, sino que también potenciaron la vitalidad del comercio local.

23 Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, Reporte de resultados del proyecto Senderos Seguros (Quito: Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad, 2025).

#	Sendero Seguro	Administración Zonal	Monto de Intervención (USD)	Reducción robos a personas	Reducción robos a autos/motos	Consumo /Venta sustancias	Percepción de seguridad y apropiación
0	Av. Patria	La Mariscal	\$712,639	-46%	-100% autos	-0,5	Mejora significativa
4	Caldas y Antepara	Manuela Sáenz	\$355,883.90	-71%	Sin variación	0,31	Mejora clara
2	El Tingo	Los Chillos	\$361,869.39	Mixto	Mixto	1	Mejora comunitaria
8	Isla Tortuga	Eugenio Espejo	\$418,356.37	-20%	Autos 0%, Motos 0%	0	Mejora comunitaria
7	La Roldós	La Delicia	\$221,785.15	-100%	-100% motos	-1	Mejora clara
9	Juan Montalvo	Tumbaco	\$245,399.48	-25%	-100% motos	-1	Mejora parcial
6	Av. Carapungo	Calderón	\$363,292.85	+100%	-100% autos	0	Mixto
1	Av. Colón	La Mariscal	\$692,728.86	+33%	-50% autos,	5	Resultados mixtos
3	Av. Michelena	Eloy Alfaro	\$230,068.41	0%	Autos +200%, Motos -75%	1,5	Mixto, percepción estable
5	Chillogallo	Quitumbe	\$284,655.47	+100%	Autos -100%	0	Mixto

Figura 9. Resultados Reporte Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, 2025

En conjunto, los resultados muestran que los Senderos Seguros han contribuido a reforzar la percepción de seguridad y la apropiación comunitaria, lo cual sugiere que la efectividad del programa no se limita a la disminución de delitos, sino también a su capacidad para generar confianza social y valor simbólico en el espacio urbano [Fig. 9].

Por otra parte, la Secretaría de Seguridad determinó que los actos delictivos como robos a personas y asalto a locales comerciales se han reducido un 30% en los corredores intervenidos como Senderos Seguros. Además, se ha reducido la percepción de inseguridad ciudadana en los mismos y las intervenciones han generando apropiación de la comunidad inmediata.

Además, la implementación de la iluminación y la mejora de los espacios públicos en los que se ha intervenido, acompañadas de medidas como la implementación de puntos de video vigilancia y alarmas comunitarias que ayudan a controlar los senderos, han generado un aumento en el número de desplazamientos peatonales.

Conclusiones

Del análisis multidimensional basado en la revisión de fundamentos conceptuales del proyecto *Senderos Seguros*, la metodología operativa aplicada por el Municipio y los resultados alcanzados en materia de seguridad y apropiación del espacio público, se desprende que las intervenciones realizadas en los Senderos Seguros han tenido efectos diferenciados en la reducción de delitos y en la percepción de seguridad, pero con una tendencia positiva en varios casos. En la Avenida Patria, por ejemplo, se observó una disminución significativa de robos a personas en un 46% y una reducción del 50% en consumo y venta de sustancias ilícitas. En la calle Caldas y Antepara, los robos a personas se redujeron en un 71% y los robos de autopartes en un 100%. En sectores como La Roldós, se reportó una disminución total de robos a personas y a motos. Por otro lado, en lugares como la Avenida Colón o la Avenida Michelena, los resultados fueron más dispares: mientras algunos delitos como robos a vehículos disminuyeron, otros indicadores, como robo a personas o presencia de personas que consumen alcohol en espacio público, se mantuvieron o incluso aumentaron en ciertos períodos.



Fig. 10. Intervenciones previstas en un Sendero Seguro. Fuente: Elaboración propia, SHOT-DMDU, 2024.

En una primera fase del proyecto Senderos Seguros, uno de los obstáculos encontrados en la implementación del proyecto fue la ausencia de unas directrices claras de intervención de la obra física que permitieran unificar la imagen de senderos seguros. Ante esto, la Secretaría de Hábitat y Ordenamiento Territorial, emitió la “Guía para intervenciones en los Senderos Seguros”, generando parámetros generales para unificar la imagen urbana de los proyectos.

En conjunto, los datos sugieren que las intervenciones físicas (iluminación, accesibilidad universal, mobiliario, urbanismo táctico, arborización y video vigilancia), acompañadas de acciones de reactivación social y cultural han contribuido a reducir de manera significativa los robos y asaltos en varias zonas críticas de Quito, además de reforzar la percepción de seguridad y la apropiación comunitaria del espacio público [Fig. 10]. No obstante, la evaluación también destaca la necesidad de consolidar un monitoreo continuo para aislar los efectos del proyecto de otros factores contextuales y garantizar la sostenibilidad de los resultados en el tiempo.

Los resultados de la experiencia de Senderos Seguros en Quito muestran que las intervenciones físicas y sociales en el espacio público no solo contribuyen a reducir ciertos indicadores delictivos, sino que también fortalecen la percepción de seguridad y la apropiación comunitaria, confirmando así los planteamientos expuestos en la introducción sobre la necesidad de recuperar la vida urbana en las calles. Estos hallazgos coinciden con la literatura que destaca el valor del dise-

DIEGO VINICIO SALGADO

Senderos seguros. Espacios de encuentro para la convivencia ciudadana en Quito-Ecuador

Safe Trails. Meeting Spaces for Civic Coexistence in Quito-Ecuador

ño urbano en la prevención del delito y en la construcción de cohesión social¹². La evidencia obtenida sugiere que la seguridad ciudadana no depende únicamente de la presencia policial o de acciones punitivas, sino de generar condiciones urbanas que fomenten la caminabilidad, la interacción y la vitalidad social, lo cual refuerza el tejido comunitario y mitiga el miedo al delito. En este sentido, Senderos Seguros se configura no solo como una política local, sino como un referente de cómo el derecho a la ciudad puede materializarse en prácticas urbanas que, al articular infraestructura, participación social y gestión comunitaria, inciden directamente en la calidad de vida y en la construcción de ciudades más inclusivas y resilientes.

Declaración de uso de IA generativa

El autor declara que ha utilizado la herramienta ChatGPT (OpenAI, modelo GPT-5, 2025) para tareas de apoyo editorial, sin que esta haya intervenido en la formulación de hipótesis, el análisis de datos ni en la elaboración de los resultados académicos del artículo.

Bibliografía

Collantes, Ana, y Julio Vera. "Urbanismo, miedo y comunidad: el caso del barrio Año Nuevo, Lima." Revista Hábitat y Sociedad 15 (2023): 71–89.

Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS). *Registro Nacional de Discapacidades*. Quito: CONADIS, 2022.

Cozens, Paul, and Terence Love. "A Review and Current Status of Crime Prevention through Environmental Design (CPTED)." Journal of Planning Literature 30 (4), 2015: 393–412. <https://doi.org/10.1177/0885412215595440>

Cozens, Paul, Gerry Saville, and David Hillier. "Crime Prevention through Environmental Design (CPTED): A Review and Modern Bibliography" Property Management 23 (5), 2005: 328–56. <https://doi.org/10.1108/02637470510631483>

Darling-Hammond, Linda. *El derecho de aprender: Crear buenas escuelas para todos*. Barcelona: Ariel, 2001.

Davis, M. *Planet of Slums*. London: Verso, 2006

Ewing, Reid, Susan Handy, Ross C. Brownson, Otto Clemente, and Emily Winston. "Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability" Journal of Physical Activity and Health 3 (s1), 2006: S223–40. <https://doi.org/10.1123/jpah.3.s1.s223>

Gehl, Jan. *Cities for People*. Washington, D.C.: Island Press, 2010.

Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito. *Plan de Uso y Gestión del Suelo del Distrito Metropolitano de Quito*. Quito, 2024.

Hale, Chris. "Fear of Crime: A Review of the Literature" International Review of Victimology 4 (2), 1996: 79–150. <https://doi.org/10.1177/026975809600400201>.

Human Rights Watch. *World Report 2024: Ecuador*. 2024

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). *Censo Ecuador 2024*. Quito: INEC, 2024.

Jacobs, Jane. *Vida y muerte de las grandes ciudades*. [Título original The Death and Life of Great American Cities, 1961]. Madrid: Capitán Swing, 2011.

Kessler, G. *El sentimiento de inseguridad: sociología del temor al delito*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2009

Lorenc, Theo, Simon Clayton, David Neary, Margaret Whitehead, Mark Petticrew, Hilary Thomson, Steven Cummins, Amanda Sowden, and Alex Renton. "Crime, Fear of Crime, Environment, and Mental Health and Wellbeing: Mapping Review of Theories and Causal Pathways." Health & Place 18 (4), 2012: 757–65. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2012.04.001>.

Metro Madrid. *Consultoría Metro Madrid para Quito*. Madrid: Empresa Metro Madrid, 2012.

Muñoz, Pabel. *Plan de Gobierno 2023–2027*. Quito, 2023.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. *Diagnóstico situacional del Distrito Metropolitano de Quito 2022*. Quito: Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad, 2022.

Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana. Reporte de resultados del proyecto Senda-ros Seguros. Quito: Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad, 2025.

Parcerisa, Josep, y Maria Rubert de Ventós. “La ciudad no es una hoja en blanco (II)” en *Labora-torio de Quito Cómo Vamos. Informe de calidad de vida: Quito cómo vamos*. Quito: Quito Cómo Vamos, 2022.

Urbanismo de Barcelona. Barcelona, 2000.

Secretaría de Movilidad, AMT, y Bloomberg Philanthropies. *Anuario de Seguridad Vial*. Quito, 2021.