



# Roosevelt Avenue

Iluminación, Género y la dimensión espacial del miedo

XI Convocatoria Beca de Investigación en Nueva York  
Fundación Arquia - Real Academia de Bellas Artes de San Fernando

Elena Agudo Sierra



Elena Agudo Sierra

# Estudiante de PhD en el Louvain research institute for Landscape Architecture and the Built environment (LAB) en la UCLouvain en colaboración con la oficina de movilidad urbana y diseño digital Espaces Mobilites, y financiados por, Innoviris. Belgica

## Profesora de la asignatura «Diseño del espacio público» en el Máster Universitario en Diseño Urbano y Movilidad Sostenible de la Universidad Europea. España

### Becaria de la plataforma europea LINA 2024-2025 (colaboración con Forecast y el Festival 2025).

\*\*\*

TRAYECTORIA Y LINEA DE INVESTIGACIÓN

El presente proyecto de investigación completa el desarrollo de una parte de la tesis doctoral en curso titulada "*ULI4SUM. Urban Lighting Infrastructure for Sustainable Mobility users*" desarrollada en el LAB de la UCLouvain en colaboración con la oficina de movilidad urbana y diseño digital *Espaces- Mobilités*.

La tesis se enmarca en el estudio de la ciudad y la noche, abordando la seguridad a través del análisis de la infraestructura lumínica. Su objetivo es explorar el papel del alumbrado público en la seguridad de los ciudadanos, con un enfoque particular en peatones y ciclistas, y desde una perspectiva de género -subrayando las diferencias entre mujeres y hombres en el espacio urbano nocturno-. La investigación entiende el alumbrado público como la infraestructura nocturna central -que puede ser diseñada y planeada-, en su interacción con el entorno construido y las personas, elementos clave en la seguridad nocturna. En este sentido, la tesis reconoce la importancia de las personas como parte fundamental de la infraestructura urbana en cuestión de seguridad, no obstante, se centra en la infraestructura lumínica debido a su capacidad de ser planificada y controlada. Desde esta perspectiva, se aborda la seguridad desde su complejidad, considerando sus tipos -tráfico y personal- y sus dimensiones -objetiva y subjetiva-.

Para ello, propone dos metodologías principales:

- i) **cartografía** -análisis espacial y mapeo colectivo-, para identificar patrones espaciales en relacion a la seguridad, el alumbrado, y la movilidad-uso, en una escala meso.
- ii) **campañas experimentales** con medios inmersivos, utilizando tecnologías de **realidad virtual (VR)**, **cuestionarios psicológicos y sensores biométricos**, para comprender la percepción individual de seguridad desde la escala del ciudadano.

A esta línea de investigación le acompaña una trayectoria tanto en lo profesional como en lo académico, paralela y comprometida a los intereses de la tesis:

# Urbanismo y comunidades vulnerables

Desde mis estudios de arquitectura en la ETSAM, mi trabajo se ha orientado en **visibilizar y atender las necesidades de estos colectivos** -niños, ancianos, mujeres, personas racializadas o con diversidad funciona- han sido históricamente desatendidos. Un ejemplo de ello es mi Proyecto Fin de Carrera, "*Ashram de los cinco sentidos. No te veo, no te escucho, pero te entiendo*" (mención de honor ETSAM, premio COAM 2017, seleccionado por Future Architecture Platform 2018, exhibido en el pabellón español Uncertainty en la Bienal de Venecia 2021). Este proyecto explora la ciudad a través de los sentidos, con un caso de estudio en el colegio Deaf-mute School en Ahmedabad (India), donde realicé una investigación etnográfica -viviendo con niños y educadores- durante un año para comprender la interacción de los estudiantes con el espacio y sus nuevos códigos para interpretarlo. El proyecto propone una arquitectura sensorial con prototipos en cuatro categorías: la vegetación (un edificio, un árbol), jardines sensoriales (un jardín, un sentido), topografía (una acción, un espacio), pavimentos (un código, múltiples lecturas) y plazas (cuatro lados, cuatro orientaciones). Su objetivo es integrar los códigos de las personas con diferentes capacidades, reduciendo su exclusión.

# Practicas participativas

Durante mis 5 años como urbanista y project manager en UCM, una empresa de desarrollo urbanístico en España, integré **prácticas participativas en todas las fases de trabajo: diseño, construcción y evaluación**. Un ejemplo destacado es "*Plataforma Central Iberum*", el primer ecoparque industrial del país, galardonado en CONAMA 2019 por su enfoque de sostenibilidad integral -medioambiental, económica y social-. Esto se debe en parte a la participación de diversos actores como: i) la Facultad de Ciencias Ambientales de la Universidad de Castilla-La Mancha, ii) asociaciones locales como MTB Ilarcuris o Asociación NEMUS, para diseñar dotaciones urbanas como el "Skatepark PCI" o el "Circuito de MTB-PCI", sede de pruebas del Torneo Español, iii) colegios e institutos para sensibilizar a los niños sobre el cuidado del entorno natural, iv) empresas del eco-park como Amazon, Michelin y FM Logistics, organizando jornadas de plantación con empleados y sus familias, y v) el Ayuntamiento de Illescas, con actividades como la carrera "10K Run&Walk" y el festival "PCI Fest 2018", promoviendo el uso y disfrute de las instalaciones y espacio público del polígono industrial.

# Ciudad y noche

La relación entre la ciudad y la noche, así como de los cuerpos y acciones -normados y no normados-, a través de la infraestructura lumínica, que desempeña un papel crucial en los modos de habitar el espacio público durante la oscuridad. Sin embargo, también genera problemas urbanos como la contaminación y la inseguridad, lo que la convierte en un factor clave en el desarrollo sostenible de las ciudades actuales. Mi trabajo aborda esta cuestión desde dos enfoques complementarios: i) Infraestructura

lumínica, normativa y polución, a través del proyecto "*City after hours. Una investigación sobre la ciudad y la noche mediante el mapeo de la infraestructura lumínica en espacios públicos*" financiado por la beca RABASF2021 y desarrollado en la UCLouvain. El proyecto analiza la figura del alcalde nocturno y su ámbito de actuación —hardware, software y mediación— centrado en el alumbrado público. Se desarrollan herramientas para cuantificar, mapear y evaluar el estado lumínico en espacios públicos; ii) Infraestructura luminica y seguridad, a partir de mi tesis doctoral "*ULI4SUM: Urban Lighting Infrastructure for Sustainable Mobility users*" desarrollarrada en el LAB, en la UCLouvain. Se analiza el papel del alumbrado público en la seguridad de los ciudadanos, en relación con la infraestructura humana y el entorno urbano.

# Investigación desde la perspectiva del ciudadano.

Mi investigación sobre la ciudad y como debe ser diseñada y planeada se ha orientado desde la perspectiva ciudadana, abordando diferentes temas como: i) Infraestructura verde y bienestar o wellbeing, a través del proyecto "*Brussels Street Greenery and Citizen Comfort Evaluation*" del consorcio Louvain4Cities de la UClouvain. El proyecto explora el papel de la infraestructura verde urbana en el estrés de los ciudadanos a través de experimentos con participantes con el uso de imágenes y videos 360° in-situ, tecnologías de realidad virtual y sensores biométricos, ii) Infraestructura urbana -suelo, calles, edificios, y vegetación- y sostenibilidad, a través del proyecto "*3D CIT-IS*" desarrollado por la UCLouvain y financiado por Innoviris. El proyecto consiste en una aplicación web GIS interactiva que visualiza y analiza datos ambientales urbanos en 3D. Integra indicadores como el entorno construido, espacios verdes y geología a nivel parcelario. Facilita la evaluación de impactos ambientales y la toma de decisiones urbanísticas sostenibles, promoviendo la participación ciudadana y el acceso a la información.

# Docencia – experimentación – performance

La integración de la docencia y la experimentación práctica ha sido un pilar en mi trayectoria como demuestran las siguientes experiencias: i) Integrante del colectivo *Madstock* -versión española de Bellastock- y realizacion del "WorkBOX Festival 2011". Un laboratorio urbano que genero una ciudad efímera de 3 dias a partir de cajas de plástico recicladas; ii) Docente titular de la asignatura "*Taller de Diseño del Espacio Público*" en el Máster Universitario en Diseño Urbano y Movilidad Sostenible de la Universidad Europea. En esta asignatura he implementado metodologías como la cartografía, la etnografía o la performance, para que los estudiantes analicen y propongan intervenciones urbanas a través de una exploración colectiva del espacio; iii) LINA fellow 2024-2025 y el workshop "BerLINights: Mapping Safety After Dark" en el Festival Forecast 2025. En este taller, abordé el tema de mi tesis doctoral sobre la seguridad en la ciudad nocturna, explorando con los participantes el papel de la infraestructura luminosa y humana en su percepción de seguridad. La actividad incluyó una caminata exploratoria

con paradas en seis tipologías nocturnas, donde se desarrolló una cartografía colectiva. Finalmente, mediante reflexiones personales y discusiones grupales, se creó un manifiesto colectivo para entender los principios de una noche urbana más segura.

\*\*\*

Actualmente, combino mi labor docente en la Universidad Europea con el desarrollo de mi tesis doctoral en el LAB de la UCLouvain. **La investigación se enfoca en el estudio de la ciudad y la noche, a través de la infraestructura lumínica y su rol en la seguridad de los ciudadanos desde una perspectiva de género.**

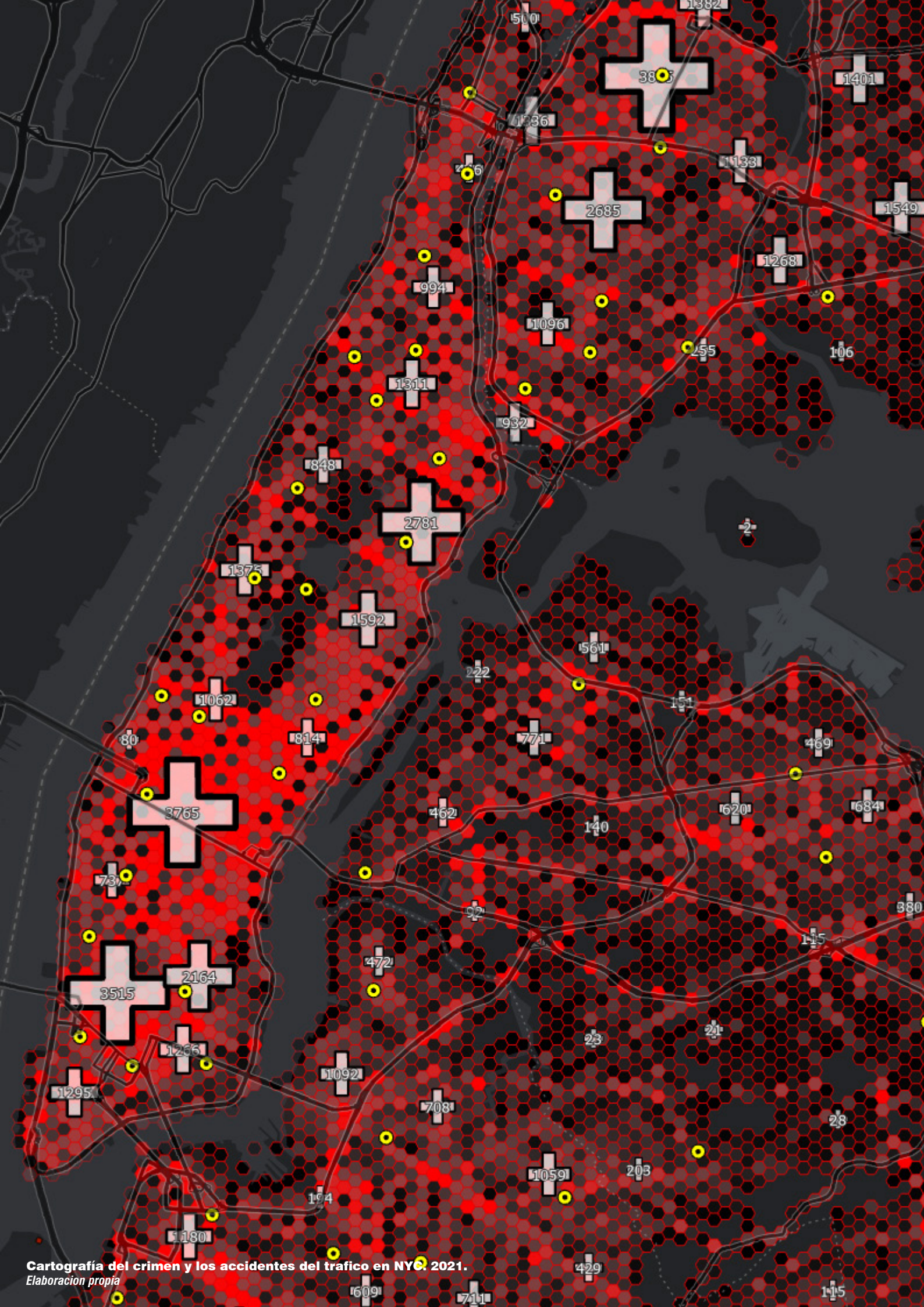
La tesis explora dos ciudades clave del contexto nocturno en Europa y Estados Unidos: Bruselas y Nueva York. La capital europea fundó en 2019 el "Night Council" para gestionar la seguridad urbana nocturna [XX] siguiendo el ejemplo de BErlin o Amsterdam, mientras Nueva York, se convirtió en el referente americano al nombrar a su primer night mayor en 2018 y creó la "Office of Nightlife" en 2020; Su elección se basa en dos criterios: i) sus tasas de criminalidad y accidentología tienen un índice moderado-alto, cuya diferenciación en función de los barrios o distritos es más pronunciada; y ii) su enfoque contrastante sobre el alumbrado público. Mientras Bruselas es pionera en Europa con su Plan Lumière desde 2012, actualizado en 2017 y pendiente este año de su nueva versión, Nueva York carece de un plan integral a largo plazo, aunque ha implementado alumbrado inteligente.

Para cada escenario se desarrollan diferentes tipos de counter cartographies -análisis espacial, mapeo colectivo y cartografía sensorial- que exploran la seguridad en el ámbito nocturno visibilizando la perspectiva de género. Estas metodologías se enmarcan en un framework destinado a los stakeholders urbanos, con aplicaciones prácticas a nivel regional (Bruselas) o distrital (Nueva York). La investigación se basa en un enfoque deductivo e inductivo, respaldado por teóricos como Lefebvre, Harvey, Massey, y Anne Kelly Knowles, y cuya repercusión arquitectónica es patente hoy en día.

La disponibilidad de datos espaciales de alta resolución espaciotemporal sobre seguridad, movilidad e infraestructuras nocturnas en Nueva York permite realizar análisis deductivos basados en datos objetivos, lo que convierte a la ciudad en un caso ejemplar. Sin embargo, estos análisis deben complementarse con un enfoque inductivo, que solo puede lograrse a través de trabajo de campo. Esto incluye exploración etnográfica, trabajo con colectivos y entrevistas, para obtener datos subjetivos que enriquezcan la comprensión del contexto urbano nocturno.

La convocatoria de la Fundación Arquia y la Real Academia de las Bellas Artes ofrece una oportunidad clave para avanzar en esta investigación, crear un modelo o framework escalable y generar una red activa de trabajo.





Cartografía del crimen y los accidentes del tráfico en NYC, 2021.  
Elaboración propia

# Roosevelt Avenue. Iluminación, Género y la dimensión espacial del miedo

*“To really appreciate architecture, you may even need to commit a murder.*

*Architecture is defined by the actions it witnesses as much as by enclosure of its walls. Murder in the Street differs from Murder in the Cathedral in the same way as love in the street differs from the Street of Love. Radically.” [1]*

## 01. OBJETO Y ÁMBITO DE ESTUDIO

La noche transforma la ciudad en una cartografía de luces, sombras e incertidumbres. Mientras algunos cuerpos la transitan con la seguridad de quien posee el espacio, otros la recorren con una cautela constante, condicionados por la amenaza latente de la violencia. **La inseguridad nocturna es una constante histórica y actual, que no puede reducirse únicamente a las estadísticas de criminalidad; se inscribe en la memoria colectiva y en las sensaciones de vulnerabilidad que moldean la experiencia urbana [2].** Desde el París iluminado del siglo XVIII, donde la luz se convirtió en un instrumento de orden y vigilancia [3], hasta las actuales smart cities, la noche ha sido percibida como un territorio de riesgo que exige estrategias de control. Sin embargo, esta percepción ha favorecido la apropiación del espacio nocturno por parte de colectivos subversivos y prácticas clandestinas, generando una dicotomía entre el miedo y la oportunidad. En el contexto contemporáneo, con el auge de las metrópolis que “nunca duermen”, la noche ya no es solo un espacio de restricción, sino también un motor de producción económica y social [4]. Sin embargo, este crecimiento no ha ido acompañado de un diseño urbano que garantice la seguridad para todos sus habitantes, perpetuando desigualdades que determinan quién puede habitar la noche y en qué condiciones [5].

Este proyecto se inscribe en el estudio de la seguridad nocturna desde una perspectiva multidimensional, en la que convergen urbanismo, tecnología y estudios de género. Se parte de la hipótesis de que la inseguridad experimentada por ciertos colectivos en la noche urbana no es solo el reflejo de una realidad objetiva, sino también el resultado de construcciones espaciales y simbólicas que regulan qué cuerpos pueden habitar el espacio y de qué manera [2,6]. **En este escenario, la seguridad nocturna emerge como una de las problemáticas urbanas más apremiantes, especialmente para las mujeres y otros grupos vulnerables [6].** La sensación de peligro no solo condiciona sus trayectos y tiempos de movilidad, sino que determina la propia relación entre cuerpo y ciudad, entre presencia y ausencia, entre derecho y exclusión. En los últimos años, el acoso y la violencia de género en el espacio público intensificado la urgencia de replantear la

planificación urbana desde una perspectiva que no solo contemple la infraestructura, sino también las dinámicas de poder que se inscriben en el territorio [7,8]. Ciudades de todo el mundo, desde Nueva York hasta Bruselas, han documentado patrones de exclusión y miedo que, que han comenzado a registrarse en estadísticas convencionales, ya que son determinantes en la vida cotidiana de las mujeres.

Siguiendo la perspectiva de Lefebvre y Harvey sobre la producción del espacio, este estudio sostiene que **la seguridad nocturna no solo depende de la incidencia de la violencia y la accidentología, sino también de cómo la infraestructura urbana construye o menoscaba la percepción de seguridad [9, 10].** La iluminación, el diseño del espacio público y la densidad social actúan como dispositivos que moldean la experiencia nocturna: una calle bien iluminada y con flujo constante de personas puede generar confianza, mientras que una avenida desierta o con iluminación intermitente puede convertirse en un territorio de riesgo. En este sentido, **la seguridad urbana no es solo una cuestión de hechos objetivos -crímenes o accidentes-, sino de cómo el entorno configura posibilidades de encuentro o amenaza.** Tschumi afirmaba que la arquitectura no es inocente, que todo diseño conlleva ideología y que la forma urbana puede potenciar o restringir ciertas prácticas [1]. Bajo esta lógica, la seguridad nocturna no es solo la ausencia de peligro, sino la existencia de condiciones espaciales que permitan a todos los cuerpos habitar la ciudad con plena autonomía.

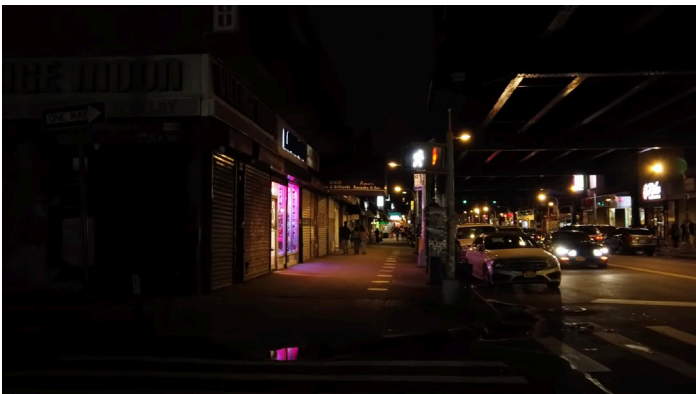
### # Fase 1 de investigación

Para abordar el estudio de la ciudad y la noche, en especial el impacto de la infraestructura luminosa en la seguridad de los ciudadanos, se llevó a cabo un análisis exhaustivo de los cuatro elementos clave que estructuran esta investigación: seguridad, infraestructura lumínica, movilidad y perspectiva de género. Estos temas han sido el motor de la búsqueda que permitió la elaboración de una revisión sistemática de la literatura (SLR), a través de la cual se ha analizado toda la literatura científica disponible hasta la fecha sobre estos temas. Este proceso de revisión sistemática ha sido crucial para identificar los marcos conceptuales existentes y las lagunas en el conocimiento, así como para definir claramente los términos que se utilizarán a lo largo de la investigación.

### Seguridad

Debido a que el objetivo principal de la tesis es desarrollar un marco práctico para diseñar infraestructuras urbanas, - la infraestructura luminosa- para promover la seguridad nocturna, se hace esencial abordar la seguridad en toda su totalidad y complejidad. Esto implica analizar y definir el concepto de seguridad, abarcando tanto sus tipos (tráfico y personal) como sus dimensiones (objetiva y subjetiva), una integración que ha sido escasamente explorada en estudios académicos previos. En cuanto a los tipos, se pueden diferenciar de manera breve: la seguridad de tráfico está relacionada con la prevención de accidentes y la gestión del transporte, mientras que la seguridad personal se refiere a





Imágenes de Roosevelt Avenue en un paseo nocturno.  
Nightwalk on Roosevelt Avenue (video youtube)

la protección frente a la violencia y el crimen en el espacio público. Por otro lado, desde la dimensión, se distingue entre la seguridad objetiva, basada en hechos verificables y estadísticas, y la subjetiva, vinculada con la percepción del riesgo [11].

Infraestructuras nocturnas (luminica – humana – entorno construido)

La infraestructura luminosa es el eje central de este estudio por su impacto histórico y funcional en el uso de la ciudad nocturna. Se analiza su influencia en la seguridad no solo como un factor de visibilidad, sino también como un elemento que moldea la interacción entre cuerpos y espacio urbano [12,13,14]. Antes de centrarse en el alumbrado público, se evaluaron otras infraestructuras nocturnas, como la humana y el entorno construido, dada su relevancia en la literatura y estudios de campo [15,16]. Sin embargo, la infraestructura lumínica fue elegida por su capacidad de planificación y escalabilidad, a diferencia de la humana -más variable y ligada a otros factores sociológicos y psicológicos que se abordan desde otras metodologías- o del entorno construido -ya ampliamente estudiado-. No obstante, ambos factores se consideran en el estudio.

Movilidad-Uso (Perspectiva de género)

El concepto de **movilidad** sostenible es fundamental en este estudio, enfocándose principalmente en los **peatones** y **ciclistas**, considerados los usuarios más vulnerables del espacio urbano, especialmente en el contexto nocturno [18]. Este enfoque es relevante porque, a medida que las ciudades adoptan modelos de movilidad más sostenibles, los peatones y ciclistas jugarán un papel cada vez más importante. La tesis pone énfasis en la movilidad peatonal siendo incluida en las dos metodologías mientras que la peatonal solo en el análisis espacial, por dos motivos: primero por su mayor prevalencia, y segundo porque no solo permite estudiar la ciudad como espacio de tránsito sino de uso donde se dan multiplicidad de acciones.

*\*Perspectiva de género*

Es fundamental en este análisis, ya que las mujeres enfrentan una inseguridad diferenciada en los espacios públicos nocturnos debido a factores culturales, sociales y estructurales que las hacen más vulnerables a la violencia y el acoso [5, 7]. Aunque el estudio recopila datos de ambos sexos, pone un énfasis especial en la experiencia femenina a través de un enfoque comparativo. Además, contará con la colaboración de organizaciones feministas para identificar las barreras específicas que limitan la movilidad y el uso del espacio urbano por parte de las mujeres, con el objetivo de contribuir a una planificación más inclusiva.

Urbano

Este estudio se inscribe en el concepto de la ciudad como ecosistema urbano dentro del modelo emergente de ciudades 24h, donde la actividad nocturna se integra en la planificación y gestión urbana [19]. En este contexto, la seguridad y la infraestructura luminosa juegan un papel clave en la configuración de un espacio nocturno accesible

y funcional. Las grandes capitales, como referentes globales, se han convertido en laboratorios urbanos donde se implementan y evalúan nuevas estrategias para optimizar la vida nocturna, equilibrando movilidad, seguridad y uso del espacio público. En contraste, los contextos periurbanos y rurales no han sido el foco principal de este estudio, dado su menor desarrollo en infraestructuras y movilidad nocturna, lo que limita la aplicabilidad de las soluciones analizadas.

**# Fase 2 investigación**

En esta fase, el estudio se centra en desarrollar un marco metodológico para el planeamiento y diseño de infraestructuras lumínicas, analizando su impacto en la seguridad nocturna desde una perspectiva multiescalar. Para ello, se combinan dos metodologías principales: el análisis cartográfico —incluyendo estudios espaciales y mapeo colectivo— y campañas experimentales con herramientas como realidad virtual (VR), sensores biométricos y cuestionarios psicológicos.

Estas metodologías se aplican en la comparación de dos casos de estudio interrelacionados: Bruselas y Nueva York. La tesis establece un diálogo entre los resultados obtenidos en ambas ciudades, contrastando las cartografías y los datos experimentales para desarrollar un marco metodológico que optimice la iluminación urbana y fortalezca la seguridad nocturna. La elección de Bruselas y Nueva York como casos de estudio se fundamenta en dos criterios basados en datos públicos.

Tasas de criminalidad y accidentes

**Con relación a los accidentes de tráfico**, Bruselas tiene una tasa ligeramente inferior (4.2 por cada 100,000 habitantes) a la media de la UE (4.6) y Nueva York (3.7 por cada 100,000 habitantes) está por debajo de la media nacional de EE. UU (12.3), ambas ciudades aún se sitúan en un nivel medio-bajo en términos de seguridad vial a nivel global comparadas con ciudades similares [20,21,22].

**Respecto al crimen**, Nueva York presenta tasas relativamente más bajas en comparación con el promedio nacional de **Estados Unidos** en todos los delitos violentos clave en 2021, con la excepción de los homicidios, que tienen una tasa más cercana a la media nacional [23, 24].

Delito Violento	Nueva York	Estados Unidos	Tasa (NY / EE. UU)
Homicidios	488	24,576	5.9 / 7.9
Agresiones	14,000	1,220,000	167.9 / 366.7
Robos	16,800	800,000	198.3 / 242.3
Delitos sexuales	2,300	139,000	27.3 / 42.5

**Tabla 01.** Estadísticas por tipo de crimen en Nueva York y Estados Unidos en 2021. (La tasa es por cada 100.000 habitantes).

En general, Bruselas experimenta una mayor concentración de delitos violentos, mientras que los robos y asaltos son relativamente menos frecuentes que en el resto de Bélgica. No obstante Bruselas en comparación con la Unión Europea, presenta unas tasas mas altas de todos los delitos,



# Roosevelt Avenue

## Nighttime walk route



### ROUTE RIGHT

1. RADIALSYSTEM / PUBLIC BUILDING  
11 MINUTES / 813 m
2. TESTMO GMBH / PARKING LOT  
8 MINUTES / 586 m
3. ST. MICHAEL'S CHURCH / PARK  
9 MINUTES / 662 m
4. MICHAEL BRIDGE / TUNNEL  
2 MINUTES / 162 m
5. HOLZMARKSTR. / BUS STOP  
5 MINUTES / 361 m
6. HOLZMARKT 25 / BAR  
5 MINUTES / 410 m
7. RADIALSYSTEM / PUBLIC BUILDING



GOOGLE MAPS QR

### ROUTE LEFT

1. RADIALSYSTEM / PUBLIC BUILDING  
5 MINUTES / 410 m
2. HOLZMARKT 25 / BAR  
5 MINUTES / 361 m
3. HOLZMARKSTR. / BUS STOP  
2 MINUTES / 162 m
4. MICHAEL BRIDGE / TUNNEL  
9 MINUTES / 662 m
5. ST. MICHAEL'S CHURCH / PARK  
8 MINUTES / 586 m
6. TESTMO GMBH / PARKING LOT  
11 MINUTES / 813 m
7. RADIALSYSTEM / PUBLIC BUILDING

siendo el valor más parecido el de los delitos sexuales, siendo el número quinto con mayor índice [25].

Delito Violento	Bruselas	Bélgica	UE	Tasa (BXL/BE / UE)
Homicidios	21	154	1,600	2.4 / 1.4 / 1.2
Asaltos	8,354	59,680	5,000	1,000.5 5,300.8 400
Robos	4,464	11,657	1,000	500.9 1,032.1 242.3
Delitos sexuales	450	5,500	50,000	41.7 / 48.6 / 42.5)

Tabla 02. Estadísticas por tipo de crimen en Bruselas, Bélgica y la Unión Europea en 2021.

En cuestión de percepción la cifra se incrementa hasta un 95% de las mujeres encuestadas se sienten inseguras en la calle, y un 45% en Bruselas cambian su recorrido por este motivo [26]. En EE. UU. el 53% de las mujeres reportan temor al caminar solas por la noche en comparación con el 26% de los hombres [27]. Estas estadísticas revelan una sorprendente disparidad entre las percepciones y la realidad de la seguridad en ambas ciudades. En Nueva York, aunque la tasa de criminalidad es más baja que la media nacional, se observa una marcada desigualdad entre barrios. Distritos como el Bronx, Harlem y Brooklyn tienen índices de criminalidad más elevados en comparación con áreas como Manhattan y Staten Island [25]. De manera similar, en Bruselas, aunque los delitos violentos son relativamente más frecuentes, existen diferencias significativas entre barrios como Molenbeek, Anderlecht y Saint-Josse-ten-Noode, en contraste con áreas más tranquilas como Ixelles o Uccle - con uno de los lugares de mayor incremento de delincuencia como es Gare de Midi- [26]. Estas disparidades en ambos contextos urbanos resaltan la importancia de un análisis más detallado de las infraestructuras de seguridad y las percepciones en barrios con características socioeconómicas y demográficas diversas.

#### Enfoques contrastantes sobre el alumbrado público

Bruselas ha sido pionera en Europa con su Plan Lumière, lanzado en 2012 y actualizado en 2017 [28], que busca mejorar la seguridad, la sostenibilidad y la accesibilidad a través de un enfoque integral de la iluminación urbana. No obstante, se ve una falta de estudio de la perspectiva de la seguridad tanto desde sus tipos como dimensiones, como aspecto a mejorar para sus próximas revisiones. Por otro lado, Nueva York no dispone de un plan integral de iluminación urbana, pero ha implementado proyectos puntuales de **alumbrado inteligente** en zonas específicas, como en algunas partes de Manhattan y Brooklyn, según los informes del NYC Department of Transportation (NYC DOT) [29]. Sin embargo, estas iniciativas no siguen una estrategia coherente a nivel de ciudad y se centran en áreas con alta criminalidad o tráfico.

## Caso de estudio: Roosevelt Avenue, Queens.

Roosevelt Avenue, ubicada en Queens, Nueva York, ha sido identificada como un área con altos índices de violencia nocturna, particularmente contra mujeres. Este fenómeno ha sido señalado por múltiples estudios y organismos como un tema crítico, especialmente por la presencia de redes de explotación sexual y pandillas, lo que justifica su elección como caso de estudio. Además, recientes manifestaciones locales han evidenciado la creciente percepción de inseguridad en la zona, lo que la convierte en un punto de partida ideal para el análisis.

#### # Incidencia de violencia nocturna contra mujeres

En 2021, en la zona de Roosevelt Avenue, se reportaron 57 delitos sexuales, lo que representa un aumento del 17% en comparación con el año anterior, cuando hubo 49 casos. Comparado con el promedio de Queens de 200 casos en total, un incremento subraya la gravedad del problema en Roosevelt Avenue [30]. Este sector tiene una de las tasas más altas de delitos sexuales en el distrito, siendo Jackson Heights, también en Queens, el único vecindario cercano con cifras comparables. Según el informe del Departamento de Policía de Nueva York [25], el número de agresiones sexuales en Roosevelt Avenue ha aumentado un 35% en los últimos cinco años.

#### # Redes de explotación sexual y pandillas

Roosevelt Avenue está vinculada a redes de explotación sexual, especialmente cerca de la estación de metro Jackson Heights-Roosevelt Avenue, donde se estima que un 25% de las mujeres víctimas de trata en Queens han sido identificadas en esta zona [31]. Entre 2019 y 2021, el NYPD documentó 84 casos de trata, representando un 10% del total en Queens [32]. Además, pandillas como los "Bloods" y "Crips" operan en barrios cercanos como Jackson Heights y Elmhurst, involucrándose en tráfico de drogas, violencia y explotación sexual. Según la Oficina del Fiscal de Queens en 2023, un 15% de los delitos en Roosevelt Avenue están asociados a estas pandillas, lo que ha incrementado la violencia nocturna, con un aumento del 22% en asaltos y robos respecto al promedio de Queens [25].

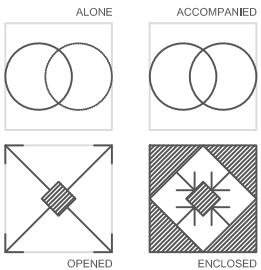
#### # Manifestaciones recientes y denuncias de inseguridad

En los últimos años, organizaciones como el Queens Women's Health Center han documentado un alarmante aumento en las denuncias de violencia sexual en Roosevelt Avenue. En 2021, se registraron 58 denuncias de agresión sexual, representando el 28% del total de denuncias por violencia de género en todo el distrito de Queens [33]. Este porcentaje supera el promedio de denuncias de la ciudad de Nueva York, que fue del 18% para el mismo año [25]. Las denuncias han aumentado un 23% en los últimos dos años, lo que ha generado protestas. Las últimas fueron celebradas a finales del año 2024 donde los vecinos exigían "calles seguras" y criticaron la ineficiencia de las medidas policiales actuales. [34]

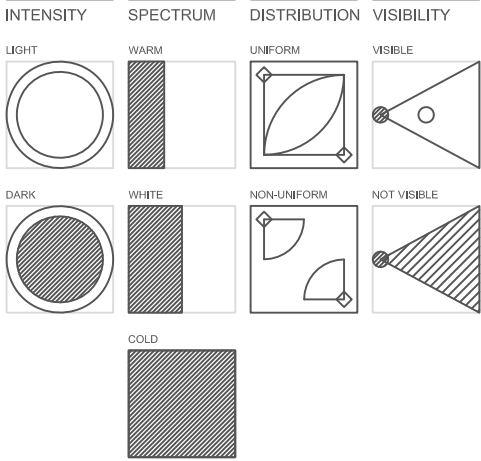
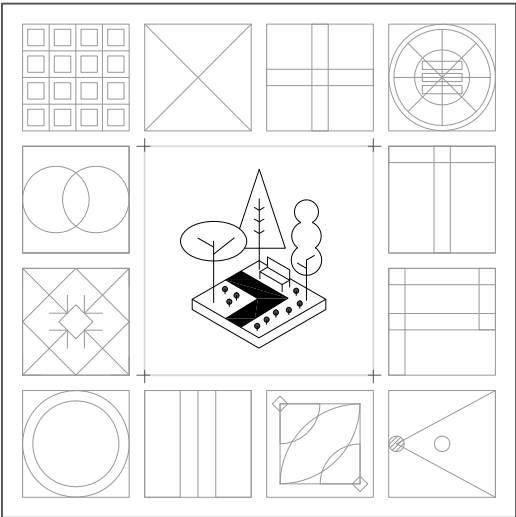


# Roosevelt Avenue Map System

OTHER VARIABLES

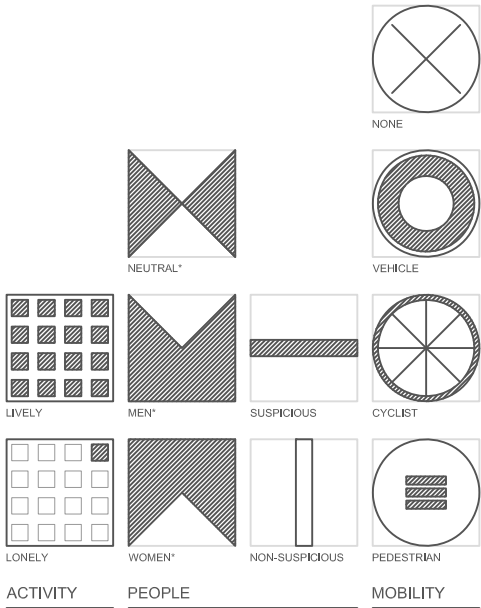


PERSONAL STATE  
ENVIRONMENT FACTOR



LIGHTING AS NIGHT PERMANENT  
INFRASTRUCTURE

PEOPLE AS NIGHT VARIABLE  
INFRASTRUCTURE



NEUTRAL\*



WOMEN\*

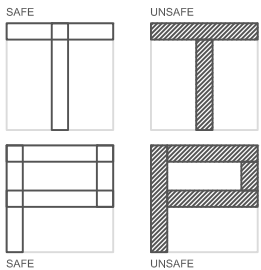


ACTIVITY

PEOPLE

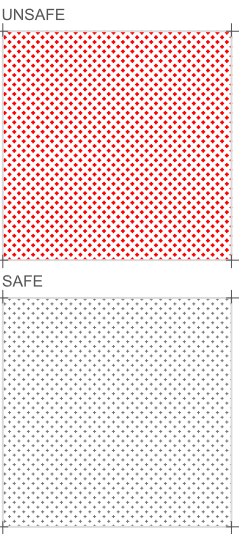
MOBILITY

TRAFFIC SAFETY  
PERSONAL SAFETY



SAFETY TYPES

SAFETY PERCEPTION



## 02. OBJETIVOS

El objetivo del proyecto es compilar en una sola visualización todos los datos obtenidos en la investigación, incluyendo búsqueda de archivos, cartografías, trabajo de campo y análisis espaciales. Dado que el caso de estudio de Nueva York es fundamental en la tesis, las cartografías servirán como herramientas de análisis y visualización de la relación entre la infraestructura lumínica nocturna, la percepción de seguridad y la ocupación del espacio urbano. Este proyecto permitirá comprender cómo la iluminación urbana influye en la seguridad nocturna, tanto objetiva (criminalidad y movilidad) como subjetiva (percepción de los usuarios), con especial atención a la experiencia de las mujeres en el espacio público.

### # Cartografiar patrones espaciales de inseguridad nocturna desde la perspectiva de género.

Este objetivo busca identificar zonas de riesgo en Nueva York mediante: i) Análisis espacial de la criminalidad nocturna, examinando patrones de delitos en áreas específicas de ambas ciudades para identificar puntos críticos de inseguridad; ii) Cartografía colectiva y etnografía urbana, realizando estudios de campo con asociaciones locales y grupos comunitarios para recoger experiencias y percepciones de inseguridad; iii) Evaluación de la infraestructura lumínica, analizando la relación entre iluminación y sensación de seguridad.

### # Involucrar a la comunidad en la construcción del conocimiento.

Se organizarán sesiones participativas con residentes y actores clave para recopilar experiencias sobre la seguridad nocturna. A través de entrevistas, talleres y mapeos participativos, se buscará comprender las identidades físicas e imaginarias del espacio nocturno, generando un archivo útil para la comunidad y la academia.

### # Desarrollar un framework para los stakeholders

A partir de los datos recolectados, se formulará un marco metodológico dirigido a urbanistas, diseñadores, administraciones públicas y comunidades, para abordar la seguridad nocturna con un enfoque basado en evidencia. Este framework se sustentará en dos metodologías: i) Cartografía colectiva, identificando zonas de riesgo y oportunidades de mejora mediante mapeos y trabajo etnográfico; ii) Campañas experimentales, evaluando el impacto de la infraestructura lumínica en la percepción de seguridad con herramientas como AILUX Tool, sensores biométricos y cuestionarios psicológicos. El análisis espacial se realizará para toda la ciudad de Nueva York, mientras que la cartografía colectiva y las campañas experimentales se centrarán en un tramo de Roosevelt Avenue, con potencial de replicarse en otras zonas con problemas similares. El framework es escalable y replicable en otras zonas, ofreciendo un modelo adaptable para otras ciudades con problemáticas similares.

## Proyección del proyecto:

El proyecto se desarrollará en **colaboración con organizaciones locales, feministas y activistas en Nueva York, quienes serán clave en la comprensión y difusión de los resultados.** Para ello se contactará con asociaciones de mujeres, colectivos vecinales y grupos de defensa del derecho a la ciudad como: Fonda Mujer, Make the Road New York, The Center for the Women of New York (CWNY), Queens Community Board 3, o Let's Improve Roosevelt Avenue Coalition, entre otras. Esta interacción fortalecerá el enfoque participativo, asegurando que las estrategias respondan a las necesidades reales de las comunidades.

**El proyecto se presentará en espacios comunitarios y académicos para promover el debate y el intercambio de conocimiento.** En Nueva York, se estudiará la presentación en espacios comunitarios como Jackson Heights Community Center y Sixth Street Community Center, para promover el debate sobre seguridad nocturna y perspectiva de género en la planificación urbana. Además, se compartirá en entornos académicos como la Universidad de Columbia, Barnard College, New School y CUNY, lo que permitirá la validación científica y el intercambio de conocimiento con investigadores interesados en la intersección entre urbanismo, infraestructura nocturna, seguridad y estudios de género. Para ello, se cuenta con la invitación del Prof. Noah Allison, del Barnard College, especializado en estudios urbanos y de género.

La difusión del proyecto será internacional, a través de un archivo digital y plataformas en línea, documentando el proceso de investigación, los resultados y los talleres organizados. Este material será accesible a una audiencia amplia, permitiendo retroalimentación y diálogo con expertos y comunidades de otras ciudades. Para ampliar el alcance, se buscará el respaldo de instituciones clave como The Office of Nightlife y la red Design Trust for Public Spaces, cuyas iniciativas promueven el diseño inclusivo del espacio público.

El financiamiento será clave para consolidar la dimensión comparativa de la investigación y su impacto. El trabajo de campo en Nueva York completará el análisis espacial y las campañas experimentales en Roosevelt Avenue, reforzando la metodología y su replicabilidad en otras ciudades. La conexión entre investigación y práctica generará herramientas útiles para urbanistas y comunidades, promoviendo un diseño urbano más equitativo y basado en evidencia. Este proyecto también representará una oportunidad para mi desarrollo profesional, combinando análisis espacial, cartografía colectiva y tecnologías emergentes. Como investigadora en urbanismo, género y procesos participativos, liderar esta iniciativa fortalecerá mi vínculo con instituciones académicas, actores gubernamentales y organizaciones ciudadanas, contribuyendo a la transformación del espacio público nocturno.







# Roosvelt Avenue

## Legend

### PEOPLE AS A NIGHT VARIABLE INFRASTRUCTURE

#### ACTIVITY



**LONELY** - A space characterized by a strong presence of people and a variety of social interactions.



**LIVELY** - A space characterized by a strong presence of people and a variety of social interactions.

#### PEOPLE



**WOMEN\* (Perceived as Women)** - Most of the people around the place are perceived as women.



**MEN\* (Perceived as Men)** - Most of the people around the place are perceived as men.



**NEUTRAL\* (Perceived as Neutral)** - The people around the place are perceived as a gender balance.



**NON-SUSPICIOUS (Perceived as Non-Suspicious)** - The person or situation has no obvious signs of threat or danger, creating a feeling of ease and confidence in their surroundings.



**SUSPICIOUS (Perceived as Suspicious)** - The person or situation has obvious signs of threat or danger, creating a feeling of unease, uncertainty, or alertness in their surroundings.

#### MOBILITY



**PEDESTRIAN** - The mobility user who is perceived as the most conflictive or disruptive to my movement or use of space is a pedestrian, creating risks or sense of unsafety. For example when pedestrians occupy spaces in a way that hinders or obstructs others.



**CYCLIST** - The mobility user who is perceived as the most conflictive or disruptive to my movement or use of space is a cyclist, creating risks or sense of unsafety. For example when cyclists are seen as moving unpredictably or occupying shared spaces.



**VEHICLE** - The mobility mean who is perceived as the most conflictive or disruptive to my movement or use of space is the vehicle, creating risks or sense of unsafety. For example when vehicles that may obstruct pathways or create traffic congestion.



**NONE** - When no specific mobility user is perceived as creating conflict or disruption, and the space feels clear and easy to navigate, promoting a sense of safety and ease in movement.

### OTHER VARIABLES

#### PERSONAL STATE



**ACCOMPANIED** - Being with someone you know in a certain place, regardless of the number of people around.



**ALONE** - Being by yourself in a place, even if there are other people nearby.

#### ENVIRONMENTAL FACTOR



**ENCLOSED** - The type is characterized by spatial qualities such as inaccessible surfaces, closed facades, insufficient lighting, which can create a sense of concealment and/or entrapment influencing the safety perception.



**OPEN** - The type is characterized by spatial qualities such as accessible surfaces, open facades, sufficient lighting, which can create a sense of prospect influencing the safety perception.

### LIGHTING AS A NIGHT PERMANENT INFRASTRUCTURE

#### INTENSITY



**LIGHT** - The light intensity are high inside or around the type.



**DARK** - The light intensity are low or light is non-existent inside or around the type.

#### SPECTRUM (Correlated Colour Temperature or CCT)



**WARM** - The light colour has a yellow or orange hue, similar to the glow of a sunset or a candle.



**WHITE** - The light colour has a white tone, neither too yellow nor too blue, similar to natural daylight.



**COLD** - The light colour has a blue hue, similar to the light of a winter morning or fluorescent lighting.

#### DISTRIBUTION



**UNIFORM** - The light distribution is homogeneous across the entire type area, meaning there are no dark or excessively bright areas within the space.



**NON-UNIFORM** - The light distribution is not homogeneous across the entire type area, meaning there are dark or excessively bright areas within the space.

#### VISIBILITY



**VISIBLE** - The light enables the human eye to clearly perceive the object, details of the space, and other people.



**NOT VISIBLE** - The light is insufficient, making it difficult or impossible for the human eye to perceive the object, details of the space, or other people.

### SAFETY TYPES

#### TRAFFIC SAFETY



**SAFE** - Associated with the lack of objective risks such as hazards, collisions, falls, or conditions, as well as the subjective perception of security using transportation systems (public transport, cycling, walking, and other modes of travel).



**UNSAFE** - Associated with the presence of objective risks such as hazards, collisions, falls, or conditions, as well as the subjective perception of security using transportation systems (public transport, cycling, walking, and other modes of travel).

#### PERSONAL SAFETY



**SAFE** - Associated with the absence of objective risks, such as threats, aggression, or harmful conditions, as well as the subjective perception of security in public space.



**UNSAFE** - Associated with the presence of objective risks, such as threats, aggression, or harmful conditions, along with the subjective perception of vulnerability or fear in public spaces.



### 03. MARCO TEORICO Y CONCEPTUAL

#### # La noche como dimensión espacial

Históricamente, la noche ha sido marginada en los estudios urbanos, priorizándose las dinámicas diurnas en la planificación de las ciudades, un fenómeno que Williams denomina “nyctalopia” o ceguera nocturna [35]. Sin embargo, autores como Graham y Hewitt han destacado que la noche es una fase activa con dinámicas propias de movilidad, interacción social y apropiación del espacio público [36]. Este reconocimiento ha llevado a la creación de políticas urbanas específicas para la noche, como la figura del **Night Mayor**, encargado de gestionar la vida nocturna y su impacto en la ciudad [19]. Desde una perspectiva territorial, Luc Gwiazdzinski ha desarrollado la noción de la noche como un espacio con reglas y ritmos propios, distinto al día en términos de usos, actores y conflictos [37]. La noche como una construcción social, producto de relaciones de poder y disputas espaciales [19]. **En este sentido, la noche se revela no como una simple extensión del día, sino como un territorio con dinámicas propias que demanda estrategias de planificación urbana específicas para asegurar el acceso equitativo y seguro a la ciudad durante las horas nocturnas, es decir, garantizar el "right to the city".**

#### # La geografía de los cuidados

El urbanismo ha sido históricamente diseñado desde una perspectiva masculina, lo que ha influido en cómo las mujeres experimentan y perciben el espacio urbano. Como señala Pain [2], las estructuras urbanas no solo reflejan, sino que también refuerzan las dinámicas de poder patriarcales, lo que afecta la vida cotidiana de las mujeres en la ciudad. En este contexto, el concepto de la "geografía de los cuidados", propuesto por Bondi [38], resulta fundamental para la planificación urbana, ya que las mujeres, en particular aquellas en contextos de pobreza, viven la ciudad de manera distinta debido a su rol de cuidadoras en la familia y la comunidad. Así, los estudios de seguridad urbana desde una óptica de género, como lo sugiere Furedi, deben ampliar su enfoque para no solo abordar la seguridad objetiva vinculada con la violencia, sino también la seguridad subjetiva, es decir, cómo las mujeres perciben el riesgo y la vulnerabilidad en el espacio público [39]. **Este enfoque es esencial para comprender y mejorar la experiencia femenina del espacio urbano, particularmente en el contexto de la seguridad nocturna y los desafíos que enfrentan las mujeres en espacios públicos.**

#### # Las infraestructuras urbanas - luz, el entorno urbano y humana- claves en la seguridad

Las teorías de diseño urbano, como *Defensible Space* de Newman [40] y *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED) [41], destacan la importancia del entorno en la seguridad. Estas proponen que un diseño adecuado de los espacios públicos puede disuadir el crimen y fomentar la vigilancia natural. La *prospect-refuge theory* de Appleton [42] subraya la necesidad de equilibrar visibilidad y refugio

en el entorno, mientras que Hillier y Hanson enfatizan la *legibilidad* del espacio para facilitar la orientación y promover seguridad [43]. Por tanto, la iluminación pública juega un papel fundamental al mejorar la visibilidad, fomentar la socialización y disuadir comportamientos delictivos. Sin embargo, como se ha mencionado previamente, la infraestructura lumínica se analiza en relación tanto con el entorno construido como con la infraestructura humana, considerando a los ciudadanos como actores activos en la configuración del espacio [44]. En conjunto, estas teorías subrayan que la infraestructura lumínica desempeña un papel crucial en la seguridad y la percepción del entorno, integrando tanto los aspectos físicos del espacio como las interacciones sociales.

#### # Fase 1. Seguridad como concepto multidimensional

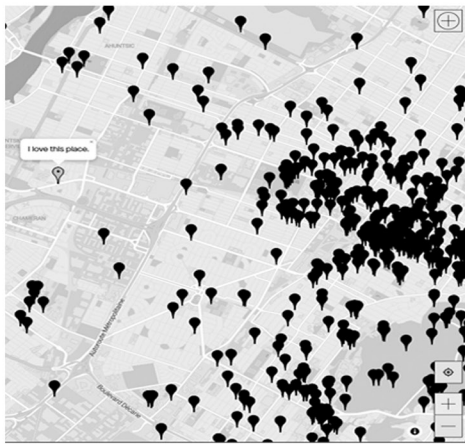
**La seguridad urbana es un concepto multidimensional que necesita ser estudiado englobando sus tipos -tráfico y personal- y sus dimensiones -objetivo y subjetivo-. Hay diversos estudios que entienden esta clasificación, aunque no se ha encontrado ninguna revisión sistemática que estudie el rol de la iluminación pública en la seguridad en su totalidad [11, 45].** Como parte de las tesis define tipos y dimensiones que serán evaluados. La seguridad personal está relacionada con la capacidad de las personas para moverse por la ciudad y participar en actividades cotidianas sin temor a ser víctimas de delitos o violencia. Por otro lado, la seguridad en el tráfico se enfoca en la prevención de accidentes y la creación de espacios urbanos que promuevan una circulación segura para todos los usuarios. La **seguridad objetiva** hace referencia a la ausencia de amenazas directas, como el crimen, y se mide mediante indicadores como las tasas de criminalidad o los niveles de accidentes. En contraste, la **seguridad subjetiva** está vinculada a las percepciones y sensaciones de vulnerabilidad o bienestar que experimentan los individuos en su entorno.

#### # Fase 2. Deductivo vs Inductivo

La combinación de estos dos enfoques puede generar una práctica espacial más dinámica y adaptable, permitiendo que los proyectos urbanos no solo se basen en teorías abstractas o principios generalizados -deductivo-, sino que también **responda a las realidades vividas** de los usuarios -inductivo-. **La visualización inductiva puede aportar valiosas observaciones que luego son codificadas y utilizadas de manera deductiva para el diseño de nuevas intervenciones urbanísticas.** De esta manera, se integra la percepción subjetiva con la planificación objetiva, permitiendo la creación de espacios que sean realmente **inclusivos y funcionales para quienes los habitan**. Como propone **Harvey**, esta integración de enfoques no solo mejora la calidad del espacio urbano, sino que también permite cuestionar las **normas dominantes** y explorar nuevas formas de **comunidad y equidad** en el diseño urbano [11].







**BerLINights**  
Mapping Safety After Dark

Exploratory Nighttime Walk Survey

We are gathering data from our community to understand how we can improve safety in urban spaces at night with a people-centered approach. This initiative aims to address safety concerns such as inadequate lighting, unsafe spaces, and the perception of danger, specifically for women, marginalized genders, and other vulnerable groups. The answers to this questionnaire will guide us in driving community-led change. Thank you for taking the time to complete this survey. It will take no more than 5 minutes!

For more information about this project, visit <https://forecast-platform.com/>

123@gmail.com [Changer de compte](#)

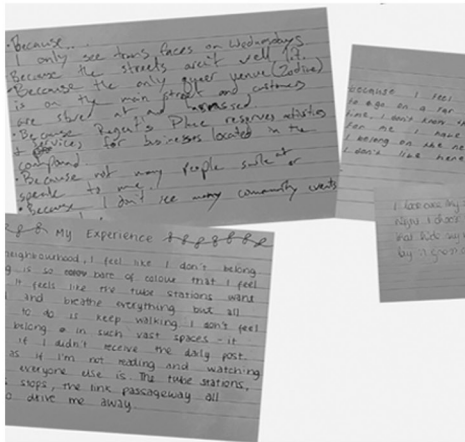
\* Indique une question obligatoire

Adresse e-mail \*

Votre adresse e-mail

[Valider](#) [Page 1 sur 6](#) [Effacer le formulaire](#)

Ne jamais perdre de vue de passer via Google Forms.



## 04. METODOLOGIA

En este estudio, se propone el uso del counter cartography como metodología para investigar el papel de la infraestructura lumínica en la seguridad urbana desde la perspectiva de las mujeres en el ámbito nocturno. **El counter cartography o cartografía crítica, busca cuestionar las representaciones oficiales del espacio urbano, dándole voz a aquellas experiencias y percepciones que a menudo quedan ocultas en los mapas tradicionales [46]. Desde esta perspectiva, la iluminación urbana no solo se evalúa en términos de su capacidad técnica, sino en función de cómo afecta a las mujeres, quienes pueden tener una percepción diferente de la seguridad en el espacio público nocturno.**

**Análisis espacial:** destinada a identificar patrones espaciales relacionados con la seguridad, el alumbrado y la movilidad en una escala meso. Esta metodología permite observar las interacciones y dinámicas en el entorno urbano desde una perspectiva más amplia, facilitando la identificación de áreas de riesgo y de potencial mejora en términos de diseño y planificación.

**Campañas experimentales:** - destinada a realizar un mapeo colectivo utilizando tecnologías inmersivas -como la realidad virtual (VR)-, cuestionarios psicológicos -sobre seguridad, concealment-refuge e iluminación-, y sensores biométricos -variabilidad de la frecuencia cardíaca (HRV), sensor galvánico de la piel (SC), electroencefalografía (EEG)-. El objetivo es explorar la percepción individual de seguridad desde la escala del ciudadano. Esta aproximación permite captar la experiencia subjetiva y emocional de los individuos al interactuar con el entorno urbano, proporcionando una comprensión más profunda sobre cómo los usuarios perciben la seguridad.

### # Enfoque forense

El proyecto propone el enfoque "forense" aplicada a la arquitectura y utilizada por el grupo de investigación *Forensic Architecture* [47], con sede en el Centre for Research Architecture de Goldsmiths, University of London. Este enfoque se basa en la creación de cartografías críticas a través de las diversas evidencias tomadas tanto en el presente, gracias a las visitas al lugar la interacción con personas relacionadas con el entorno, como en el pasado por la revisión del archivo. Este archivo suele estar formado por documentos no oficiales o ilegítimos. Basándonos en la concepción de Carlo Ginzburg de la "Microhistoria o historia desde abajo" [48], también se abre la oportunidad de buscar información en novelas, documentales, películas, entrevistas, música... aquellos formatos en los que el poder no ha filtrado los datos.

### # Visualización (Deductiva + Inductiva)

**La visualización deductiva** se fundamenta en el uso de datos obtenidos de diversas administraciones públicas, como NYC Open Data, City-Data o NYC.gov, y de los datos generados directamente en el proyecto, especialmente en aquellos casos donde no existen registros formales. Por ejemplo, en

la percepción de inseguridad en las calles de Nueva York, en relación con factores como el distrito, la jerarquía viaria y las infraestructuras urbanas que contribuyen a la percepción de inseguridad. Este análisis busca comprender las dinámicas espaciales de seguridad y su relación con otros parámetros urbanos. No obstante, es importante reconocer que la resolución espacial y temporal de este estudio está limitada, como señala la geógrafa Anne Kelly Knowles, quien enfatiza la diferencia entre las herramientas GIS, útiles para estudiar representaciones espaciales, pero limitadas en el análisis de las prácticas espaciales.

**La visualización inductiva** atiende a prácticas espaciales más específicas y difíciles de cuantificar. La "visualización inductiva" no debe verse como una alternativa a la visualización del big data, sino como una manera de abordar archivos o "rastros" que son más complejos y sensibles. Estos rastros son difíciles de capturar y almacenar debido a su naturaleza íntima, inestable y sensible. En lugar de datos numéricos, el archivo se convierte en algo tangible, casi "vivo". En este proyecto, se aplicará esta visualización inductiva para capturar procesos o experiencias que no son fácilmente cuantificables, como las narrativas cartográficas de las prácticas espaciales descritas por las víctimas de agresiones policiales.

## 05. VIABILIDAD DE ESTUDIO

Durante mi estancia en Nueva York, trabajaré en colaboración con el Profesor Noah Allison del Departamento de Estudios Urbanos de Barnard College (Columbia University) institución de referencia en el ámbito de las ciencias urbanas y los estudios críticos sobre la ciudad. Esta institución destaca por su enfoque interdisciplinario en el análisis de la gobernanza territorial, la urbanización, las luchas espaciales, la perspectiva de género y la vida cotidiana como herramientas para comprender las desigualdades y oportunidades en las metrópolis norteamericanas.

Como parte de la beca de la Fundación Arquia y la Real Academia de las Bellas Artes de San Fernando, contaré con la mentoría y el apoyo intelectual de Barnard College, que me acogerá como Visiting Ph.D. Scholar durante el período 2025-2026. Tendré acceso a un espacio de trabajo compartido, la biblioteca de Columbia University y la posibilidad de participar en seminarios, simposios y presentaciones públicas. Asimismo, colaboraré con estudiantes y profesores de arquitectura y estudios urbanos en Barnard-Columbia, facilitando el intercambio académico y la difusión de los hallazgos de mi investigación.

Este proyecto no solo contribuirá a los estudios urbanos sobre seguridad nocturna y migración, sino que también establecerá un puente entre la academia europea y estadounidense en la exploración de metodologías innovadoras para analizar la infraestructura urbana desde una perspectiva crítica.



The Arquia Foundation  
The Spanish Royal Academy of Fine Arts  
Calle de Hortaleza, 63  
28004 Madrid, Spain

March 27, 2025

Dear Research Fellowship in New York Adjudication Committee,

I am pleased to express my enthusiastic support for Ms. Elena Agudo Sierra's application for the Arquia Foundation and the Royal Academy of Fine Arts Research Fellowship in New York. Her architectural training and expertise in urban nightlife align closely with my research in critical urban studies, which examines territorial governance, urbanization, spatial struggles, gender, and everyday life as a lens to understand inequities and opportunities in North American metropolises.

Ms. Agudo Sierra's project, which seeks to explore nocturnal urban environments through counter cartography, offers an innovative approach to understanding street safety concerns for migrant women in Queens, New York. Her proposed project specifically focusing on Roosevelt Avenue—the commercial corridor bifurcating New York City's most socially diverse neighborhoods—will offer essential implications as cities worldwide continue to anchor novel migrant patterns.

As an Arquia and Royal Art Research Fellow, I would be delighted to provide intellectual guidance on this timely project. Moreover, Barnard College-Columbia University will host Ms. Agudo Sierra as a Visiting Ph.D. Scholar during her fellowship, offering a shared workspace and full access to Columbia University libraries. She will also have opportunities to engage with Barnard-Columbia architecture and urban studies students and share her research through symposia and public presentations.

I look forward to supporting her work and facilitating her engagement with Barnard-Columbia faculty and students during the 2025–2026 academic year. If you require any additional information, please do not hesitate to contact me.

Sincerely,



Noah Allison, Ph.D.  
Term Assistant Professor  
Urban Studies Program  
Barnard College-Columbia University  
nallison@barnard.edu  
1.310.425.9026

## 06. BIBLIOGRAFÍA

- [1] Tschumi, B. (1994). *Architecture and Disjunction*. MIT Press.
- [2] Pain, R. (2001). Gender, Race, Age and Fear in the City. *Urban Studies*, 38(5), 899-913.
- [3] Foucault, M. (1975). *Discipline and Punish: The Birth of the Prison*. Pantheon Books.
- [4] Hall, T. (2004). The Night-Time Economy: Global Perspectives. *Journal of Urban Studies*, 42(9), 1569-1583.
- [5] Massey, D. (1994). *Space, Place, and Gender*. University of Minnesota Press.
- [6] Butler, J. (1990). *Gender Trouble: Feminism and the Subversion of Identity*. Routledge.
- [7] Pain, R. (1997). The Politics of Fear: Gender, Sexual Violence and Power in Public Space. *Geoforum*, 28(1), 23-38.
- [8] ONU-Hábitat. (2017). *Guía sobre la seguridad y el diseño urbano en el espacio público: Hacia entornos urbanos inclusivos y seguros*.
- [9] Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Blackwell Publishing.
- [10] Harvey, D. (2001). *Spaces of Capital: A Theory of Urban Geography*. Routledge.
- [11] Struyf, P., Enhus, E., Bauwens, T., & Melgaço, L. (2021). The effects of reduced public lighting on crime, fear of crime, and road safety. *Safety Science*, 133, 104999.
- [12] Van Rijswijk, L., & Haans, A. (2019). Illuminating for safety: Investigating the role of lighting appraisals on the perception of safety in the urban environment. *Urban Studies*, 56(9), 1820-1836.
- [13] Dwimirnani, P., et al. (2020). Space after dark: Measuring the impact of public lighting at night on visibility, movement, and spatial configuration in urban parks. *Environment and Behavior*, 52(2), 124-148.
- [14] Boyce, P. R., & Gutkowski, J. M. (1995). The if, why and what of street lighting and street crime: A review. *Lighting Research & Technology*, 27, 103-112.
- [15] Appleton, J. (1975). *The Experience of Landscape*. Wiley.
- [16] Cohen, J. D., & Felson, M. (1979). Social change and crime rate trends: A routine activity approach. *American Sociological Review*, 44(4), 588-608.
- [17] Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
- [18] Cirianni, F., Monterosso, C., Panuccio, P., & Rindone, C. (2017). A Review Methodology of Sustainable Urban Mobility Plans: Objectives and Actions to Promote Cycling and Pedestrian Mobility. *Sustainability*, 9(12), 2142.
- [19] Seijas, A., & Milan, M. (2019). Governing the night-time city: The rise of night mayors as a new form of urban governance after dark. *Urban Studies*, 58(2), 392-407.
- [20] Eurostat. (2021). *Road accidents statistics*. Eurostat.
- [21] NHTSA. (2021). *Fatality Analysis Reporting System (FARS) - Data on traffic fatalities in the U.S.* U.S. Department of Transportation.
- [22] City of New York. (2021). *Crime and criminal justice*. NYC Open Data.
- [23] Eurostat. (2021). *Road accidents statistics*. Eurostat.
- [24] Federal Bureau of Investigation (FBI). (2021). *Crime in the United States* [Informe]. U.S. Department of Justice.
- [25] City of New York. (2021). *NYC Crime Data*. NYC Open Data.
- [26] Brussels Times. (2023). *Feeling of insecurity: 95% of Belgian women feel unsafe on the streets*. Brussels Times.
- [27] Gallup. (2024). *Personal safety fears at three-decade high*. Gallup Poll.
- [28] Perspective Brussels. (2021). *Rapport sur la criminalité à Bruxelles* [Informe]. Perspective Brussels.
- [29] Ville de Bruxelles. (2017). *Plan Lumière 2017 : Stratégie de l'éclairage public à Bruxelles*. Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.
- [30] NYC Street Design. (2021). *Lighting*. New York City Department of Transportation.
- [31] Queens District Attorney's Office. (2021). *Annual Report on Sexual Assault and Human Trafficking Cases*.
- [32] Coalition to Abolish Slavery & Trafficking. (2021). *Human Trafficking in New York City: Roosevelt Avenue Case Study*.
- [33] New York Amsterdam News. (2023, September 28–October 4). *In all, 61 percent of participants said they belonged to street networks: either national gangs like the Bloods or the Crips, or local gangs*. New York Amsterdam News E-edition.
- [34] Queens Women's Health Center. (2022). *Public Safety and Women's Health in Roosevelt Avenue*.
- [35] ABC7 NY. (2024, 22 de octubre). *Protesters call for legalization of sex work amid prostitution crackdown*.
- [36] Williams, A. (2008). *Night Spaces: Darkness, Deterritorialization, and Social Control*. Routledge.
- [37] Graham, S., & Hewitt, L. (2013). Getting off the ground: On the politics of urban verticality. *Human Geography*, 37(1), 72-92.
- [38] Gwiazdzinski, L. (2005). *La nuit, dernière frontière de la ville*. Éditions de l'Aube.
- [39] Bondi, L. (2005). Making connections and thinking through emotions: Between geography and psychotherapy. *Area*, 37(2), 138-146.
- [40] Furedi, F. (2006). *Culture of Fear: Risk-Taking and the Morality of Low Expectations*. Continuum.
- [41] Newman, O. (1972). *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*. Macmillan.
- [42] Crowe, T. D. (2000). *Crime Prevention Through Environmental Design: Applications of Architectural Design and Space Management Concepts*. Butterworth-Heinemann.
- [43] Appleton, J. (1984). *Prospect and Refuge: An Environmental Framework for the Psychological Study of Affective Response to Landscape*. Behavioural to Environmental Design, 45-55.
- [44] Hillier, B., & Hanson, J. (1984). *The Social Logic of Space*. Cambridge University Press.
- [45] Simone, A. M. (2004). *People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg*. *Public Culture*, 16(3), 407-429.
- [46] Rahm, J., & Johansson, M. (2016). *Walking after dark—A systematic literature review of pedestrians' response to outdoor lighting*. Lund: Dept. of Architecture and Built Environment.
- [47] Kurgan, L. (2013). *Close up at a Distance- Mapping, Technology, and Politics*. Zone Books.
- [48] Forensic Architecture. (n.d.). *Forensic Architecture: Investigative Aesthetics*. <https://forensic-architecture.org>.
- [49] Ginzburg, C. (1980). *El queso y los gusanos: El cosmos según un campesino de los siglos XVI y XVII*. Siglo XXI Editores.



