Elas se movem seguras

Percepção de segurança na mobilidade em bairros populares.



CAF
BANCO DE DESENVOLVIMENTO DA AMÉRICA LATINA E CARIBE
BA Buenos Aires Ciudad

Elas se movem seguras
Percepção de segurança na mobilidade em bairros populares

ISBN: 978-980-422-298-6
Depósito legal: DC2023000315

Este documento foi elaborado pela Vice-Presidência Programação Estratégica Corporativa

Ángel Eduardo Cárdenas
Gerente de Desenvolvimento Urbano, Água e Economia Criativa

Emil Rodriguez
Diretor(e) Habitat e Mobilidade Sustentável

Edição e Coordenação CAF: Angie Palacios
Equipe de revisão da CAF:
Mariana Poskus
Maria Guadalupe Aguirre
Bárbara Zamora Auza

Edição e Coordenação - Secretaria de Transportes e Obras Públicas | Governo da Cidade Autônoma de Buenos Aires
Carolina Savoca Truzzo
Antonia Rubinstein

Áreas Colaboradoras GCABA (Prefeitura Autônomo de Buenos Aires):
Subsecretaria de Planejamento da Mobilidade (SECTOP)
Gestão Operacional de Planeamento e Articulação Estratégico (IVC)
Subsecretário de Integração Social e Habitat (IVC)
Observatório da Habitação da Cidade (IVC)

Edição geral:
Luciana Pacheco

Coleta e análise de dados:
Cooperativa Cambalache
Active Learning Solutions S.A. (Safetipin)

Designer gráfico e editorial: Estefanie Quispe Salas

As ideias e abordagens contidas neste edição são de inteira responsabilidade de seus autores e não comprometem a posição oficial da CAF. A versão digital deste livro pode ser encontrada em: scioteca.caf.com

© 2023 Corporação Andina de Fomento
Todos os direitos reservados

Elas se movem seguras

Percepção de segurança na mobilidade
em bairros populares

BANCO DE DESENVOLVIMENTO
DA AMÉRICA LATINA
E CARIBE

Buenos
Aires
Ciudad



Foto 1. Diagnóstico a pé no bairro 20.

Agradecimentos especiais

Esta publicação foi realizada no âmbito do estudo Índice de Segurança Noturna para a mobilidade das mulheres em 8 bairros populares de Buenos Aires financiado pelo CAF - Banco de Desenvolvimento da América Latina em apoio à Secretaria de Transporte e Obras Públicas do Governo da Cidade Autônoma de Buenos Aires, dentro de sua estratégia de mobilidade e gênero que busca promover sistemas de transporte urbano mais inclusivos nas cidades latino-americanas.

Agradecemos a colaboração e o empenho de todos os vizinhos e lideranças dos bairros populares que dedicaram seu tempo para fazer parte das instâncias participativas para compartilhar experiências e visões sobre sua mobilidade cotidiana. Também queremos agradecer às equipes territoriais do Instituto Municipal de Habitação de cada bairro que forneceram informações valiosas para o estudo e coordenaram e deram seu apoio durante as instâncias de coleta de dados e mapeamento participativo.

Agradecemos às equipas Safetipin e Cambalache pela dedicação e predisposição ao longo deste estudo. Também queremos mencionar a colaboração recebida de CODATU, Approches e Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD) que, no âmbito de seu estudo no bairro 20, participaram e compartilharam resultados com esta iniciativa.

Por fim, queremos agradecer a toda a equipa do Ministério dos Transportes e Obras Públicas que disponibilizou conhecimentos, experiências e recomendações ao longo da elaboração do estudo, do seu desenvolvimento e da redação final deste documento.

Nota: Compreendendo que a linguagem cria realidade e tem influência direta na forma como percebemos a sociedade em que nos desenvolvemos e com o interesse de gerar uma publicação inclusiva não só no espírito de seu conteúdo, mas também em sua redação, estabelecemos o critério de tornar o gênero visível apenas quando a situação comunicativa e a mensagem assim o exigirem.

Como ler esta publicação?

Legenda de cores por bairro:

- Bairro 15
- Bairro 20
- Bairro 21-24
- Bairro Lamadrid
- Bairro Playón de Chacarita
- Bairro Padre Ricciardelli
- Bairro Ramón Carrillo
- Bairro Rodrigo Bueno

Sumário executivo

A mobilidade urbana é essencial para quem vive nas cidades. As infraestruturas e serviços de transporte são um meio essencial para melhorar o bem-estar das pessoas, facilitando o seu acesso aos benefícios económicos e sociais da vida urbana. A falta de um sistema de transporte público robusto e eficiente em uma cidade tem um impacto negativo na vida e no bem-estar de seus habitantes. As consequências associadas são mais acentuadas para mulheres e minorias, que têm opções de mobilidade limitadas. A experiência de acesso ao meio urbano e ao transporte público nem sempre é equitativa e varia de acordo com sexo, idade, nível socioeconômico, local de residência e trabalho. Assim, os desafios são ainda maiores para as mulheres que moram em bairros de baixa renda e vulnerabilidade social, por falta de acesso ou baixa frequência aos serviços de transporte público.

Foto 2. Diagnóstico a pé no bairro 20.

Pesquisas recentes em cidades latino-americanas mostraram que a mobilidade das mulheres é profundamente afetada pela violência de gênero. Enquanto os homens estão mais preocupados com assaltos à mão armada ou batedores de carteira, as mulheres temem assédio e agressão sexual. O medo de qualquer forma de violência de gênero influencia significativamente as opções e padrões de viagem das mulheres, que preferem viajar em grupo, principalmente durante o dia ou acompanhadas. O assédio e a violência sexual impedem que as mulheres gozem verdadeiramente de seu direito à cidade, limitando seu acesso a oportunidades de educação, emprego, lazer e bem-estar.

Os novos paradigmas ao projetar e planejar as cidades deixam de lado o sujeito universal a que historicamente foram destinadas, e assumem a diversidade de usuários que nelas circulam diariamente. A partir desta abordagem surge o presente estudo com o objetivo de conseguir uma abordagem integral desde uma perspectiva de gênero na mobilidade das mulheres que vivem nos bairros populares da cidade de Buenos Aires. Segundo as últimas pesquisas, existem mais de 5.500 bairros populares na Argentina, dos quais 50 estão na Cidade Autônoma de Buenos Aires (CABA)[1].

O Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), juntamente com a Secretaria de Transporte e Obras Públicas do Governo da Cidade Autônoma de Buenos Aires, e com a colaboração de uma equipe de consultores internacionais, formada pela Safetipin (Índia) e pela Cooperativa Cambalache (Argentina) e o City Housing Institute (IVC) realizaram este estudo com o objetivo de compreender as barreiras à mobilidade das mulheres em 8 bairros populares da cidade. Este estudo se concentra em compreender os fatores que impactam a mobilidade cotidiana de mulheres e pessoas com diversas identidades de gênero nos bairros selecionados. Assim, foi possível delinear um sistema de linhas de ação e possíveis soluções para melhorar a mobilidade nestes bairros numa perspetiva de género.

Este estudo constitui uma ferramenta de grande relevância para o Governo da Cidade Autônoma de Buenos Aires (GCABA), desde seus órgãos competentes e outros atores da sociedade civil, para melhor compreender os principais problemas enfrentados pelas mulheres e os desafios existentes relacionados à mobilidade no meio popular bairros da Cidade. Da mesma forma, esta iniciativa consegue gerar informações sobre um problema urbano em bairros populares que costumam ter um déficit crônico no acesso a informações de qualidade para o desenho de políticas públicas eficazes.

[1] Lei 27.694/2022.

Conteúdo

1 Atores envolvidos 10

2 Introdução 12

2.1 Antecedentes 12
2.2 Mobilidade e gênero. uma nova abordagem 15
2.3 Mobilidade e gênero na cidade de Buenos Aires 16

3 Os bairros populares da cidade de Buenos Aires 18

4 Metodologia 20

Foto 3. Diagnóstico a pé no bairro 20.

5 **Resultados principais** 28
- Bairro 15 30
- Bairro 20 46
- Bairro 21-24 62
- Bairro Lamadrid 78
- Bairro Playón de Chacarita 88
- Bairro Padre Ricciardelli 102
- Bairro Ramón Carrillo 120
- Bairro Rodrigo Bueno 134

Comparação entre os bairros 150

6 Conclusões 154

7 Roteiro 158

8 Glossário 161

9 Bibliografia 167

10 Anexos 169

Índice de fotos 181
Índice de tabelas 183
Índice de gráficos 184
Índice de mapas 185



01

Atores envolvidos

Este estudo foi realizado no âmbito da estratégia de Gênero e Mobilidade da Secretaria de Transportes e Obras Públicas da Cidade de Buenos Aires (CABA), que busca incentivar o desenvolvimento de sistemas de transporte e mobilidade eficientes, seguros e inclusivos e sustentáveis, em busca da melhoria da qualidade de vida dos usuários.

CAF - Banco de Desenvolvimento da América Latina é um banco de desenvolvimento cujo objetivo é promover o desenvolvimento sustentável e a integração regional dos países da América Latina e do Caribe, financiando programas e projetos nos setores público e privado e prestando cooperação e assistência técnica, entre outros. Este estudo faz parte das diretrizes de desenvolvimento urbano do CAF, que se propõem a contribuir para tornar os sistemas urbanos[2] da América Latina e do Caribe mais inclusivos, diversos, produtivos, seguros, resilientes e sustentáveis, com foco em três linhas de trabalho:

[2] Os sistemas urbanos variam de pequenas cidades semi-rurais a grandes conurbações metropolitanas.

Foto 4. Mapeamento e Diagnóstico Participativo a pé no bairro 20.

Gestão Urbana, voltada para a governança dos sistemas urbanos, planejamento, gestão territorial e financiamento do desenvolvimento urbano; Áreas Urbanas, contemplando aspectos de políticas de acesso e infraestrutura habitacional, infraestrutura social, ambientes urbanos acessíveis e segurança cidadã; e Redes Urbanas, incluindo a mobilidade urbana sustentável, nas suas vertentes de planeamento, inovação tecnológica, forma urbana e sistemas de transportes integrados e sistemas de espaços públicos de qualidade.

Da mesma forma, o foco deste estudo sobre assentamentos informais está enquadrado nas Diretrizes de habitação da CAF, que se concentram na melhoria do acesso à moradia adequada e seu entorno, com ênfase nas populações vulneráveis. Essa meta contribui para o cumprimento da meta 11.1 do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11, que busca, até 2030, garantir o acesso de todas as pessoas à moradia adequada, segura e acessível e aos serviços básicos e melhorar as favelas.

Finalmente, com o objetivo de contribuir para um desenvolvimento mais inclusivo onde todas as pessoas possam exercer os mesmos direitos, o estudo é desenvolvido no âmbito da primeira Estratégia CAF para a Igualdade de Gênero, que reconhece os avanços alcançados até o momento e que o maior desafio na região reside em alcançar a igualdade substantiva, pois ainda existem brechas de gênero que limitam a autonomia das mulheres.

A Estratégia pretende contribuir para a igualdade de oportunidades e o empoderamento de mulheres e raparigas, numa perspetiva interseccional, através do apoio a políticas públicas de igualdade e mainstreaming de género nos diferentes serviços da CAF, através de três eixos estratégicos de intervenção: autonomia económica, autonomia física e autonomia para a tomada de decisão.

Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP)
É responsável pelo desenho e implementação de políticas públicas, programas e projetos para melhorar a mobilidade na Cidade, além da execução de obras públicas do Governo da Cidade Autônoma de Buenos Aires. Compreender aspectos relacionados ao transporte, circulação de pedestres e veículos, com base nas políticas de desenvolvimento econômico, ambiental e social da Cidade Autônoma de Buenos Aires, é uma de suas principais responsabilidades.

Dentro da Secretaria, a Subsecretaria de Planejamento da Mobilidade, por meio da Direção Geral de Planejamento, Uso e Avaliação, é responsável por realizar levantamentos de dados relacionados à mobilidade e avaliar a experiência dos usuários com relação aos projetos e serviços de transporte na Comunidade Autônoma Cidade de Buenos Aires; bem como realizar a avaliação dos projetos, políticas e programas e emitir recomendações às diversas áreas da Secretaria.

Instituto Municipal de Habitação (IVC)
Realiza a política habitacional da Cidade de Buenos Aires. Busca reduzir, por meio de políticas ativas, o déficit habitacional e garantir o acesso à moradia digna a todos os habitantes do Município, com foco nas situações sociais de maior vulnerabilidade socioeconômica. Centra a sua abordagem em três eixos: habitação, integração urbana e socioeconómica, porque entende que o problema deve ser abordado a partir de uma abordagem que englobe todas as condições de vida das famílias.

02

Introdução

Antecedentes

Com o objetivo de alcançar sistemas de transporte e mobilidade acessíveis e inclusivos, desde 2016 a SECTOP tem vindo a desenvolver, com o apoio de vários atores, intervenções específicas na área da equidade e igualdade de género. Entre elas, destacam-se a promoção da mobilidade integrada com foco na mobilidade ativa, com atenção especial às disparidades de gênero no uso da bicicleta, o problema do assédio sexual na rua de meninas, mulheres e outras identidades de gênero, a inclusão laboral no setor de transportes e a geração de de dados e estatísticas desagregados por gênero.

2017 | Ella se Mueve Segura: é um trabalho conjunto entre a CAF e a Fundação FIA onde foi analisada a percepção da segurança das mulheres no transporte público em três cidades latino-americanas, incluindo Buenos Aires. Como resultado, o Ministério dos Transportes dispôs de dados sólidos que permitiram planejar uma das principais políticas de transporte público com perspectiva de gênero: a Linha 22676 (ACOSO) para denúncia e contenção de vítimas desse tipo de violência. A campanha "Nem louca, nem perseguida, nem histérica. Assédio existe", presente em todos os modais de transporte, estações, plataformas e vagões de transporte público, atingindo mais de 2 milhões de pessoas neste momento.

Foto 5. Diagnóstico a pé no bairro 20.

2017 | Mujeres y Ciclismo Urbano: Este estudo financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) investiga os padrões de mobilidade das mulheres e, em particular, o uso da bicicleta como meio de transporte. Toma como estudo de caso a cidade de Buenos Aires, onde se realizou uma instância participativa no âmbito desta iniciativa. Finalmente, elabora uma série de recomendações para aumentar o uso de bicicletas por mulheres em ambientes urbanos.

2019 | Plan de Género y Movilidad: Pela primeira vez, e com o apoio da CAF, foi elaborado um plano que incluía um amplo diagnóstico e propostas claras com o objetivo de incluir a perspectiva de gênero no desenho e implementação das políticas de transporte público da SECTOP. O foco foi atender aos obstáculos de médio prazo enfrentados pelas mulheres e pelos diferentes grupos tradicionalmente relegados no desenho da Cidade de Buenos Aires.

2020 | Capacitación en Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: No âmbito das ações promovidas pelo Plano de Gênero e Mobilidade e com o apoio do CAF, a SECTOP capacitou seus diretores e gerentes na transversalização da perspectiva de gênero em projetos de transporte por meio de um programa elaborado pelo grupo de urbanismo feminista ColLectiu Punt 6.

2021 | Guía de Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Como continuação da formação ministrada a diretores e gerentes, o ColLectiu Punt 6, juntamente com a SECTOP e com o apoio da CAF, elaborou este guia metodológico. Propõe ferramentas para diagnosticar, projetar, aplicar, avaliar e monitorar periodicamente a implementação da perspectiva de gênero nos sistemas de mobilidade e transporte com exemplos práticos.

2022 | Manual de diseño de espacios públicos con perspectiva de género y diversidad: A SECTOP colaborou com a área de Antropologia Urbana do GCABA, que coordenou e redigiu este manual. Foi desenvolvido a partir do trabalho colaborativo entre diferentes áreas de governo e pretende servir de referência prática para governos locais, organizações da sociedade civil, empresas e equipes de trabalho que participam ou desenvolvem projetos relacionados ao design de espaços públicos.

Este documento dá continuidade ao apoio da CAF à SECTOP na busca de tornar mais inclusivas as redes de mobilidade e transporte da cidade. Aqui apresentamos a metodologia, resultados e passos a seguir para melhorar a mobilidade das mulheres no âmbito dos bairros populares da Cidade Autônoma de Buenos Aires.



Foto 6. Ciclovia no Bairro Mugica.



2017

Ela se move com segurança

Um estudo sobre a segurança pessoal das mulheres e o transporte público em três cidades latino-americanas.

Mulheres e Ciclismo Urbano

Promovendo políticas de mobilidade inclusiva na América Latina.



2019

Plano de Gênero e Mobilidade

Busca incluir a perspectiva de gênero no desenho e implementação de políticas de transporte público.



2020

Treinamento em Mobilidade Diária com uma Perspectiva de Gênero

Realizado no âmbito das ações promovidas pelo Plano de Gênero e Mobilidade e com o apoio da CAF.



2021

Guia para a Mobilidade Diária com uma Perspectiva de Gênero

Col Lectiu Punt 6 em conjunto com SECTOP e com o apoio da CAF redigiu este guia metodológico.

2022

Manual para o projeto de espaços públicos com perspectiva de gênero e diversidade

Colaboração da SECTOP na publicação feita pela área de Antropologia Urbana do GCBA.



Gráfico 1. Linha do tempo dos antecedentes.

Perspectiva de gênero e mobilidade

Historicamente, as cidades foram planejadas e projetadas a partir de uma perspectiva androcêntrica e com um sujeito masculino universal no centro. Este sujeito deslocou-se sobretudo por motivos laborais e educativos (actividades que englobam a maioria das deslocações efectuadas por homens), deixando de lado as deslocações ligadas a tarefas de cuidado maioritariamente realizadas por mulheres. A pegada material desta abordagem são as redes de transporte que ligam o centro às periferias, com poucas ligações entre si e poucos serviços fora das horas de ponta (onde há mais deslocações relacionadas com o atendimento de pessoas).

Hoje, discutem-se novas abordagens para a produção da cidade e seu funcionamento no planejamento: **entende-se que não há mais um sujeito universal para o qual projetar cidades.**

Incluir a **perspectiva interseccional de género**[3] nas políticas e conceção de redes de transportes e espaços de mobilidade implica assumir que existe uma grande variedade de usuarios com diferentes necessidades e comportamentos. Esta não se limita à erradicação da violência e do assédio sofridos por mulheres e pessoas diversas nos transportes e vias públicas, mas também, e sobretudo, visa reduzir as desigualdades entre homens e mulheres e entre ambientes urbanos, periurbanos e rurais, no acesso aos diferentes serviços e atividades que a vida urbana oferece. A falta de serviços em horários intermédios, as redes desconexas e a qualidade das infraestruturas de mobilidade ativa são alguns dos fatores determinantes no acesso a oportunidades de emprego, saúde ou educação, bem como o aumento dos tempos de atividade não remunerada trabalho de cuidado.

[3] A abordagem interseccional levanta a impossibilidade de estudar gênero como uma categoria isolada, mas leva em conta vários fatores (como gênero, idade, origem, orientação sexual, diversidade funcional, entre outros) que se cruzam, dando como resultado múltiplos níveis de integração social. injustiça.



Foto 7. Ciclovia no Bairro Mugica.

Mobilidade e gênero na cidade de Buenos Aires

A Cidade Autônoma de Buenos Aires é a capital da República Argentina e, além disso, o centro econômico, institucional, cultural e geográfico da Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), a terceira maior cidade da América Latina. 33% da população vive na AMBA e concentra mais de 30% do PIB total do país[4]. Aproximadamente 3 milhões de pessoas residem na CABA e 16 milhões na Grande Buenos Aires (GBA).

Segundo dados oficiais, 1,3 milhão de pessoas residentes no GBA entram diariamente na cidade de Buenos Aires por motivos de trabalho[5]. Numa situação em que um grande número de pessoas se desloca dentro da cidade em busca de educação, emprego e acesso a outros serviços urbanos, o transporte público passa a ter um papel fundamental na vida econômica e social da cidade[6]. Atualmente, a CABA conta com uma rede de transporte público composta por 276 linhas de ônibus, 8 linhas ferroviárias e 6 linhas de metrô.

Em 2018, a CAF informou que das 19 milhões de viagens diárias feitas na Área Metropolitana de Buenos Aires, 49% são em transporte público, com 8 em cada 10 viagens feitas em ônibus. 24% das viagens foram a pé. Do total de deslocamentos realizados por mulheres nele, 54% são feitos em transporte público (CAF, 2018).

Segundo dados do último ENMODO[7], as mulheres fazem 50% de todas as suas viagens em ônibus em comparação com 37% dos homens, enquanto apenas 8% de suas viagens são feitas em veículos particulares em comparação com 28% entre os homens (Mendiola & Gonzales, 2021).

Embora o centro da cidade tenha uma rede de transporte densa, os serviços reduzem em número e frequência quanto mais você se afasta do centro. Em 2020, o Banco Mundial informou que a maioria das rotas internas em comunidades de baixa renda em Buenos Aires não eram atendidas por ônibus ou, na melhor das hipóteses, os serviços eram limitados e pouco frequentes[8]. Em uma situação em que a conectividade do transporte público é limitada, as mulheres de baixa renda, que não têm acesso a veículos particulares, são as mais afetadas por sua ineficiência (CAF, 2018).

[4] https://worldpopulationreview.com/countries/argentina-population

[5] Mobilidade Laboral na Região Metropolitana. Centro de Estudos Metropolitanos. 2020

[6] Allen, H.; Cárdenas, G.; Pereyra, L.P.; Sagaris, L. "Ella se mueve segura. A study on women's personal safety in public transport in three Latin American cities," Books, CAF Development Bank of Latin America, 2018.

[7] Pesquisa Nacional de Mobilidade Domiciliar, 2010.

[8] Gonzalez, K.D.; Machado, A.L.; Alves, B. B.; Raffo, V.; Guerrero, S.; Portabales, I. "Why Does She Move? : A Study of Women's Mobility in Latin American Cities". World Bank, Washington, DC. 2020. https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33466

Além de enfrentar dificuldades no acesso ao transporte público, o estudo "Ela se move com segurança" revelou que 72% das mulheres entrevistadas também se sentiam inseguras ao usar o transporte público (contra 58% dos homens) na Área Metropolitana de Buenos Aires (CAF, 2018). Enquanto os homens temiam assaltos à mão armada ou furtos, as possibilidades de violência contra as mulheres também incluem assédio e agressão sexual, afetando significativamente suas escolhas e padrões de viagem. Isso inclui viajar sozinho em horários específicos ou acompanhado e limitado exclusivamente a viagens por motivos de trabalho. A conectividade das redes de ônibus agrava ainda mais os alertas, pois são obrigados a percorrer longas distâncias em ruas inseguras ou desertas (Banco Mundial, 2020).

Além das preocupações com a segurança pessoal, as mulheres também enfrentam outras questões relacionadas aos papéis de gênero impostos pela sociedade ao usar o transporte público. Segundo a "Pesquisa Nacional de Uso do Tempo (INDEC, 2021), na Argentina as mulheres gastam, em média, quase o dobro do tempo que os homens em tarefas relacionadas ao cuidado. Como resultado, são obrigados a fazer viagens mais curtas, mas mais frequentes devido às necessidades das pessoas de quem cuidam, gastando mais tempo e dinheiro em transporte público (CAF, 2018).

Portanto, problemas de conectividade a redes de transporte público seguras e acessíveis não apenas afetam a capacidade das mulheres de realizar suas tarefas diárias, mas também restringem seu acesso a empregos melhor remunerados, educação, serviços de saúde e, consequentemente, oportunidades de desenvolvimento social e econômico.

Neste contexto, o Ministério dos Transportes e Obras Públicas, juntamente com o seu parceiro estratégico CAF, definiu a necessidade de realizar um estudo para compreender as condições de mobilidade de forma unificada e abrangente através de uma melhor compreensão das barreiras existentes para as mulheres que vivem em 8 bairros populares da cidade de Buenos Aires, com foco na segurança pessoal, conectividade e acessibilidade universal. Isso foi feito através das seguintes ações:

- Contextualização dos problemas do território pelos principais atores governamentais da Cidade de Buenos Aires.
- Definição do quadro de análise e metodologia mista de recolha de dados.
- Análise dos dados coletados para identificar os principais problemas de segurança, acessibilidade e conectividade, especialmente para mulheres e meninas.
- Sistematização das principais constatações e identificação dos passos a seguir para transformar os bairros populares e os espaços de mobilidade em lugares mais seguros e acessíveis para todos os usuários e principalmente para mulheres e meninas.

O estudo selecionou **oito bairros populares da cidade de Buenos Aires** para realizar um diagnóstico sobre mobilidade com perspectiva de gênero. Tem como objetivo identificar os fatores que afetam a **percepção de segurança** das mulheres que vivem e circulam nesses espaços, territorializar esses fatores e sistematizar a informação em indicadores que permitam comparar a situação em cada um deles e assim elaborar uma série de recomendações de intervenções e políticas públicas a realizar. Os critérios de seleção dos bairros centraram-se na escolha daqueles com diversas características morfológicas, conectividade e inserção urbana, dimensões, população e estado das intervenções de integração sociourbana em curso. Os bairros selecionados foram: **Bairro 15, Bairro 20, Bairro 21-24, Bairro Lamadrid, Bairro Playón de Chacarita, Bairro Ramón Carrillo, Bairro Padre Ricciardelli (ex Villa 1-11-14) e Bairro Rodrigo Bueno.**



Foto 8. Nova entrada da linha 45 para o bairro Mugica.

03

Os bairros populares da cidade de Buenos Aires



O foco deste estudo está nos bairros populares da Cidade Autônoma de Buenos Aires. De acordo com o Cadastro Nacional de Bairros Populares (RENABAP), há um total de 57 locais[9] considerados bairros populares no âmbito da cidade, diferindo em sua origem, características morfológicas, dimensões e população.

Os bairros populares na Argentina são definidos por lei[10] como bairros compostos por um mínimo de oito famílias agrupadas ou contíguas, onde mais da metade da população não possui título fundiário ou acesso regular a pelo menos dois dos serviços básicos (rede de água encanada , rede de energia elétrica com medidor residencial e/ou rede de esgoto) [11].

[9] Lei 27.453/2018 e sua atualização 27.694/2022
[10] Lei 27.453/2018 e sua atualização 27.694/2022
[11] Lei 2670/2015

Foto 9. Vista aérea do bairro Rodrigo Bueno.

Os bairros populares, historicamente chamados de vilas e assentamentos, surgiram durante a década de 1930 no contexto da crise econômica mundial. A primeira de escala relevante foi a conhecida como Villa 31 -hoje bairro Mugica- que recebeu, em grande parte, imigrantes recém-chegados ao país e um fluxo de trabalhadores rurais que buscavam melhores condições de trabalho e qualidade de vida. Nas décadas seguintes, novos assentamentos surgiram em diferentes partes da cidade, organizados em diferentes escalas e sempre ligados a grandes infraestruturas e barreiras urbanas. Cada crise econômica que assolava o país aumentava o número de população expulsa para a informalidade, consolidando as vilas e assentamentos como uma possível alternativa de acesso à moradia na cidade. No final da década de 1970 e com a chegada da última ditadura militar, a política que se consolidou foi a de erradicação das favelas, gerando uma diminuição de seus habitantes que foram ou foram expulsos para seu país de origem ou para áreas da AMBA . A volta à democracia, com as complexidades econômicas vividas nas últimas décadas, não conseguiu reverter o crescimento das favelas e assentamentos sem o desenvolvimento de uma política consolidada de acesso à moradia.

De acordo com o Censo de 2010, o número de habitantes em vilas e assentamentos na cidade chegou a 170.000. O aumento populacional, no entanto, não foi acompanhado por uma expansão territorial, o que explica a proliferação da construção em altura nesses assentamentos e o aumento dos níveis de superlotação em detrimento da qualidade de vida dos habitantes.

Desde 2016, o Governo da Cidade Autônoma de Buenos Aires, por meio de diferentes organizações, realiza Processos de Integração Sócio-Urbana (PIRU) nos bairros populares da cidade. Eles foram legitimados por meio da promulgação de leis específicas de urbanização em alguns dos bairros estudados (bairro 20, bairro Playón de Chacarita, bairro Rodrigo Bueno). O marco regulatório estabeleceu, entre outras coisas, os objetivos do processo e a formação dos conselhos de gestão participativa, organizações compostas por todos os atores envolvidos, responsáveis pelo diagnóstico, desenho, monitoramento e avaliação dos processos a serem realizados .

Apelando aos diferentes sectores da sociedade civil envolvidos nesta tarefa, vão desde a colocação de redes de infra-estruturas à construção e adjudicação de novas unidades habitacionais. Compreendendo que o acesso às redes de transporte e mobilidade é parte fundamental da integração de quem vive nos bairros na vida urbana, foram feitas várias melhorias nesta área. A conexão com a rede de ciclovias, a entrada de linhas de ônibus nos bairros, a inclusão de paradas de ônibus protegidos, entre outros.

Foto 10. Villa Desocupación



La Villa Desocupación: o assentamento que foi destruído pelo estado na década de 1930. Retirado de Valeria Snitcofsky e do portal BBC.com.

Foto 11. Villa 31



O bairro popular mais antigo de Buenos Aires, o Villa 31 tem quase 80 anos e está inserido na área mais rica da cidade. Retirado do Movimiento Evita e do portal BBC.com.

04

Metodologia

Este estudo adotou uma abordagem metodológica **dividida em duas fases principais de coleta de dados -quantitativa e qualitativa- e uma fase final de análise de dados.** A recolha de dados e a sua posterior análise foram realizadas entre o último trimestre de 2021 e o segundo trimestre de 2022. Este trabalho compila todos os resultados num mesmo relatório.

Fase 0. Preparação

Como instância inicial, a Secretaria de Transportes e Obras Públicas compartilhou com as equipes de consultoria os dados e informações disponíveis sobre o sistema de transporte e mobilidade, estrutura urbana e uso do solo para configurar as cartografias de base. Além disso, foram traçadas as rotas a serem realizadas para coleta de dados nos bairros populares e selecionadas as paradas de transporte a serem auditadas. Toda esta informação foi validada com os referentes territoriais do Instituto de Habitação da Cidade.

Foto 12. Mapeamento e Diagnóstico Participativo a pé, bairro 20.

Fase I. Pesquisa quantitativa

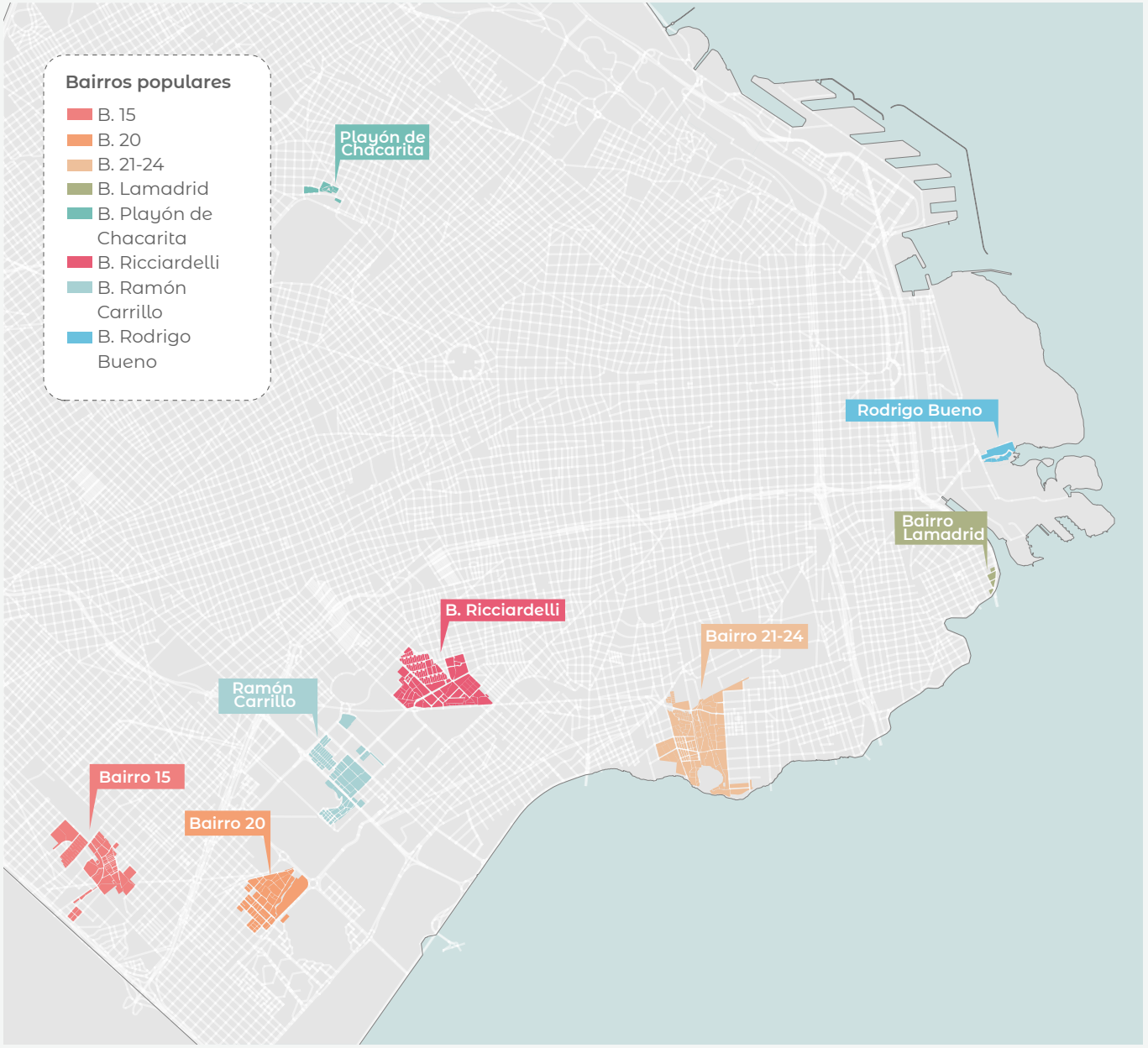
- **A coleta de dados quantitativos foi realizada com dois aplicativos digitais criados pela empresa de tecnologia Safetipin[12]:** Safetipin Nite e Safetipin Site. Os aplicativos funcionam por meio de dispositivos móveis e permitem a entrada de informações georreferenciadas em tempo real sobre o nível de segurança de um determinado local. Esta fase foi realizada durante os meses de novembro e dezembro de 2021, na qual foram pesquisados mais de 105 km lineares em oito bairros populares da Cidade Autônoma de Buenos Aires.
- **Coleta de dados do ambiente urbano por meio do aplicativo Safetipin Nite:** O aplicativo Safetipin Nite foi utilizado para coletar imagens georreferenciadas nos ambientes de oito bairros populares da CABA. Por meio de rotas veiculares, foram levantados mais de 105 km lineares. Para poder identificar as variações no estado das variáveis e/ou condições que podem afetar a **percepção de segurança** pessoal de quem se desloca, principalmente mulheres, entre o dia e a noite, esta pesquisa foi realizada em dois momentos específicos. : na presença de luz natural (18h00 - 20h00) e já escuro (20h00 - 22h00). Foram coletadas 5.204 imagens durante o dia e 4.710 à noite. Um dispositivo móvel montado dentro de um veículo registrou imagens a cada 50 metros de viagem, tanto de dia quanto de noite.
- Terminada a viagem, os registos eram carregados nos servidores Safetipin onde uma equipa interna de analistas de imagem os avaliava dentro dos seguintes parâmetros: **iluminação, abertura, visibilidade, multidão, presença de mulheres, presença de segurança, disponibilidade de transportes públicos e o estado da via de passagem** (Ver Tabela 1. Variáveis e qualificação para os parâmetros Safetipin, página 26). Posteriormente, foram agrupados em paradas de auditoria para simplificar a visualização dos resultados por variável e combinados para gerar o índice composto de segurança por bairro.
- **Levantamento de paragens de transportes públicos através da aplicação Safetipin Site:** Em complemento ao levantamento realizado com a aplicação Safetipin Nite, foi utilizada a aplicação personalizável Safetipin Site. Este aplicativo foi projetado para coletar informações sobre parâmetros espaciais, de segurança e infraestrutura em locais públicos, como paradas de transporte público, banheiros e parques públicos, a partir de um questionário detalhado, imagens e dados espaciais.

[12] A Safetipin é uma empresa de tecnologia com sede na Índia que desenvolve um conjunto de aplicativos participativos para tornar as comunidades e cidades mais seguras, coletando e analisando dados relacionados à segurança em larga escala.

Com foco na mobilidade e gênero, as paradas de transporte público em cada bairro foram analisadas de acordo com determinados parâmetros. Dois questionários foram usados:

- "Testemunho do usuário", que corresponde a uma entrevista anónima com o objetivo de conhecer a **perceção de segurança e mobilidade dos usuarios do transporte público,** nomeadamente dos que se encontravam nas paragens de ônibus mais utilizadas.

- O segundo questionário: "Avaliação da paragem", corresponde a um formulário a preencher, no período noturno, com as diferentes características da paragem: **infraestruturas, iluminação, acessibilidade, visibilidade, entre outras.** Informações adicionais, como rotas de ônibus e seus horários e frequências em paradas selecionadas, também foram registradas. Quatro paradas de ônibus foram pesquisadas em cada bairro, coletando um total de 132 pesquisas de 79 mulheres, 49 homens e 4 usuários de outros gêneros.



Mapa 1. Localização dos 8 bairros populares do estudo na CABA.

Fase II. Pesquisa qualitativa

Complementar à coleta de dados quantitativos, foi desenvolvida uma instância de mapeamento participativo em cada um dos bairros pesquisados. Neste sentido, com os dados recolhidos através das ferramentas digitais Safetipin, estabelece-se uma generalização sobre as condições de segurança de um bairro através de uma série de variáveis, que, para a sua melhor concretização num trabalho de diagnóstico, merecem ser complementadas com informação de outros fontes. Por si só, as ferramentas Safetipin fornecem dados que se referem apenas ao momento específico da recolha de informação e são tratados com base em determinados parâmetros pré-estabelecidos.

- **Mapeamento participativo com vizinhos.** Após as instâncias de coleta quantitativa, foram realizadas oficinas de mapeamento participativo nos diferentes bairros com o objetivo de **(1) entender** como é a mobilidade das mulheres dentro e fora do bairro, **(2) conhecer** as situações que geram insegurança e as estratégias que desenvolvem sentir-se seguro e **(3) indagar** sobre os elementos que facilitam ou dificultam a sua mobilidade.

- **Os mapeamentos participativos estão inseridos no que se chama de Cartografia Social.** Esta disciplina é desenvolvida em torno de um objetivo comum com contribuições de toda uma comunidade em um processo aberto e inclusivo. Quanto maior o nível de participação de todos os membros do mesmo, mais benéfico será o resultado, pois reflete a experiência coletiva do grupo que o produziu. A produção de mapas é realizada pelas comunidades para mostrar informações relevantes e importantes para suas necessidades e destinadas ao seu uso. Esses mapas contêm os nomes dos locais de uma comunidade, seus símbolos, escalas e características prioritárias e representam os sistemas de conhecimento locais.

- A atividade foi realizada às terças e quintas-feiras, para evitar os dias em que a mobilidade é mais atípica (sexta a segunda), a duração foi de 2 horas e participaram em média 15 mulheres por oficina[13]. O objetivo era garantir um local acessível e equipado dentro do bairro, o fornecimento de materiais para a atividade e uma convocação clara e transparente aos moradores dos bairros populares por meio das referências territoriais do IVC.

- Quanto a este último ponto, é importante que quem for convocado e decidir participar esteja ciente dos objetivos da oficina e tenha interesse pelo assunto. Além disso, houve apoio para o atendimento de meninos e meninas caso viessem acompanhando seus responsáveis. Posteriormente, os registros fornecidos pelas mulheres do bairro foram georreferenciados para ordenar e sintetizar o conjunto de dados em quatro dimensões: **práticas cotidianas e percursos frequentes; deslocamentos fora do bairro; ligação do bairro com o meio ambiente e percepção das estratégias de segurança e mobilidade e espaço público.**



Foto 13. Mapeamento participativo e diagnóstico a pé no bairro 20.

[13] Embora o objetivo inicial fosse conhecer a mobilidade de mulheres e pessoas diversas, não foi possível captar essa diferença uma vez que a chamada só conseguiu focar em mulheres de bairros populares.





Foto 14 e 15. Mapeamento e Diagnóstico Participativo a pé no bairro 20.

Ao consultar e avaliar os resultados obtidos nas fases I e II, é importante levar em consideração a representatividade das amostras e as formas como as informações são obtidas em cada caso:

- **A Fase I** trabalha com dados quantitativos derivados do processamento de imagens coletadas por meio de um aplicativo. É importante considerar neste caso que as amostras foram coletadas em um momento específico e, portanto, respondem às condições vigentes naquele momento específico da coleta de dados. Com base nesse tipo de amostra, não é possível considerar possíveis situações que possam ocorrer em um período maior de tempo ou em outras condições, por exemplo: outras épocas do ano, outras condições ambientais, eventos particulares, entre outras possibilidades.

- **Na fase II** também é importante considerar a composição da amostra, neste caso os grupos de mulheres envolvidas na atividade. Levando em consideração a metodologia utilizada, as características da convocação realizada e a participação efetiva das mulheres nos grupos, as informações obtidas nas oficinas de mapeamento participativo não constituem uma amostra representativa de todos os problemas de segurança e mobilidade vivenciados pelas mulheres. vizinhança. A leitura das informações, neste caso, deve ser realizada levando em consideração a composição do grupo participante, local de residência, atividades exercidas, idade e demais dados fornecidos através dos depoimentos e publicados no relatório qualitativo.[14].

Fase III. Análise e cruzamento dos resultados

Uma vez concluídas as duas instâncias de coleta de dados, as informações foram processadas e, posteriormente, ambos os resultados foram cruzados. Além das informações coletadas, a análise foi complementada com informações fornecidas pelas equipes técnicas da SECTOP e do IVC sobre serviços de transporte público, equipamentos urbanos, uso do solo e espaços verdes públicos.

Investigação quantitativa

Os resultados são processados e sistematizados em bancos de dados e mapas que contabilizam cada uma das variáveis coletadas em cada bairro.

[14] Para expandir os resultados da metodologia qualitativa, consulte "Relatório qualitativo. Oficinas de Mapeamento Participativo".

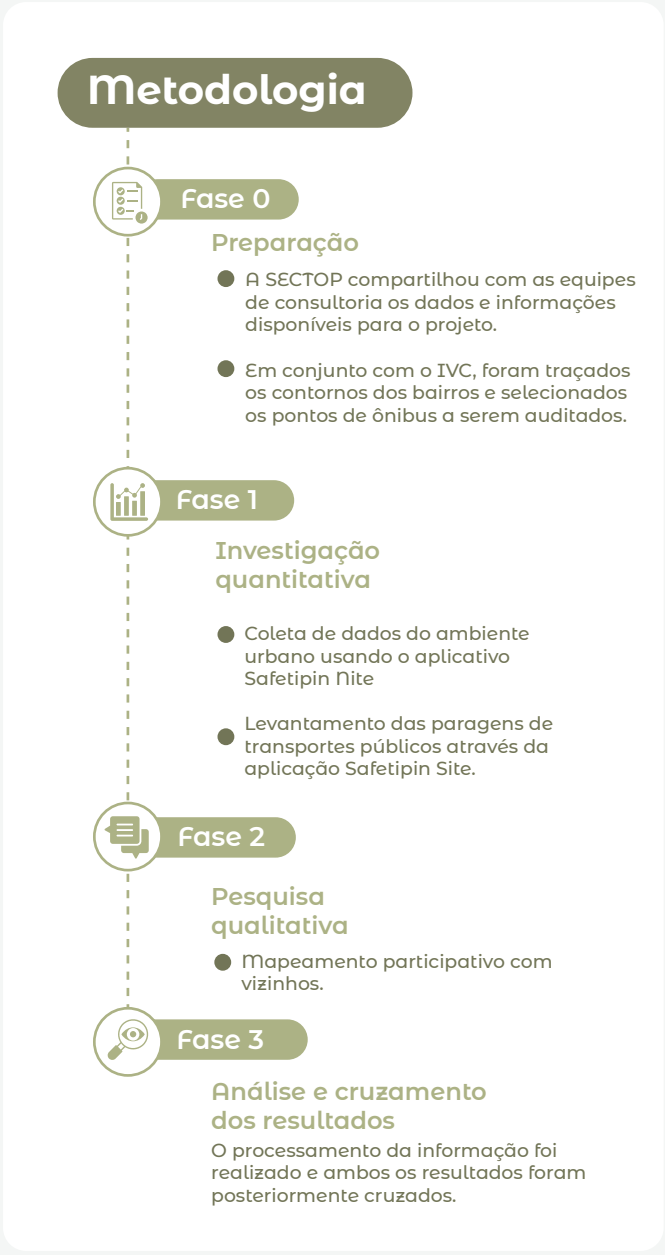


Gráfico 2. Fases da metodologia.

Tabela 1. Variáveis e qualificação dos parâmetros do Safetipin.

Variáveis		Descrição	Pontuação para Parâmetros (Paradas de Ônibus)									
	**Iluminação**	Disponibilidade de luz suficiente para ver ao seu redor.	1	Nenhum	2	Não funciona	3	Pouca	4	Suficiente	5	Brilhante
	**Abertura**	Capacidade de ver e se mover em todas as direções.	1	Zero visibilidade	2	Pouca visibilidade	3	Parcialmente visível	4	Bastante notável	5	Visibilidade total
	**Visibilidade**	Vendedores, lojas, entradas de prédios, janelas e varandas onde você pode ser visto.	1	Eles não parecem	2	Poucos olham	3	Algum olhar	4	Muitos olham	5	Altamente visível
	**Presença de segurança**	Presença de policiais formais ou guardas particulares.	1	Nenhum	2	Mínimo	3	Moderado	4	Bom	5	Máximo
	**Caminho**	Uma calçada ou caminho com espaço para caminhar	1	Nenhum	2	Pobre	3	Justo	4	Bem	5	Excelente
	**Disponibilidade de transporte público**	Disponibilidade de serviços de transporte público.	1	Não está disponível	2	A distância	3	Aproximar	4	Muito perto	5	Muito acessível
	**Presença de pessoas**	Número de pessoas ao seu redor.	1	Deserto	2	Poucas pessoas	3	Algumas pessoas	4	Muitas pessoas	5	Uma multi-dão de pessoas
	**Presença de mulheres**	Presença de mulheres e crianças ao seu redor.	1	Ninguém	2	Não há diversidade	3	Há pouca diversidade	4	Existe alguma diversidade	5	Há diversidade

Após o upload das imagens para o sistema, a equipe Safetipin criou rotas com paradas de auditoria. As imagens foram analisadas com base nos parâmetros e subparâmetros indicados (ver imagem à direita). Os analistas agruparam 2-3 imagens a uma distância de 30-50m para gerar paradas de auditoria em intervalos de 100m. Isso foi complementado com imagens do Google Maps (incluindo Google Earth e Street View) para identificar certos subparâmetros. O conjunto de dados revisados é então usado para construir, a partir da classificação dos paradas de auditoria, o índice de parâmetros e mapas espaciais temáticos para cada bairro.

Por fim, o cruzamento dessas variáveis possibilitou a elaboração e o mapeamento do **índice composto de segurança diurna e noturna.** O índice complexo construído a partir dos parâmetros levantados identifica aqueles com valores altos como paradas mais seguros e aqueles com valores baixos como inseguros. Além disso, foram sistematizados os resultados do levantamento de depoimentos em paradas de ônibus. Com base nessas descobertas, foram identificadas áreas para melhoria e possíveis próximos passos. Os mapas e resultados desta análise são apresentados na seção '6. Resultados principais'.

Mais informações sobre o cálculo do índice podem ser lidas no ANEXO.

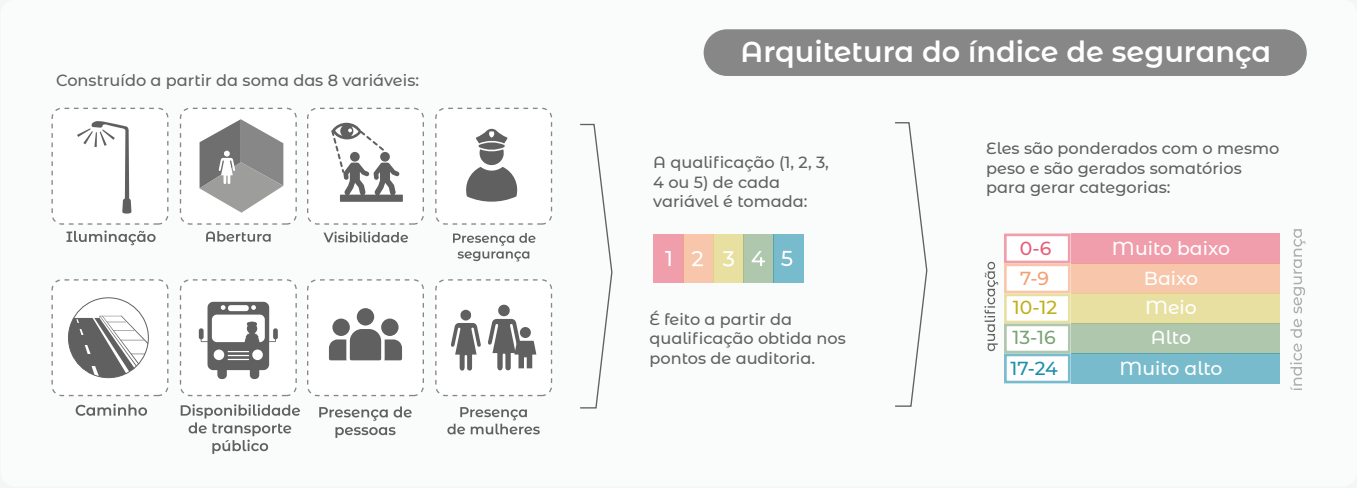


Gráfico 3. Arquitetura do índice de segurança.

Pesquisa qualitativa

Após as oficinas, os mapas intervencionados foram revistos em profundidade e os resultados foram sistematizados de forma a distinguir e identificar os resultados obtidos. Os dados foram organizados em quatro dimensões, que surgem das questões que estruturaram as oficinas de mapeamento:

- Práticas diárias e passeios frequentes
- Viaje para fora do bairro
- Conexão do bairro com o meio ambiente
- **Percepção de segurança e estratégias de mobilidade**
- Usos e experiências no espaço público

Resultados cruzados

Com todas as informações sistematizadas, avançou-se no sentido de sobrepor os resultados dos mapeamentos participativos com as informações quantitativas georreferenciadas. Padrões espaciais podem ser deduzidos desses cruzamentos de informações. Além disso, ao comparar os dados quantitativos e qualitativos, foi possível verificar algumas hipóteses que surgiram durante a primeira instância, obter novos achados e encontrar algumas discrepâncias que requerem continuidade de análise na área.

05

Resultados principais

A seção a seguir reúne os principais resultados obtidos com o processamento das informações coletadas durante a fase quantitativa e as instâncias de mapeamento participativo. Primeiramente, são apresentados os resultados por bairro e, por fim, são consolidadas as conclusões gerais do estudo.

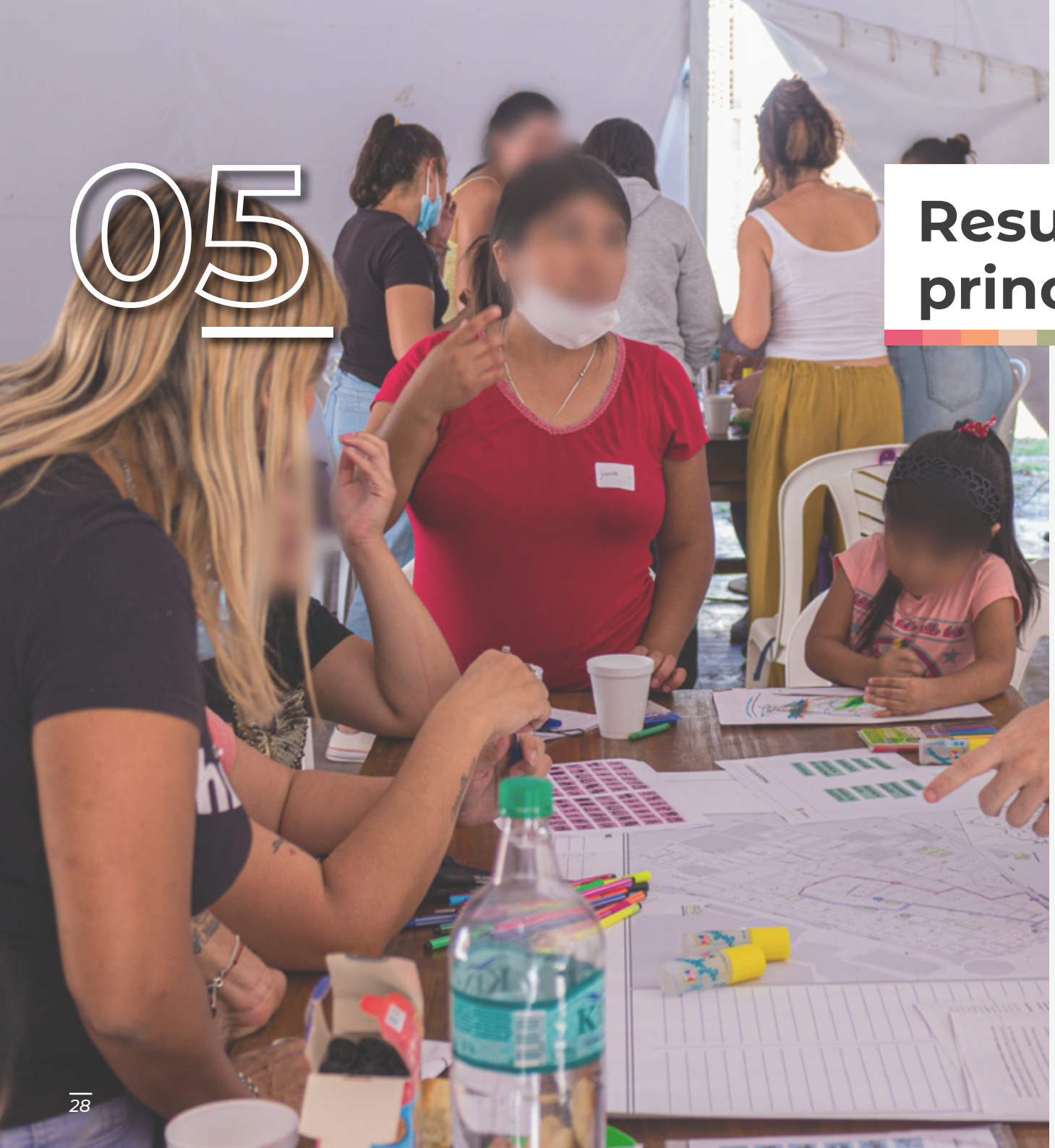


Foto 16. Mapeamento participativo e diagnóstico a pé no bairro 20.

Bairro **15**

Bairro **20**

Bairro **21-24**

Bairro **Lamadrid**

Bairro **Playón de Chacarita**

Bairro **Padre Ricciardelli**

Bairro **Ramón Carrillo**

Bairro **Rodrigo Bueno**

B. 15

B. 20

B. 21-24

B. Lamadrid

B. P. Chacarita

B. Ricciardelli

B. R. Carrillo

B. R. Bueno

Bairro

15

Foto 17. Vista aérea do bairro 15.





Bairro 15

O Barrio 15, popularmente conhecido como Ciudad Oculta, remonta ao final da década de 1930, quando os trabalhadores da área começaram a se estabelecer ali. Atualmente, o bairro é constituído por vários povoados "que surgiram posteriormente nas suas imediações e sem serem formalmente considerados como parte da vila, têm estruturas territoriais e sociais semelhantes"[15]. A presença de grandes espaços verdes tanto de uso público (praças e parques) quanto de uso privado (clubes, poliesportivos, quadras esportivas), bem como terrenos industriais e galpões industriais funcionam como barreiras urbanas.

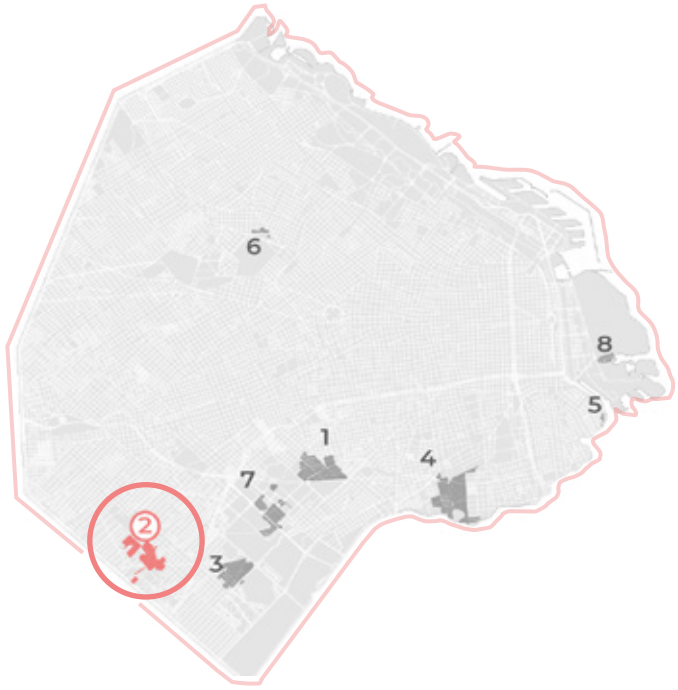
Em 2018, o Elefante Branco foi demolido[16], um prédio abandonado há anos que abrigou mais de 270 famílias por décadas. Em seu lugar, e como parte de um processo mais amplo de integração sociourbana, foi instalada a nova sede do Ministério do Desenvolvimento Humano e Habitat da Cidade.

É um dos maiores bairros pesquisados neste estudo e não possui processos de urbanização em andamento. Atualmente, o IVC está trabalhando na prestação de serviços e na aplicação de programas e realizando obras de infraestrutura em diferentes paradas do bairro.

[15] Brikman, D. (2019). A lente da mobilidade. Uma análise da Vila 15, suas características de segregação e as práticas cotidianas de seus moradores.

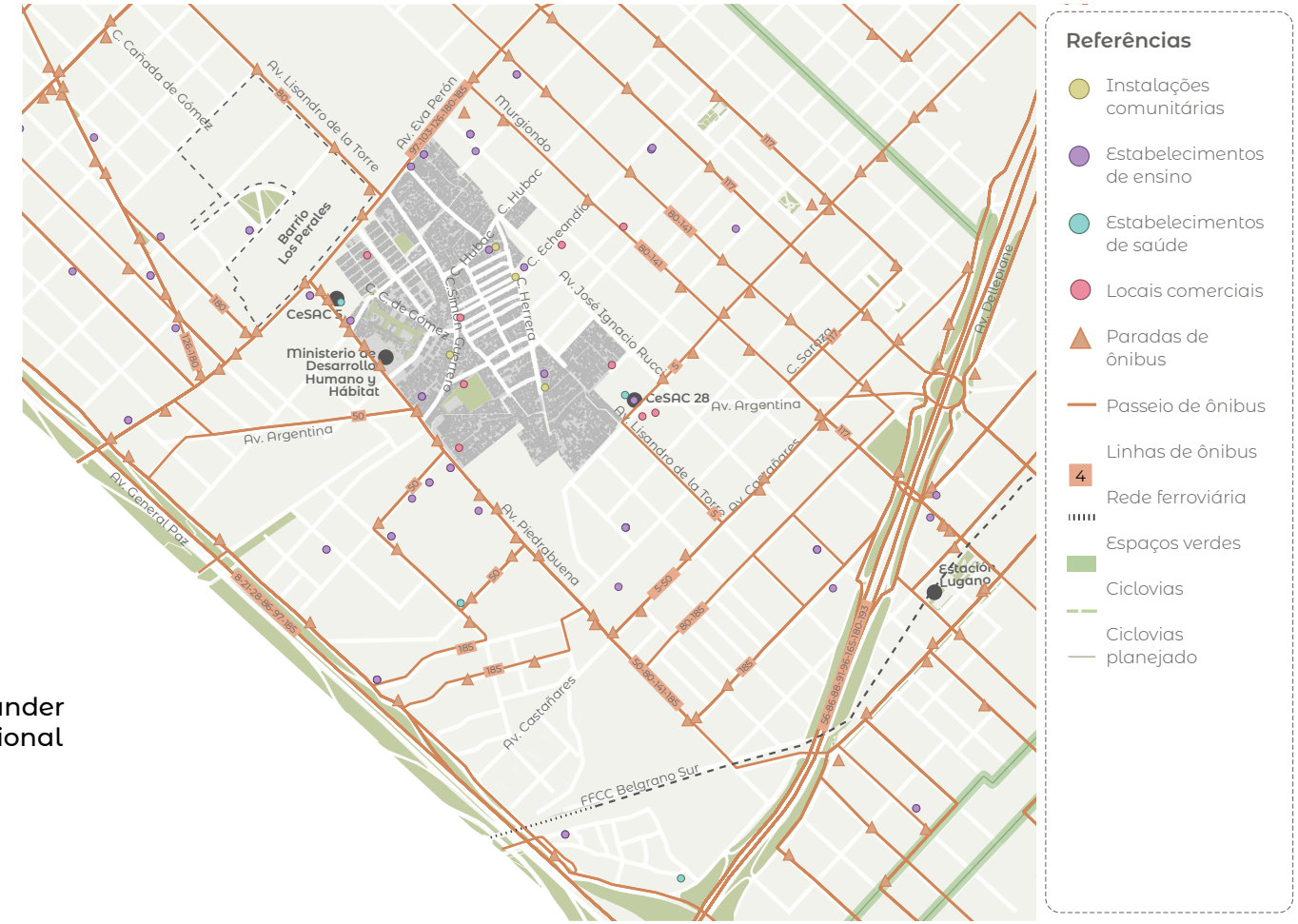
[16] O Elefante Branco era um edifício destinado a ser um hospital público que nunca foi concluído e foi ocupado por inúmeras famílias até ser demolido no bairro de Villa Lugano.

Foto 18. Cartão postal urbano do bairro 15.



Dados sociodemográficos do Bairro 15, Santander (Assentamento San Pablo) e Núcleo Habitacional Transitório Trabalhista (NHT)[17]

Localização: Vila Lugano | comuna 8
Habitantes: 47.000
Famílias: 7755[18]
Habitações: 7050
Área: 32 hectares
Densidade: 1469 hab/ha



Mapa 2. Localização do bairro 15 da CABA. Rede de transporte no bairro 15. Linhas de ônibus 5, 50, 80, 97,103,126,141,145 e 185.

[17] Estatísticas e Censos, Direção-Geral. (2015) Censo 2010. Situação e caracterização dos assentamentos precários na Cidade de Buenos Aires (nº 856). Estatísticas e Censos, Direção-Geral.

[18] Mapa dos Assentamentos Informais (RENABAP, 2018) - Populações. (s.f.). https://mapa.poblaciones.org/map/3401/

Fase I - Quantitativa

Coleta de dados do ambiente urbano diurno e nocturno | Safetipin Ni

Nome do bairro: Barrio 15
Coleta Diurna: 16-12-2021/ 16h10 às 17h50
Coleta Noturna: 17-12-2021/ 22h10 à meia-noite
KM coletados (média): 26
Paradas auditadas: 4
Depoimentos coletados: 21
Número de fotos diurnas: 1.190
Número de fotos noturnas: 750

O **índice composto de segurança** obtido durante a coleta diurna coloca a maioria dos paradas de auditoria em valores altos e muito altos. Os paradas onde foram identificadas concentrações de pessoas foram geralmente em torno de prédios governamentais ou estabelecimentos de saúde[19]. Em quase todos os paradas que renderam índice médio, as variáveis com menor pontuação foram presença de pessoas, presença mista, segurança e, em alguns casos, visibilidade.

A rua Saraza entre Piedra Buena e José Ignacio Rucci tem grandes extensões de muros em ambos os lados da rua que abrigam instalações educacionais[20] e outros terrenos vazios ou industriais que rompem com o tecido do bairro. Por serem ruas não residenciais e com pouco tráfego, há menos janelas e lugares para ver o exterior. Algo semelhante ocorre na **rua Cañada de Gómez**, onde os resultados deram um baixo índice para a altura da escola[21], que também possui um extenso muro.

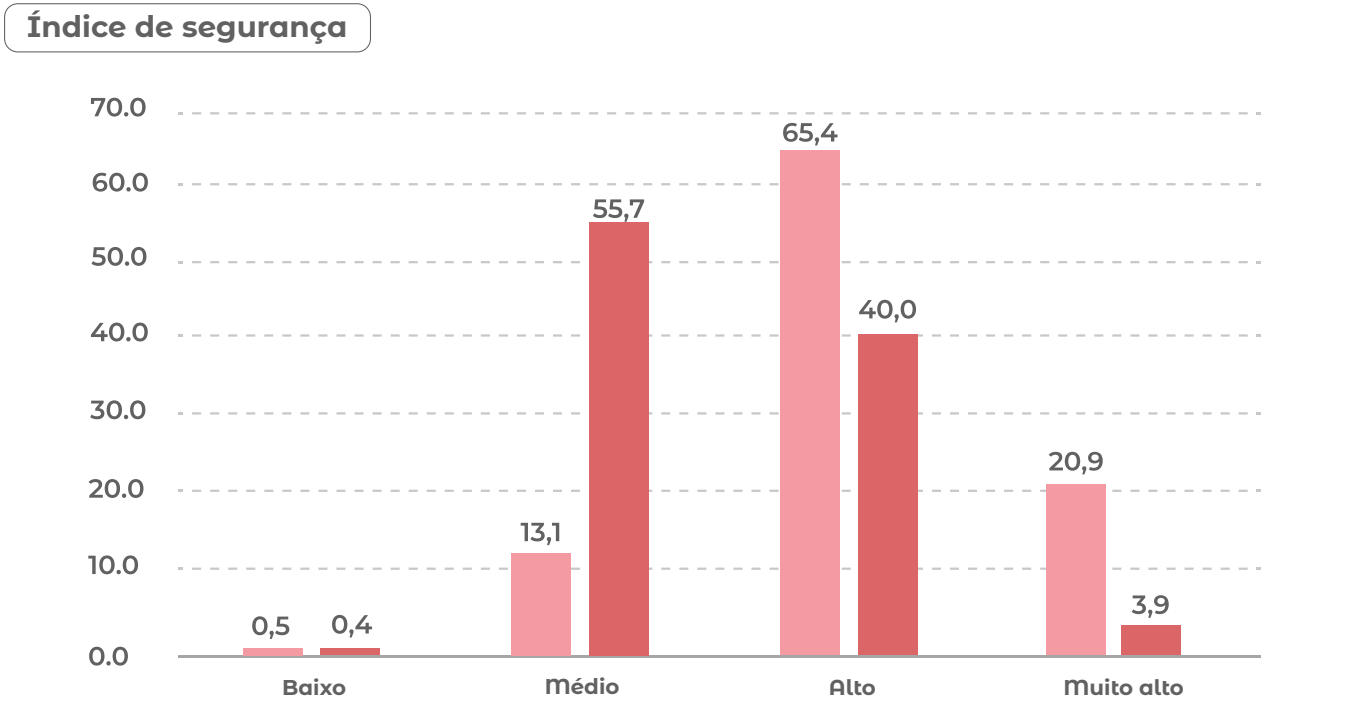


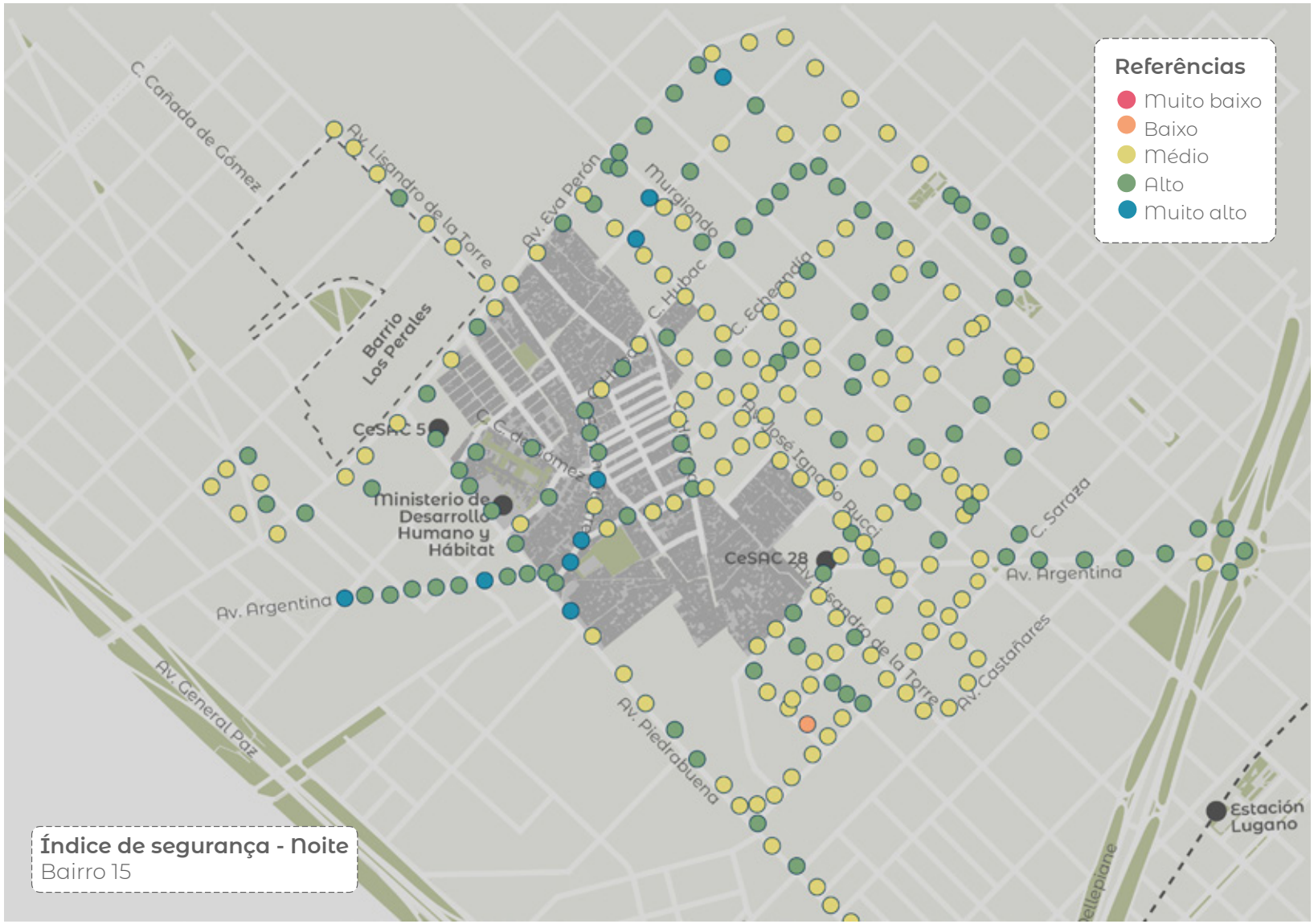
Gráfico 4. Índice de segurança diurno e noturno do bairro 15.

Outro setor caracterizado como médio de acordo com o índice composto de segurança é o da **Av. Lisandro de la Torre, na altura do bairro Los Perales.** Como no setor mencionado anteriormente, não há serviços nessas quadras, nem um grande número de pessoas circulando ou janelas, já que os edifícios do conjunto habitacional **-bairro Los Perales-** estão orientados para o interior da quadra, longe da calçada .



Foto 19. Rua Saraza entre Piedra Buena e José Ignacio Rucci.

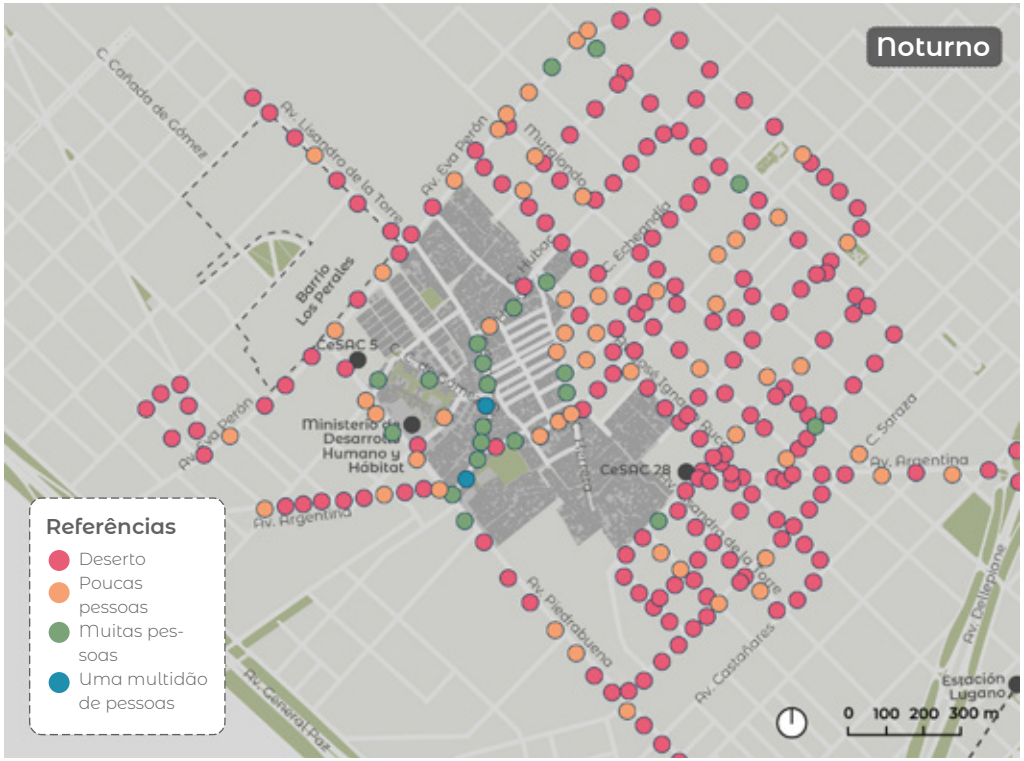
[19] Ministério do Desenvolvimento Humano e Habitat ou Centro de Saúde e Ação Comunitária (CeSAC).
[20] Instituto Dom Orione
[21] Escola Secundária Nº 02/20



Mapa 3. Índice de segurança noturna do bairro 15.

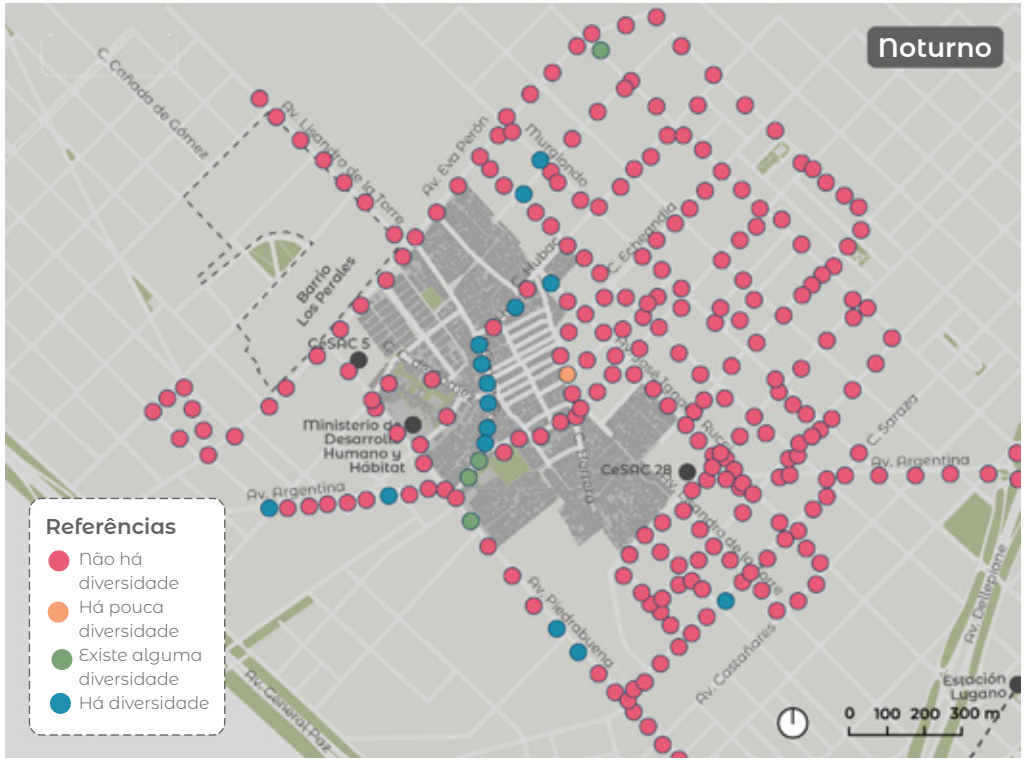
Presença de pessoas
Bairro 15

Mapa 4. Presença de pessoas do bairro 15, coleta noturna.



Presença mista
Bairro 15

Mapa 5. Presença mista do bairro 15, coleta noturna.



Transporte público

Nas imediações do bairro existem **7 linhas de ônibus**[22].

86% dos paradas de auditoria têm transporte público disponível a **2 minutos a pé.**

14% dos paradas auditórios têm transporte público numa distância entre **2 e 5 minutos a pé.**

O índice de **presença de pessoas** durante a coleta diurna localizou 41% dos paradas no deserto, valor que subiu para 72% na coleta noturna. Em relação à **presença mista de pessoas**, a diversidade é reduzida de 15% para 6% do dia para a noite.

Além da diferença observada entre essas variáveis, o eixo com valores positivos que é visível na concentração de paradas verdes e azuis na **rua Simón Guerrero** -um eixo central no bairro- é interessante, em termos de presença e diversidade de pessoas em contraste com os arredores do

[22] As linhas de ônibus 5, 50, 80, 97,103,126,141,145 e 185 são as principais do bairro

Gráfico 5. Dados das auditorias das paradas do transporte público no bairro 15.

O gráfico abaixo permite visualizar a pontuação média obtida nos paradas coletados durante a pesquisa com a metodologia quantitativa, de acordo com cada variável e momento da coleta. À primeira vista pode-se perceber que todas as variáveis se comportam de forma semelhante entre o dia e a noite, sendo a **iluminação, a presença de pessoas e a visibilidade as variáveis que apresentam maior variação.** Entende-se que durante o dia a iluminação é máxima devido à luz natural e à noite esta diminui devido à presença de luz artificial. No entanto, as diferenças que as variáveis apresentam entre o dia e a noite neste bairro não são grandes. A diferença na presença de pessoas e na visibilidade é de se esperar, já que as pessoas reduzem seus movimentos entre o dia e a noite.



Foto 20. Bairro Los Perales - Avenida Lisandro de la Torre.

Bairro 15
Valor médio de acordo com a variável

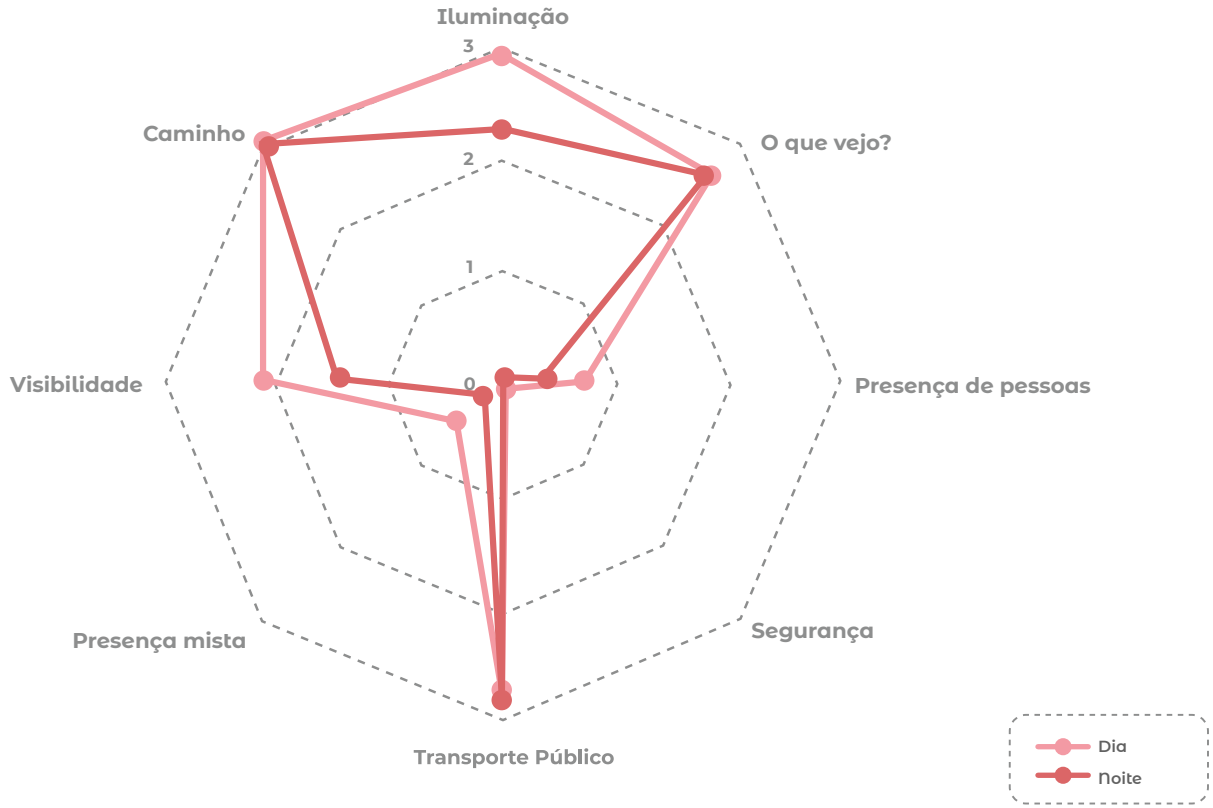


Gráfico 6. Valor médio segundo a variável de vizinhança 15. Valor médio de acordo com a variável onde 0 corresponde a muito baixo e 3 a muito alto.

Fase I - Quantitativa

Vistorias e auditorias a paradas de transportes públicos | Site Safetipin

Foram pesquisadas quatro paradas no entorno do bairro onde foram realizadas 21 entrevistas com usuários de 6 linhas de ônibus[23]. Estes foram selecionados com base na demanda verificada a partir dos dados da transação SUBE.[24], e posteriormente validado com referências territoriais por ser o mais utilizado pelos moradores do bairro.

A auditoria das paradas do transporte público no bairro 15 e arredores mostra que a **maioria sofre de deficiências em relação aos equipamentos e iluminação disponíveis.** Este último ponto também foi verificado durante as pesquisas onde foi afirmado que é uma das causas ligadas à baixa **percepção de segurança** nas salas de espera. A presença de vigilância identificada durante as auditorias, por outro lado, não influencia na percepção de insegurança.

[23] Linhas de ônibus 50, 80, 97, 103, 145 e 185 foram vistoriadas
[24] Sistema Único de Bilhete Eletrônico



Mapa 6. Localização dos paradas de ônibus no bairro

Auditoria de parada

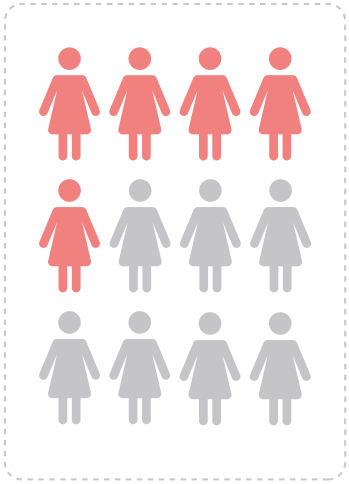
	sinalização	abrigo	assento	estado da calçada	acessibilidade universal	obstáculo	visibilidade	vigilância	iluminação
1	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✓
2	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✗
3	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗
4	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✗

Tabela 2. Auditoria dos paradas de ônibus do bairro

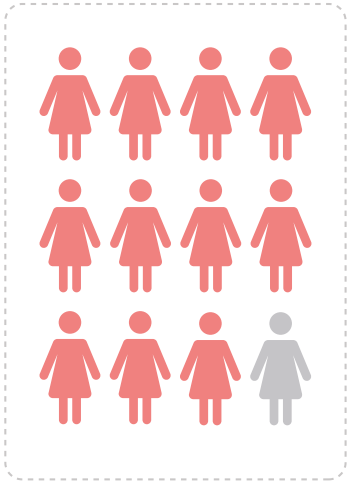
As principais causas relacionadas ao **sentimento de insegurança** nas mulheres comentadas são: a falta de sinalização nos paradas de ônibus, a diminuição das frequências durante a noite e a constante sensação de insegurança apesar de contar com guarita e câmeras.

Além disso, foi registrado que muitas mulheres optam por essas paradas por serem as mais movimentadas, apesar de não serem as mais próximas.

Percepção de insegurança
em mulheres

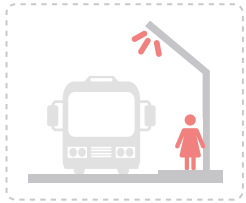


5 em cada 12 mulheres se sentem inseguras no caminho para o ponto de ônibus, independentemente da hora do dia.

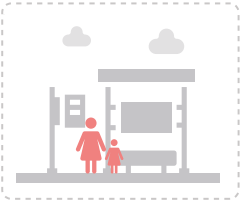


11 em cada 12 mulheres se sentem inseguras enquanto esperam no ponto de ônibus.





As principais causas ligadas ao sentimento de insegurança nas mulheres são: **medo de roubo, falta de presença policial**, iluminação deficiente e ausência de pessoas no entorno dos paradas de ônibus.



Quanto às condições do mobiliário, destacou-se a **baixa manutenção, a necessidade de incorporar assentos** e abrigos e a necessária poda de árvores que obstruam a iluminação.

Gráfico 7. Percepção de insegurança no bairro 15.

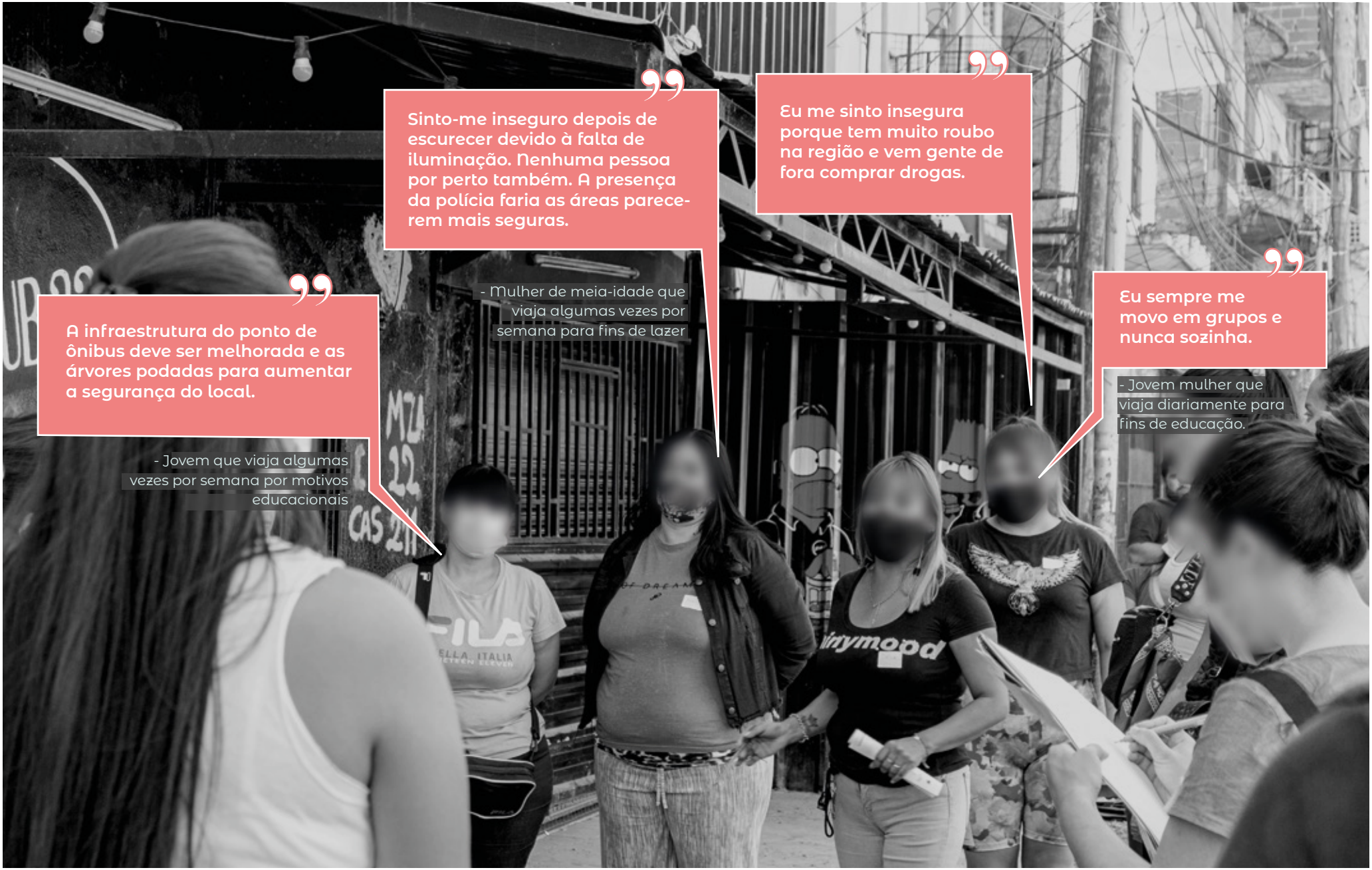


Foto 21. Diagnóstico a pé no bairro 20.
Gráfico 8. Depoimentos de usuários do bairro 15.

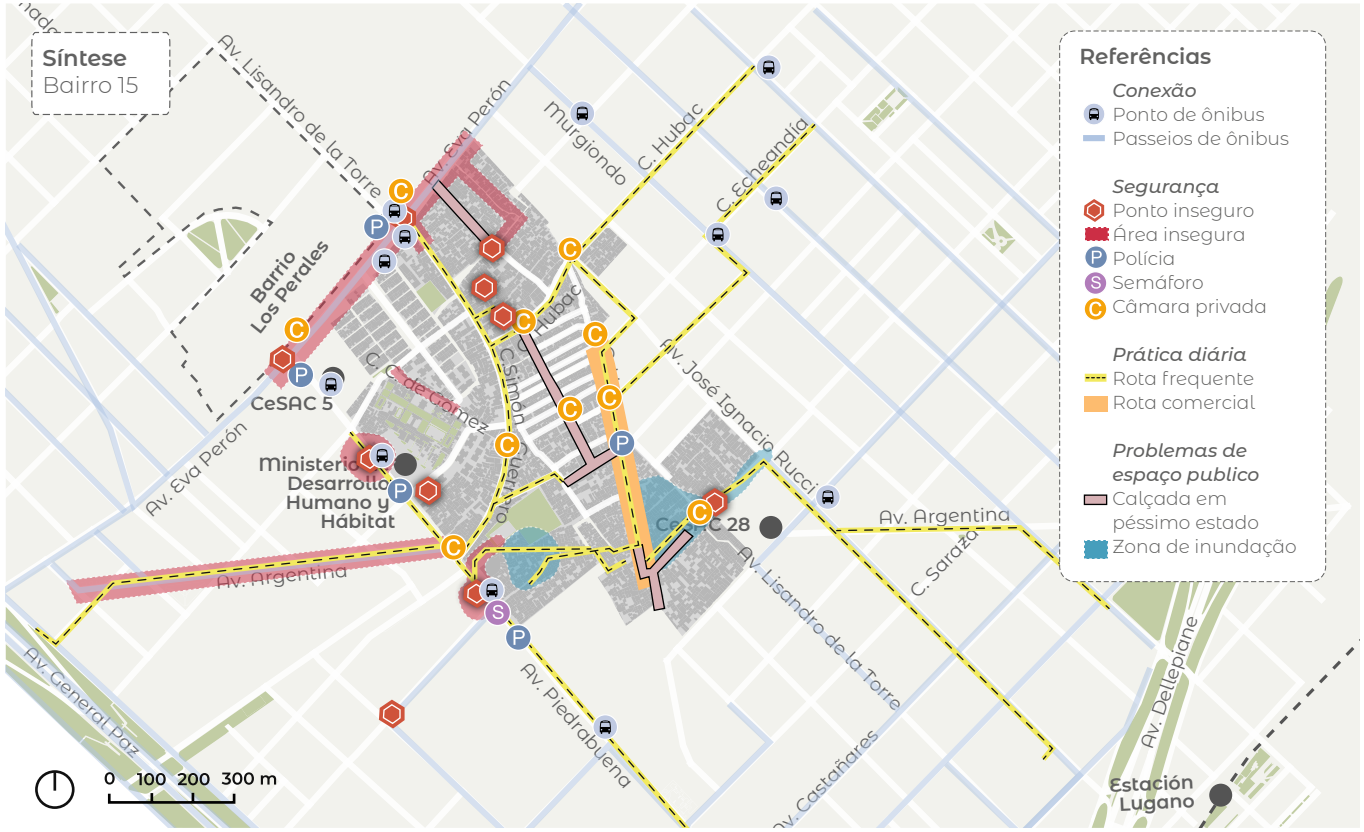
Fase II - Qualitativa

Mapeamento Participativo

Local: SOMA do bairro 15 - Manzana 28 Casa 16
Dia e horário: 13 de abril de 2022, das 14h às 16h.
Chamada: pelo IVC
Duração: 120 minutos / 2 horas
Participantes: 26 mulheres entre 20 e 65 anos
Equipe presente: equipe IVC, equipe SECTOP e 3 pessoas de Cambalache.

A instância do mapeamento participativo permitiu a coleta de dados qualitativos sobre as experiências cotidianas de mobilidade das mulheres no bairro e seu entorno. As informações coletadas foram refletidas em cinco mapas, que são apresentados a seguir em um mapa de síntese:

- Práticas diárias
- Saindo do bairro
- Conexões e formas de mobilidade
- **Percepção de segurança**
- Estratégias de mobilidade e espaço público



Mapa 7. Síntese do bairro 15.

Práticas diárias

- Práticas cotidianas vinculadas aos diversos equipamentos do bairro: saúde, educação, comunidade, equipamentos esportivos e administrativos, pequenos negócios.
- Os principais edifícios governamentais ou **estabelecimentos de saúde**[25] constituem nós dentro do bairro, são um eixo administrativo e recreativo que se destacou pela sua boa iluminação.
- **Rua Herrera** é a principal área comercial.
- Os deslocamentos são realizados principalmente a pé.
- A existência de zonas com passeios em mau estado são um problema de circulação e um grande impedimento à circulação de carrinhos de bebé ou de pessoas com mobilidade reduzida.

Viagem para fora do bairro

- Durante a semana, **o deslocamento costuma ser feito em transporte público**, pois se houver um veículo particular em casa, geralmente fica a cargo do homem.
- Não foi identificada a utilização de veículos particulares alternativos como motocicletas ou bicicletas, devido à presença de grande número de roubos e furtos.
- Os deslocamentos noturnos ou em dias de chuva geralmente são feitos em remis. **Esse serviço tem forte presença no bairro e é difícil utilizá-lo nos horários de pico devido à alta demanda.** O serviço de táxi da cidade ou serviços semelhantes oferecidos por aplicativos não entram no bairro e param apenas nos principais nós de suas fronteiras, por exemplo, em frente ao prédio do governo[26], já que o bairro é percebido como inseguro pelos motoristas.

Conexão do bairro com o meio ambiente

- O principal meio de transporte utilizado para se deslocar fora do bairro é o ônibus[27]. **As paradas mais utilizadas estão localizadas em grandes avenidas que possuem iluminação ou algum tipo de vigilância de perto**, mas mesmo assim os participantes as consideram inseguras à noite ou madrugada.
- Motoristas de ônibus desviam da rota oficial na **Av. Piedrabuena** por insegurança.
- Na **Av. Piedrabuena**, foi identificada uma parada correspondente ao serviço público de ônibus escolar fornecido pelo GCABA. Atualmente, esse serviço não adentra o bairro, o que gera dificuldades para as mulheres responsáveis pelo cuidado das crianças.
- A proximidade do bairro 15 com a **Av. General Paz, a Rodovia Dellepiane, a Estação Lugano** (Linha Belgrano Sur do Sistema Ferroviário Metropolitano de Buenos Aires) e o Centro de Traslados Liniers constituem uma oferta integral de transporte para diversos paradas da Cidade.

[25] Ministério do Desenvolvimento Humano e Habitat ou Centro de Saúde e Ação Comunitária (CeSAC).
[26] Ministério do Desenvolvimento Humano e Habitat.
[27] As principais linhas de ônibus citadas foram 5, 80, 97, 141 e 185.

Percepção de Segurança e Estratégias de Mobilidade

- A **percepção de segurança** predomina na espera do ônibus ou no trajeto até o ponto de ônibus.
- Os corredores e passagens dentro do bairro são identificados como espaços inseguros devido à pouca iluminação. Existe uma prática comum no bairro em que as luzes são quebradas intencionalmente para que a escuridão facilite atos criminosos.
- Durante a noite, os semáforos localizados na **Av. Eva Perón**, têm uma modalidade intermitente que favorece a circulação de veículos e aumenta a sensação de insegurança, entre outros fatores, pela dificuldade em cruzar e escolher a rota que desejam.
- Áreas percebidas como inseguras ao longo da **Av. Lisandro de la Torre** devido à baixa presença de pessoas e aos frequentes roubos que acontecem ali.
- Áreas consideradas inseguras na **Av. Antártida Argentina em direção a General Paz**, devido à pouca iluminação, grandes propriedades e pouco tráfego de pedestres.
- A presença de elementos de segurança no bairro, como cúpulas e cabines policiais, não aumenta a **percepção de segurança**.
- Grupos organizados de vizinhos possuem câmeras instaladas que podem ser monitoradas por meio de um aplicativo. Em geral, essas câmeras são acompanhadas de luminárias.
- Dê preferência para navegar pelas ruas mais largas e principais.
- **As mulheres indicam que preferem viajar acompanhadas de algum familiar ou conhecido que saia de casa no mesmo horário.** Referiram sentir-se mais seguros quando se deslocam em grupos de três ou mais pessoas.
- As mulheres afirmaram estar cientes dos horários em que os ônibus costumam passar e se **aproximar da parada minutos antes para reduzir o tempo de espera e evitar assaltos,** principalmente aqueles que saem em horários pouco frequentes (5-6h).
- Indicaram que **priorizam o deslocamento durante o dia**, optando por meios alternativos ao transporte público, como veículos particulares ou remises de bairro, para deslocamento noturno.
- Eles indicaram que evitam, na medida do possível, transitar por áreas que não lhes são familiares dentro do bairro.

Foto 22. Rua Herrera no bairro 15.



Resultados

O mapa abaixo mostra a sobreposição entre as duas metodologias que varia de acordo com as áreas do bairro. Por um lado, foram detectados paradas onde não há coincidências entre as duas metodologias: os depoimentos das oficinas forneceram uma perspectiva que contrasta com a informação recolhida pelo Safetipin.

Por outro lado, surgiram no mapeamento participativo áreas percebidas como inseguras que não haviam sido pesquisadas com o aplicativo Safetipin Nite. Por fim, foram verificadas coincidências em alguns paradas. Abaixo estão algumas conclusões.

Mapa 8. Metodologias comparativas do bairro 15.



Transporte público

Além dos altos valores obtidos pela variável no Safetipin Composite Safety Index, os depoimentos coletados durante a instância qualitativa lançaram nuances sobre ela. Isso porque o aplicativo avalia a infraestrutura existente e não o serviço ou as condições imateriais da experiência de mobilidade **(percepção de segurança, por exemplo).** As linhas que circulam nas proximidades do bairro têm baixa frequência durante o horário noturno. Para deslocamentos fora do bairro, as mulheres utilizam o transporte público, exceto à noite ou em situações de emergência, quando recorrem aos serviços de transporte privado. Serviços públicos como táxis ou aplicativos não entram no bairro, o que implica que os moradores devem completar a cadeia de deslocamento a pé. As paradas de ônibus mais utilizadas são escolhidas por sua simultaneidade e não por sua proximidade com o ponto de origem. **As mulheres afirmaram que a falta de iluminação e o baixo fluxo de pedestres nas vias influenciam negativamente na percepção de segurança.**

A infraestructura de espera

A infraestrutura pesquisada em geral foi avaliada na média, destacando a variedade de modais a que se tem acesso no bairro. No entanto, não foi verificado se isso afetou a **percepção de segurança** de quem respondeu à pesquisa ou participou do mapeamento. As carências por eles expressas prendem-se com a dificuldade de acesso às paragens em termos de segurança, sobretudo nocturna e qualidade das infra-estruturas existentes.

Ambiente urbano

Para o interior do bairro, é visível a conformação estrutural, constituída principalmente por passagens, corredores internos e por algumas ruas que o cruzam **(Simón Guerrero, Hubac, Echeandía, Av. Argentina)** e se conectam com o entorno. Nas oficinas de mapeamento foi possível perceber que as mulheres em seus deslocamentos frequentes tendem a evitar andar pelas passagens e corredores devido à falta de iluminação e à **percepção de segurança**, optando por ruas mais largas e movimentadas. A vistoria efectuada com a aplicação do Safetipin não abrangeu estes troços uma vez que, pela sua largura e estado de conservação, era impossível circular com viatura.

Usos do solo e estrutura urbana

O bairro 15 é circundado por grandes extensões de espaços verdes públicos (praças e parques) e privados (clubes, poliesportivos, quadras poliesportivas) com os quais se fragmenta o tecido urbano. A malha predominante neste setor da cidade é mista, pela coexistência de usos residenciais, comerciais, industriais (fábricas, galpões de armazenamento e outros tipos de equipamentos), educacionais e recreativos. Pelo mapa pode-se perceber que o bairro está conectado com outras áreas da cidade através das avenidas que o circundam e cruzam **(Av. General Paz, Av. Eva Perón, Av. Lisandro de la Torre, Av. Piedra Buena, Av. . Dellepiano).** A localização do bairro entre as vias urbanas facilita seu acesso e ligação a outros paradas, principalmente para locomoção com veículos motorizados.

Bairro

20

Foto 23. Vista aérea do bairro 20.



Bairro 20

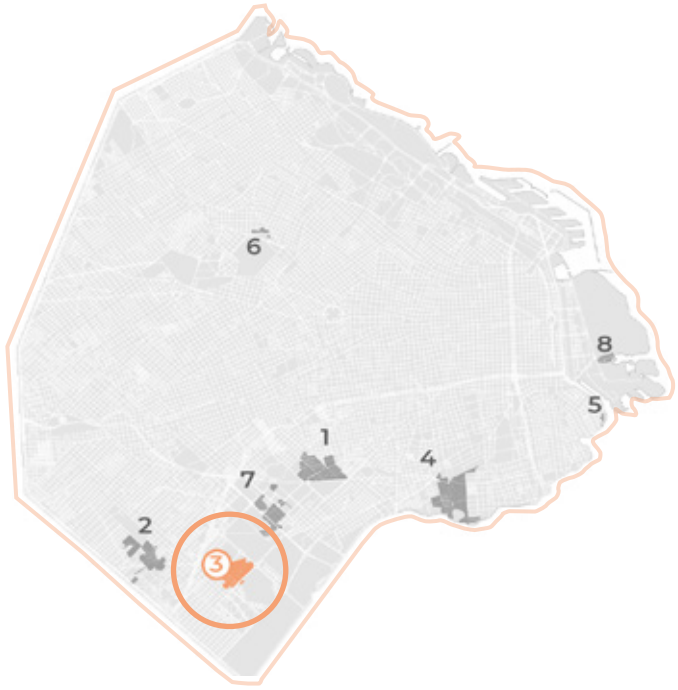
O Bairro 20 está localizado na zona sul da cidade, em uma área historicamente subdesenvolvida onde se concentram grandes conjuntos habitacionais de interesse social.

Durante a última década, o Governo da Cidade Autônoma de Buenos Aires realizou obras para melhorar a acessibilidade ao bairro através da construção de corredores exclusivos para o transporte público de ônibus, denominados Metrobús.

No âmbito do PIRU, desenvolvido a partir da Lei de Integração e Requalificação Sociourbana (Lei nº 5.798), foi concebido o "Programa de Integração Sociourbana: Villa 20, Villa Rodrigo Bueno e Villa Fraga da Cidade de Buenos Aires" .Aries", parcialmente financiado com recursos da CAF. Seu objetivo é a geração de soluções habitacionais, bem como a requalificação, zoneamento e integração urbana, habitacional e socioeconômica dos bairros. O processo de urbanização está vinculado a uma série de programas sociolaborais que complementam o trabalho realizado no local. Apesar de todas as intervenções descritas acima, a mobilidade de passageiros continua sendo um ponto elusivo devido ao trem de alta velocidade e à grande infraestrutura que o cerca.

Foto 24. Cartão postal urbano do bairro 20.

B.20



Dados sociodemográficos bairro 20

Local: Vila Lugano
Habitantes: 27990
Mulheres: 10117
Machos: 8878
Famílias: 9116
Residências: 4559
Área: 48 hectares
Densidade: 583 hab/ha[28]

Mapa 2. Localização do bairro 15 da CABA.



[28] Instituto de Habitação da Cidade (2016). Relatório Final Censos 2016 Villa 20. Buenos Aires: Departamento de Estatística e Censos, Gerência de Intervenção Social e Operações de Habitat, Gerência de Desenvolvimento Habitacional.

Mapa 9. Localização do bairro 20 da CABA. Rede de transporte no bairro 20: linhas de ônibus 7, 36, 47, 56, 80, 86, 88, 91, 96, 101, 114, 117, 141, 143, 145, 150, 165, 180, 185, 193.

Fase I - Quantitativa

Coleta de dados do ambiente urbano diurno e nocturno | Safetipin Nite

Nome do bairro: Barrio 20
Coleta Diurna: 01-12-2021/ 18h16 às 19h53
Coleta Noturna: 01-12-2021/ 21h45 às 22h12
KM recolhidos (média): 14,5
Paradas auditadas: 4
Depoimentos coletados: 17
Número de fotos diurnas: 244
Número de fotos noturnas: 624

O **índice de segurança** composto apresenta valores mais elevados no interior do bairro do que no seu perímetro e nas suas imediações, apesar de não ter transporte no seu interior. O maior contraste ocorre na **presença de pessoas** que se concentram no interior do bairro, fato ligado ao tecido predominantemente residencial e comercial. Poucas pessoas foram detectadas durante a coleta, especialmente muito poucas mulheres e crianças, principalmente à noite.

Existem apenas dois setores onde se identificam valores médios para o índice: na interseção da **Av. Escalada com a ferrovia e na Av. Gral. F. Fernández De La Cruz e Albariño**, uma das ruas de acesso ao bairro, área de novos prédios, nos quais há pouco movimento de pessoas e pouquíssima iluminação.

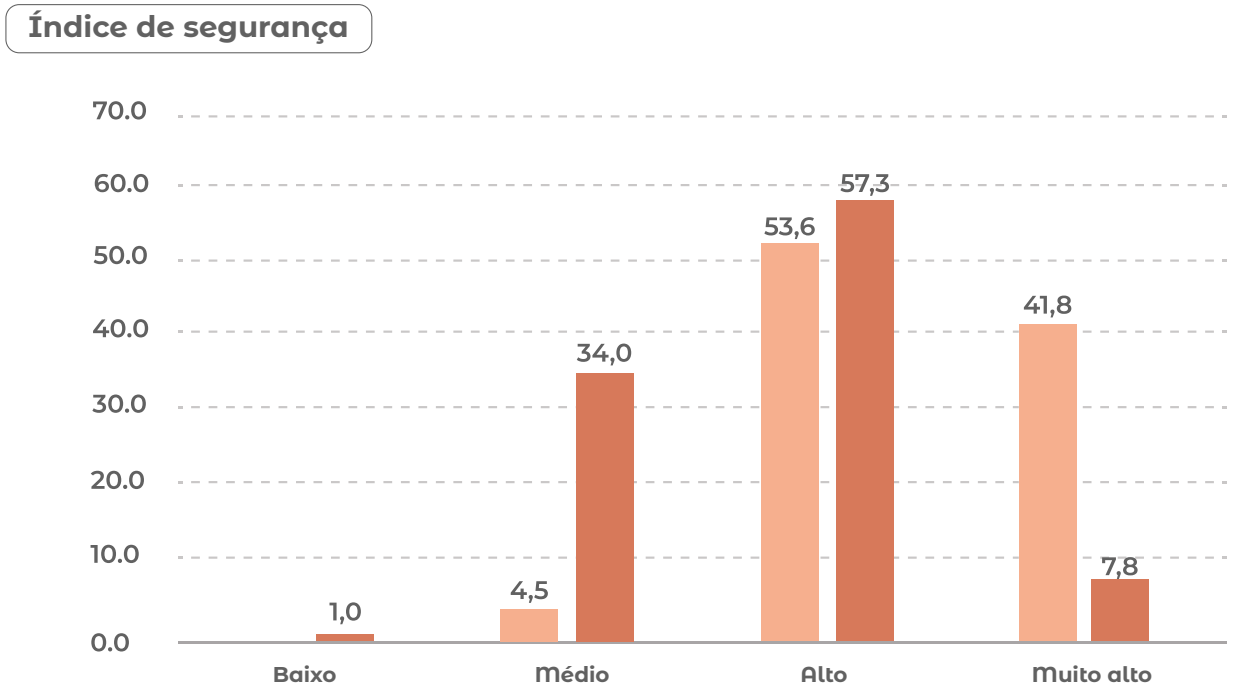
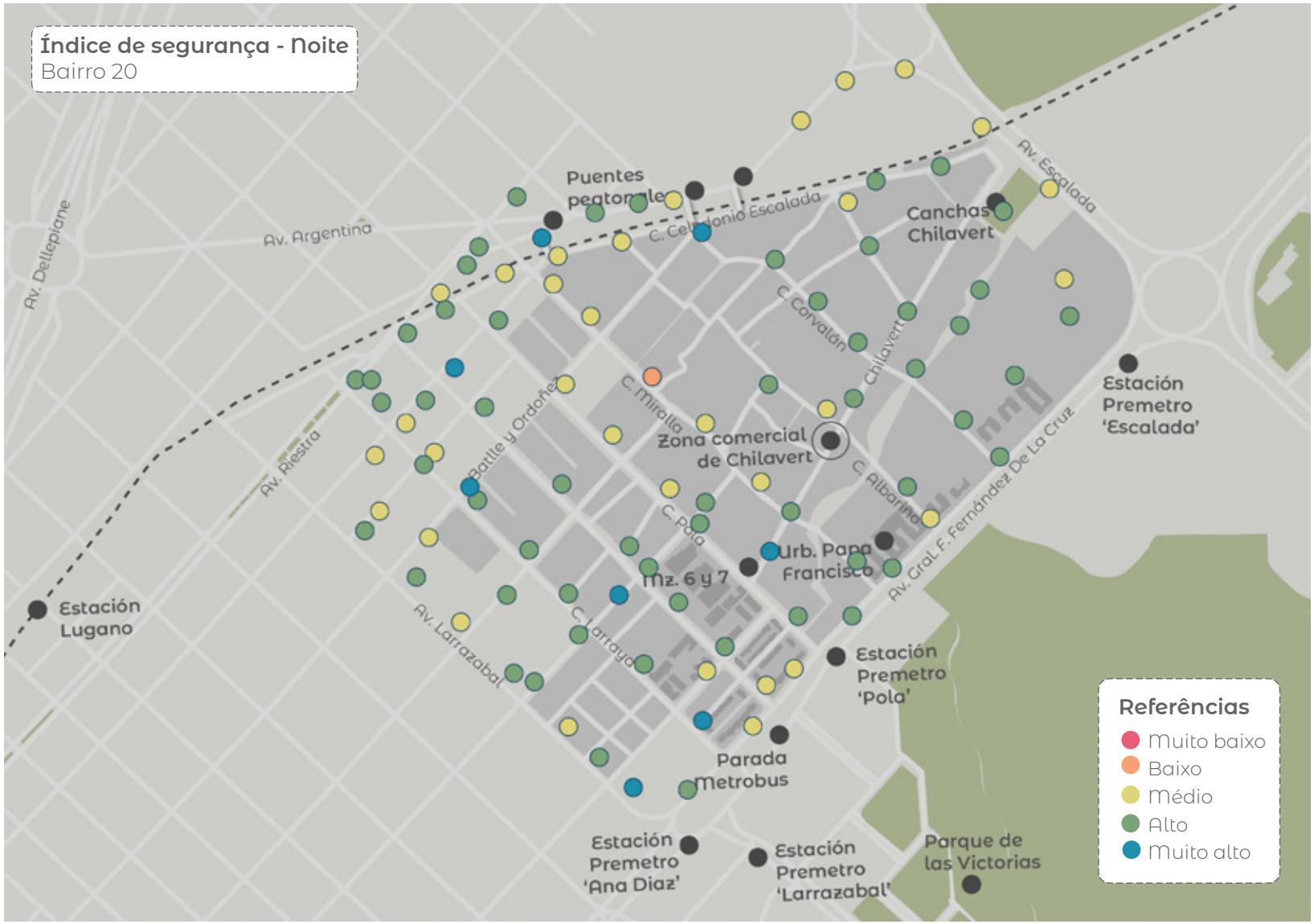


Gráfico 9. Índice de segurança diurno e noturno do bairro 20.



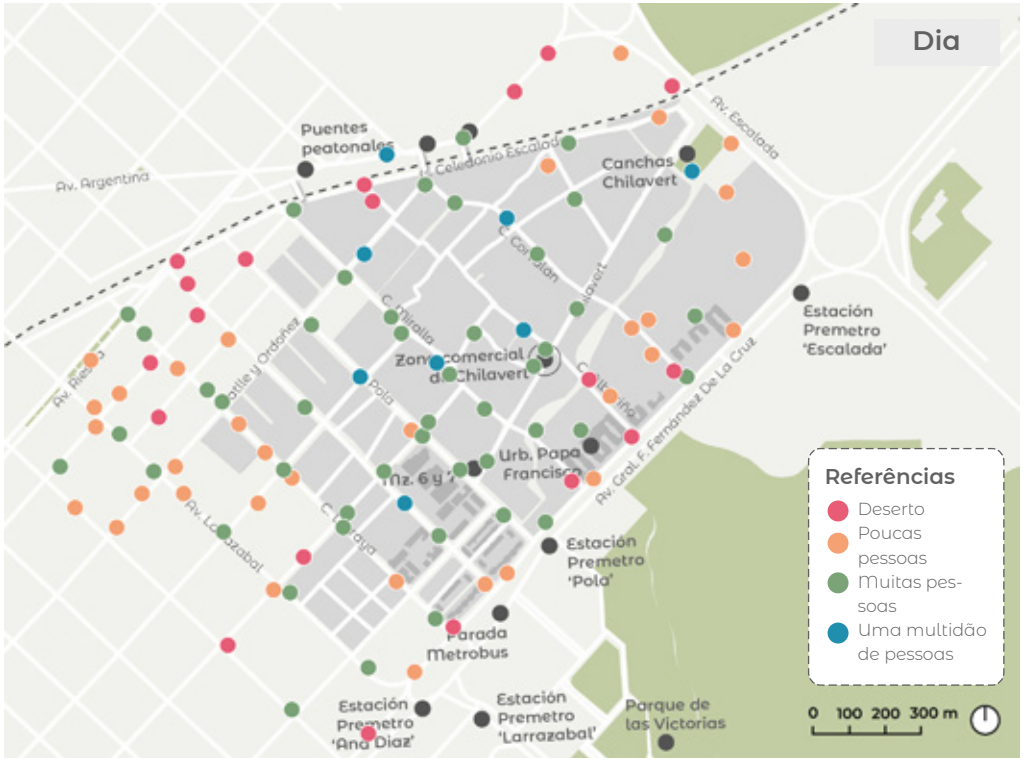
Mapa 10. Índice de segurança noturna do bairro 20.

Presença de pessoas - Dia
Bairro 20

Mapa 11. Presença de noturnos no bairro 20, coleta noturna.

Presença de pessoas - Noite
Bairro 20

Mapa 12 Presença de pessoas no bairro 20, coleta diária.





Transporte público

Há um total de **18 linhas**[29] **de ônibus** nas imediações do bairro.

68 %

68% dos paradas de auditoria na área analisada possuem transporte público disponível a até **2 minutos de caminhada.**

32 %

32% dos paradas de auditoria na área analisada têm transporte público disponível entre **2 e 5 minutos a pé.**

[29] Linhas de ônibus 7, 36, 47, 56, 86, 88, 91, 96, 101, 114, 117, 141, 143, 150, 165, 180, 185, 193.

Gráfico 10. Dados das auditorias das paradas do bairro 20.

O gráfico abaixo representa a pontuação média obtida nos paradas coletados durante a pesquisa com a metodologia quantitativa, de acordo com cada variável e horário de coleta, deixando visível a pequena diferença entre os dois intervalos de tempo. Pode-se observar o comportamento entre o dia e a noite das variáveis, sendo a **iluminação** a variável que apresenta maior variação, pois durante o dia ocorre o máximo de iluminação devido à luz natural e à noite diminui devido à presença da luz artificial.

Outras variáveis que apresentam mudanças entre o dia e a noite são a **presença de pessoas e a presença mista**, algo que já é esperado, já que as pessoas reduzem seus movimentos entre o dia e a noite. No que diz respeito à visibilidade, podemos comentar um comportamento relacionado com a variável iluminação, uma vez que também há menos janelas visíveis, mais locais e serviços que se fecham à noite, diminuindo o número de entradas de onde se pode ver.

Bairro 20
Valor médio de acordo com a variável

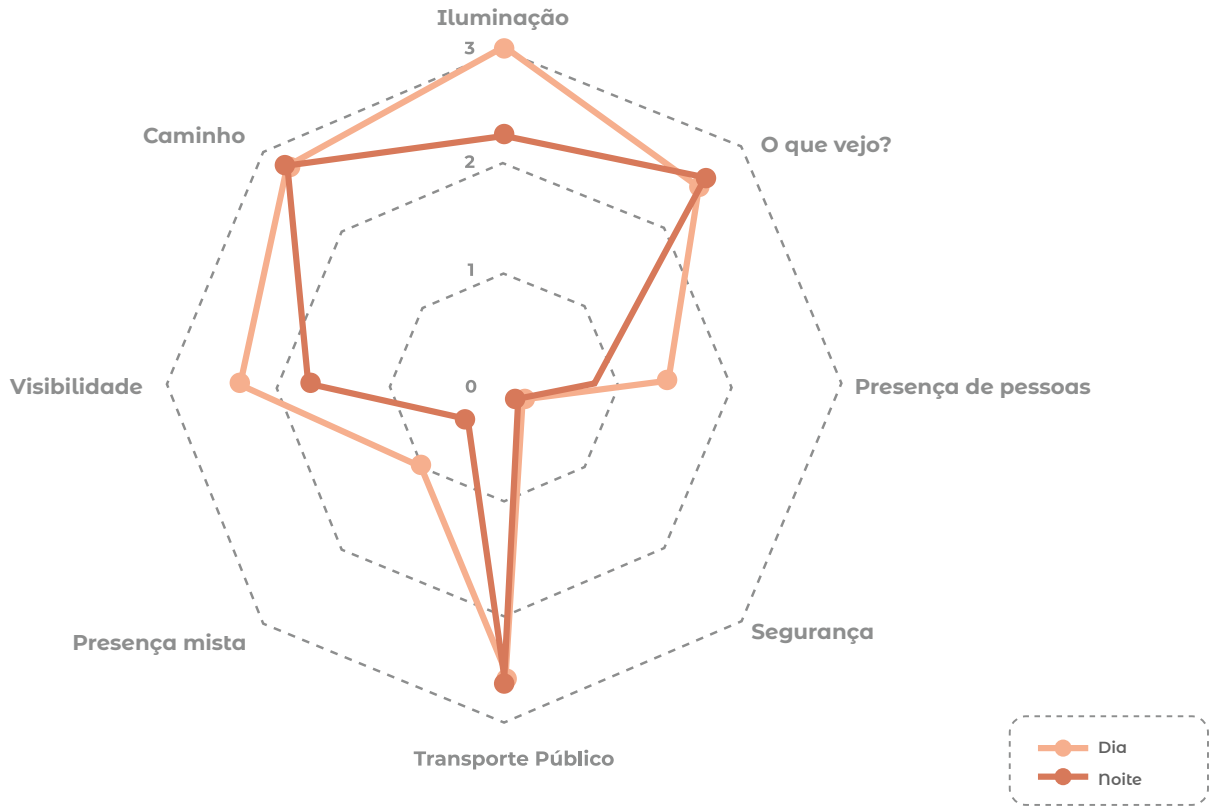


Gráfico 11. Valor médio segundo a variável de vizinhança 20. Valor médio de acordo com a variável onde 0 corresponde a muito baixo e 3 a muito alto.

Fase I - Quantitativa

Vistorias e auditorias a paradas de transportes públicos | Site Safetipin

Foram pesquisadas quatro paradas no entorno do bairro onde **foram realizadas 17 entrevistas com usuários das linhas de ônibus 145, 101, 114, 150 e 143 e do Premetro***. Estes foram selecionados a partir dos dados de transações do SUBE e validados com referências territoriais por serem os mais utilizados pelos moradores do bairro.

Os resultados das auditorias às paragens mostraram que apesar de estarem bem sinalizadas e com equipamentos disponíveis, falta vigilância nas mesmas. Isso pode ser traduzido na baixa **percepção de segurança** identificada nas pesquisas com usuários.



Mapa 13. Localização dos paradas de ônibus no bairro 20.

Auditoria de parada

	sinalização	abrigo	assento	estado da calçada	acessibilidade universal	obstáculo	visibilidade	vigilância	iluminação
1	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓
2	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓
3	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✗
4	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✗

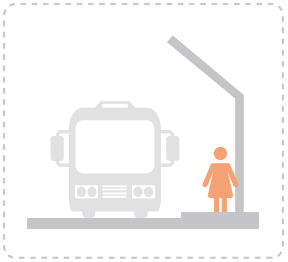
Tabela 3. Auditoria dos paradas de ônibus do bairro 20.

* PREMETRO. Linha de bonde que circula pelo sul da cidade de Buenos Aires. É o único do gênero na cidade e faz parte da rede de metrô.

A maioria das mulheres inquiridas sente-se insegura no caminho para as paragens e nas esperas nas paragens, ao contrário da maioria dos homens inquiridos, que não referiram sentir-se inseguros nestes percursos. É baixo o número de homens que relataram sentir-se inseguros por medo de roubo.

É identificada a necessidade de **mais segurança perto das paradas.** Os motivos associados à sensação de insegurança são o medo de roubo, a falta ou ausência de patrulhamento policial e a falta de iluminação no entorno dos paradas de ônibus. As mulheres não discutiram nenhuma forma de assédio sexual ou violência nos paradas de ônibus ou perto deles.

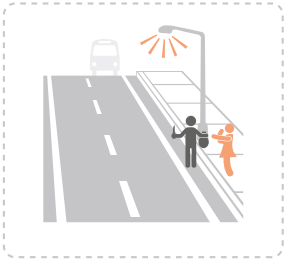
Percepção de insegurança
em mulheres



A maioria das mulheres entrevistadas se sente **insegura no caminho para os paradas de ônibus** e enquanto espera nos paradas.



Muitas pessoas enfatizaram a baixa frequência de ônibus à noite, o que impacta na **qualidade da viagem e na segurança**, pois se sentem inseguras enquanto esperam pelo ônibus.



Os motivos associados à sensação de insegurança são o **medo de roubo, a falta ou ausência de patrulhamento** policial e a falta de iluminação no entorno dos paradas de ônibus.



As mulheres **não discutiram nenhuma forma de assédio sexual** ou violência nos paradas de ônibus ou perto deles.

Gráfico 12. Percepção de insegurança no bairro 20.



Foto 25. Mapeamento participativo e diagnóstico a pé no bairro 20. Gráfico 13. Depoimentos de usuários do bairro 20.

Mapeamento Participativo

Local: Tenda IVC - rua Corvalán Recova
Dia e horário: 16 de março de 2022 entre 15h45 e 17h00
Chamada: pelo IVC
Duração: 75 minutos/ 1,15 horas
Participantes: 14 mulheres entre 20 e 60 anos
Equipe presente: equipe IVC, equipe SECTOP e 3 pessoas da Cooperativa Cambalache.

A instância do mapeamento participativo permitiu a coleta de dados qualitativos sobre as experiências cotidianas de mobilidade das mulheres no bairro e seu entorno. As informações coletadas foram refletidas em cinco mapas, que são apresentados a seguir em um mapa de síntese:

- Práticas diárias
- Saindo do bairro
- Conexões e formas de mobilidade
- **Percepção de segurança**
- Estratégias de mobilidade e espaço público

No bairro 20, a instância participativa foi complementada por um walk-through diagnostic realizado no âmbito de outra iniciativa SECTOP e IVC financiada pela Agência Francesa de Cooperação (AFD). Seu objetivo era estudar o ambiente urbano do bairro. As descobertas dessa atividade também estão incluídas aqui.



Mapa 14. Síntese do bairro 20.

Práticas diárias

- O bairro conta com diversos tipos de instalações esportivas, recreativas, educativas e de saúde que se localizam principalmente nas extremidades do bairro, margeando a infraestrutura do bairro **(I.E. El Macizo)**.
- Refira-se que, na sua maioria, as mulheres participantes privilegiam a utilização das principais artérias do bairro, coincidindo maioritariamente com zonas comerciais e/ou percursos escolares.
- Identificam-se três ruas com forte atividade comercial dentro do bairro: **a rua Pola, onde se realiza a feira do bairro e vários negócios, e a interseção entre as ruas Corvalán e Chilavert**, o principal nó do bairro. Além disso, a presença de grande atividade comercial se concentrou na interseção dessas duas últimas ruas, Corvalán e Chilavert.
- Os principais motivos de deslocamentos frequentes dentro do bairro e entorno são os motivos de trabalho, os educacionais e os que giram em torno de tarefas assistenciais.
- Identifica-se uma preferência por deslocações a pé, de ônibus e de metro consoante a distância a percorrer e o destino.
- As pessoas preferem transitar pelas **rotas de maior hierarquia** comercial e maior familiaridade.
- À noite, as áreas da recente urbanização do **"Bairro Papa Francisco"** são evitadas devido ao grande número de roubos, pouca iluminação e baixa circulação de pessoas.

Viagem para fora do bairro

- Como espaços de lazer, destaca-se o supermercado na periferia do bairro, que é também um espaço para compras domésticas e também os jogos que estão por trás desta propriedade no **Parque de las Victorias.**

Conexão do bairro com o meio ambiente

- As paradas mais freqüentadas são as localizadas na **Av. Argentina** devido à ampla oferta de serviços, seguidas do Premetro **(estação Pola e Escalada)** e do Metrobús.
- Para acessar as paradas da **Av. Argentina**, é necessário atravessar os trilhos da **ferrovia Belgrano Sur (FFCC)** pelas passarelas localizadas nas **ruas Miralla e Corvalán**, paradas considerados inseguros pelas mulheres do bairro.
- As ferrovias da FFCC, assim como as vias do **PREMETRO e do Metrobús**, configuram barreiras urbanas que interrompem e limitam a ligação do bairro com o entorno.
- Destaca-se a presença de serviços de remis no bairro, muito utilizados para passeios noturnos e em situações de emergência.
- No que diz respeito aos ônibus, a redução da frequência no período noturno é apontada como uma dificuldade de locomoção. Por seu lado, o **Premetro pára de funcionar às 21h00.**

Percepção de Segurança e Estratégias de Mobilidade

- A nova **urbanização Papa Francisco** está associada à pouca iluminação e à presença de ruas solitárias e, nessa linha, as mulheres do bairro tendem a evitar o deslocamento por esse setor.

- A **quadra 21 do bairro histórico**, por causa dos corredores escuros costuma ser evitada.

- Na **Av. Fernández de la Cruz**, os vizinhos preferem circular pela mão que margeia o bairro, já que a calçada em frente é identificada como uma área insegura devido à falta de iluminação e poucas pessoas presentes.

- Outra área de insegurança identificada está localizada na **rua Chilavert**, entre **Pola e Larrazabal**, principalmente nas primeiras horas da manhã, já que nessa hora há longas filas de espera para obter números para o **CeSAC do bairro** e também para entrada na escola em vários níveis ao **Polo Educativo**. As mulheres destacaram, nesta área, o roubo de telemóveis aos adolescentes, pelo que preferem acompanhar os filhos aos seus destinos.

- Nos corredores **dos blocos 6 e 7** identifica-se outra zona insegura, assim como os paradas inseguros localizados na **Rua da Pola**. Ambas as situações estão intimamente associadas ao roubo e ao uso de drogas. **Apesar de Pola ser uma rua muito movimentada** e com grande atividade comercial em dias de feira, muitos preferem evitá-la e optam pela **área comercial de Chilavert**, no centro do bairro, onde muitos moradores estão sentados nas calçadas e lojas. Não só há pessoas circulando e passando, como também há uma notável atividade comunitária que gera segurança durante o dia.

- Ao longo da **rua Celedonio Escalada**, margeando os trilhos da **Ferrovia Belgrano Sur**, destaca-se outra área de insegurança associada à falta de iluminação e ao limitado espaço disponível para circular devido à grande presença de carros, lixo e entulho na rua. Esta situação é reforçada nas pontes de pedestres para atravessar a **Av. Antártida Argentina** e acessar os paradas de ônibus.

- Como estratégia de mobilização, as mães acompanham seus filhos em todos os lugares e priorizam o deslocamento por espaços conhecidos -aqueles frequentados regularmente e onde conhecem os vizinhos-.

- A mobilidade nocturna é reduzida ao mínimo e é maioritariamente feita por viaturas particulares, sejam próprias ou remises do bairro.

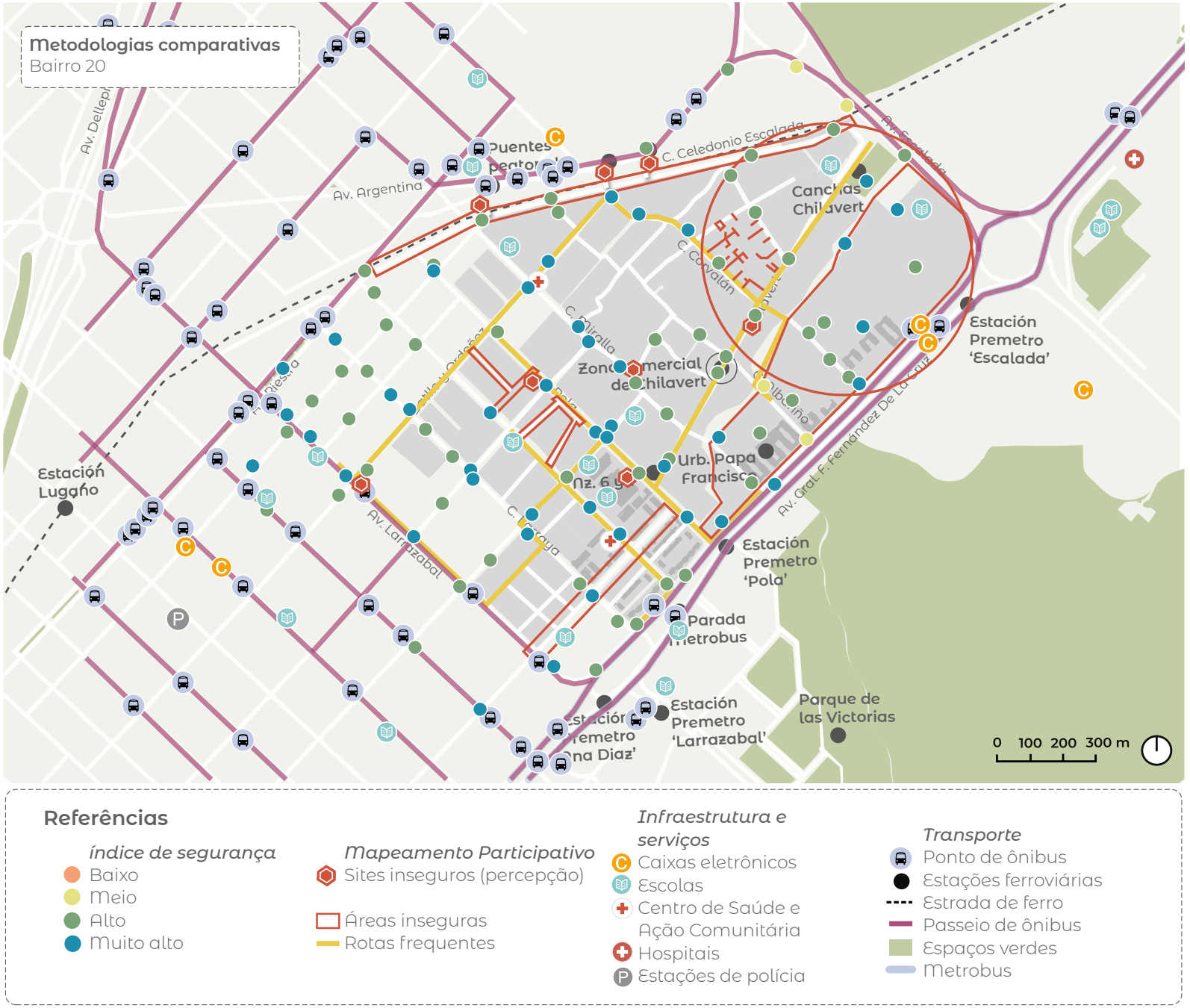
Fase III

Resultados

O mapa abaixo mostra a sobreposição entre as duas metodologias que varia de acordo com as áreas do bairro. Por um lado, foram detectados paradas onde não há coincidências entre as duas metodologias: os depoimentos das oficinas fornecem uma perspectiva que contrasta com a informação recolhida pelo Safetipin.

Por outro lado, áreas percebidas como inseguras surgem no mapeamento participativo que não foram pesquisadas com o Safetipin. Por fim, verificam-se coincidências em alguns paradas. Abaixo estão algumas conclusões.

Mapa 15. Metodologias comparativas do bairro 20.



Transporte Público

Embora o índice composto de segurança Safetipin indique valores altos para a variável transporte público e não haja acesso efetivo ao transporte porque os trajetos a serem feitos para chegar às paradas e esperar nas mesmas são inseguros (ônibus, Premetro, Metrobus e trem) parecem inseguros para confirmar, isso não foi verificado nos mapeamentos participativos com os vizinhos. As opções são inseguras tanto nos trajetos a serem feitos para chegar às paradas quanto nas esperas.

Existem dois eixos de mobilidade que margeiam o bairro. **Por um lado, há o Metrobús na Av. Fernández de la Cruz e o Premetro. Por outro lado, na Av. Argentina**, existem algumas linhas de ônibus que as mulheres do bairro mencionaram que usam regularmente.

Apesar de haver mais linhas de ônibus no bairro em comparação com outros bairros analisados neste relatório, o trajeto do bairro até os paradas de ônibus é considerado uma barreira de acesso. Segundo os depoimentos das mulheres, elas se sentem inseguras no trajeto e na espera do ônibus, principalmente nos paradas da **Av. Argentina. Isso foi principalmente associado à falta de iluminação e atividade, principalmente à noite.**

Infraestrutura em espera

A infraestrutura pesquisada em geral foi avaliada na média, destacando a variedade de modais de transporte disponíveis no bairro. No entanto, não foi verificado se afetou a **percepção de segurança** de quem respondeu à pesquisa ou participou do mapeamento. As carências por eles expressas prendem-se com a dificuldade em chegar às paragens em termos de segurança, principalmente à noite.

Ambiente urbano

Alguns paradas e áreas identificadas como seguras pelo índice Safetipin foram registradas como inseguras pelos vizinhos durante o mapeamento participativo. A área correspondente à nova urbanização de **Papa Francisco e o maciço de Manzana 21** são áreas que as mulheres costumam evitar devido à falta de iluminação e à pouca circulação de pedestres. Algo semelhante acontece na **Av. Fernández de la Cruz**, que coincide com o Metrobus e o Premetro, onde eles preferem circular na mão que faz fronteira com o bairro e não na oposta. **Outro ponto é o trecho de Chilavert entre Pola e Larrazabal que coincide com o espaço de espera dos turnos do CeSAC e com as entradas escolares do Polo Educativo,** embora o índice de segurança composto os identifique como inseguros, os vizinhos relataram que são fontes de roubos , principalmente nas primeiras horas.

Ambas as metodologias identificaram a "Plaza de las Risas" como um ponto seguro. Cabe ressaltar que a oficina realizada no bairro 20 foi uma das poucas oficinas em que os vizinhos identificaram um local seguro. Foi referido que este espaço foi recentemente intervencionado e possui boa iluminação, arborização e é frequentado regularmente pelos participantes.

Este espaço e suas características contrastam com os campos localizados na rua Chilavert, ocupados principalmente por homens e pouco frequentados por mulheres.

Usos do solo e estrutura urbana

O Bairro 20 está quase totalmente rodeado por um grande número de propriedades de uso industrial, grandes instalações comerciais e espaços públicos (praças e parques) e espaços privados (clubes, centros desportivos, campos desportivos). **O tecido predominante neste setor da cidade é misto, pela coexistência de usos residenciais e industriais e grandes espaços verdes, que constituem barreiras urbanas.**

Para o interior do bairro, também é visível que a conformação estrutural do tecido urbano é maioritariamente constituída por passagens e corredores internos e são poucas as ruas que comunicam eficazmente com a envolvente. **Nas oficinas de mapeamento foi possível perceber que as mulheres em seus deslocamentos frequentes tendem a evitar andar pelas passagens e corredores**, exceto nos trajetos que não podem evitar. Algumas passagens identificadas como inseguras são exibidas no mapa, juntamente com alguns locais dentro do bairro. No entanto, outras áreas e locais inseguros situam-se nas estradas principais, o que não exclui de forma alguma a **percepção de insegurança** nas passagens/corredores. Neste sentido, o facto de os corredores não serem maioritariamente identificados como zonas inseguras responde mais ao facto de serem vias de circulação que evitam e por isso conhecem menos. **Da mesma forma, as ruas principais, que são as que escolhem em detrimento dos corredores, condensam um maior número de locais e áreas inseguras porque conhecem melhor as dinâmicas que aí se desenrolam.**

Bairro

21-24



Foto 26. Vista aérea do bairro 21-24.



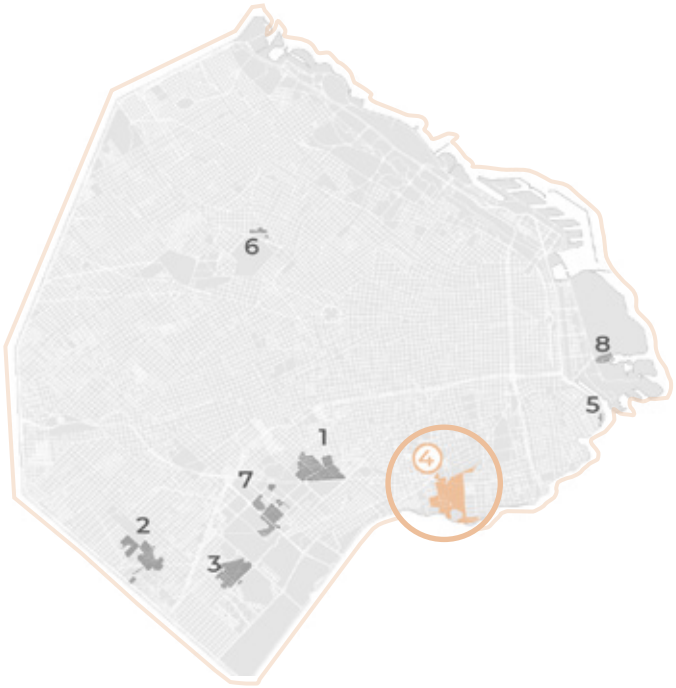
Bairro 21-24

Os primeiros moradores do bairro 21-24 se instalaram por volta de 1940 no terreno de instalações portuárias abandonadas, destinadas à queima de lixo. Desde então, sua população tem oscilado e hoje é um dos maiores e mais populosos bairros da cidade de Buenos Aires. Está localizado na zona sul da cidade, em uma **zona de inundação da bacia do rio Matanza-Riachuelo, na altura do Meandro Brian, em uma área com presença de ferrovias de carga e de passageiros.** Isso criou condições desfavoráveis para o desenvolvimento do assentamento.

Atualmente, está em curso um processo de urbanização que visa a integração social e económica dos residentes, principalmente os que vivem no Caminho de Sirga, um setor inundável nas margens do rio. Recentemente, cerca de 1.330 famílias que viviam no local e eram frequentemente afetadas por enchentes foram realocadas. **Este processo é realizado pelo IVC com o apoio da Autoridade da Bacia do Riachuelo Matanza (ACUMAR).**

Foto 27. Cartão postal urbano do bairro 21-24.

B.21-24



Dados sociodemográficos bairro 21-24

Localização: Barracas e Pompeia - comuna 4
Habitantes: 35.761
Famílias: 14.720
Residências: 8950
Área: 79 ha
Densidade: 573 hab/ha[30]

Mapa 2. Localização do bairro 21-24 em CABA.



[30] Instituto de Habitação da Cidade (2018). Relatório Final Censo 2017 bairro 21-24

Mapa 16. Localização do bairro 21-24 em CABA. Rede de transportes ao redor do bairro 21-24. Linhas de ônibus 20,37,42,45,46,70,76,150 e 188.

Fase I - Quantitativa

Coleta de dados do ambiente urbano diurno e nocturno | Safetipin Nite

Nome do bairro: Barrio 21-24
Coleta Diurna: 23-11-2021/ 17h27 às 18h19
Coleta Noturna: 23-11-2021 / 20.08 às 21.05h
KM coletados (média): 26
Paradas auditadas: 4
Depoimentos coletados: 11
Número de fotos diurnas: 697
Número de fotos noturnas: 641

O índice composto de segurança para mulheres em espaços públicos não pesquisou corredores ou ruas internas. Apresenta uma maioria de paradas com cotas altas e muito altas nos perímetros imediatos do bairro[31], com exceção **do Caminho de Sirga e do troço nascente da rua Osvaldo Cruz**, onde os valores baixam para médios. Há maior presença de população no bairro, nos trechos oeste dos principais eixos pesquisados **(Osvaldo Cruz e Av. Iriarte)**. Essas seções, por sua vez, são aquelas que apresentam algum grau de diversidade de pessoas, mesmo que seja baixa; ou seja, **foram cadastradas mais mulheres dentro do bairro do que em seu perímetro e entorno.** O mesmo ocorre com a variável visibilidade entre esses trechos e o entorno do bairro. Não houve presença de seguranças nos passeios.

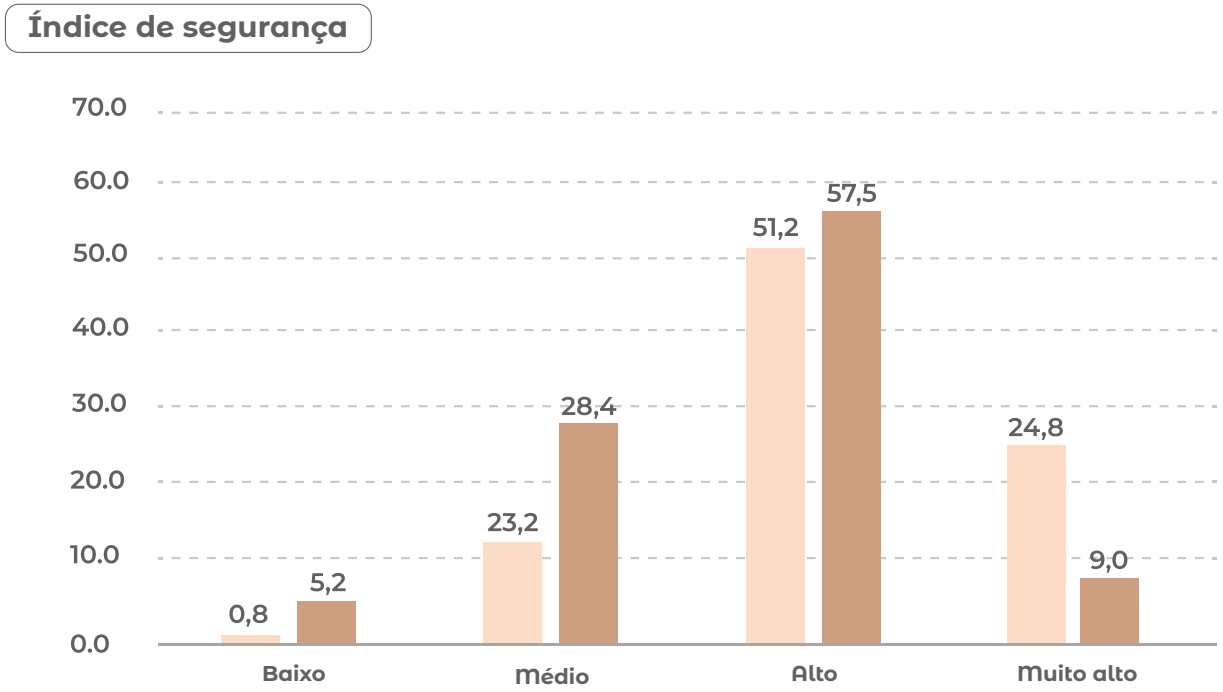


Gráfico 14. Índice de segurança diurno e noturno do bairro 21-24. Dia Noite

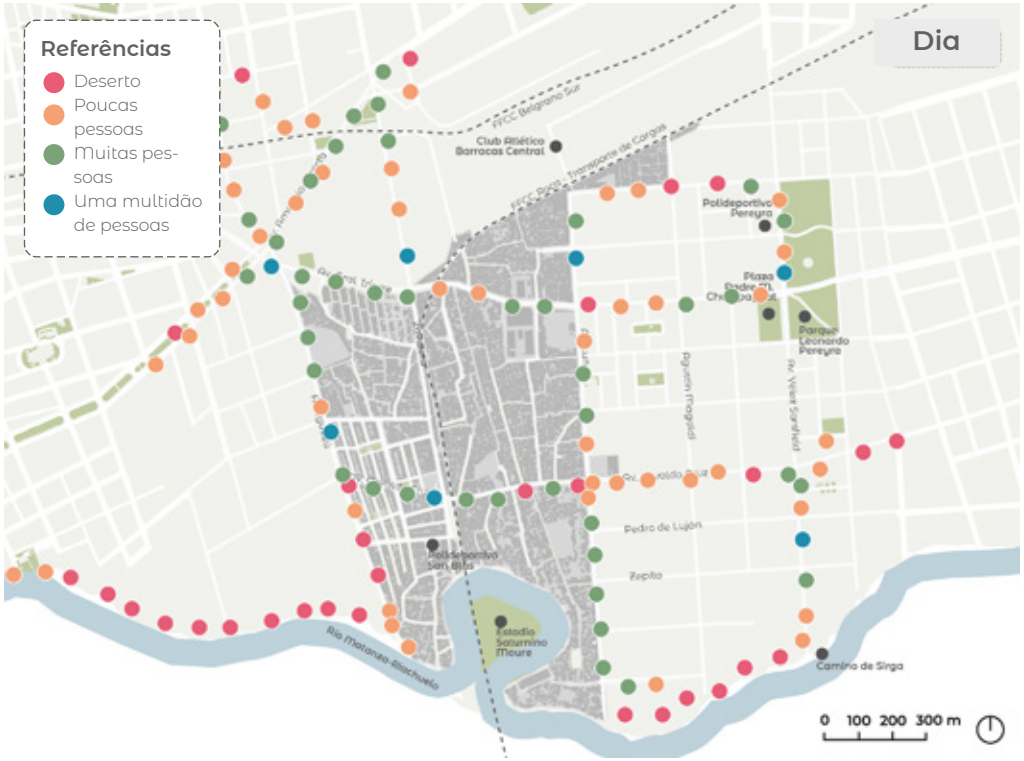
[31] Av Iriarte, Av. Osvaldo Cruz, Iguazú y Luna

Mapa 17. Índice de segurança do bairro 21-24, coleta noturna.



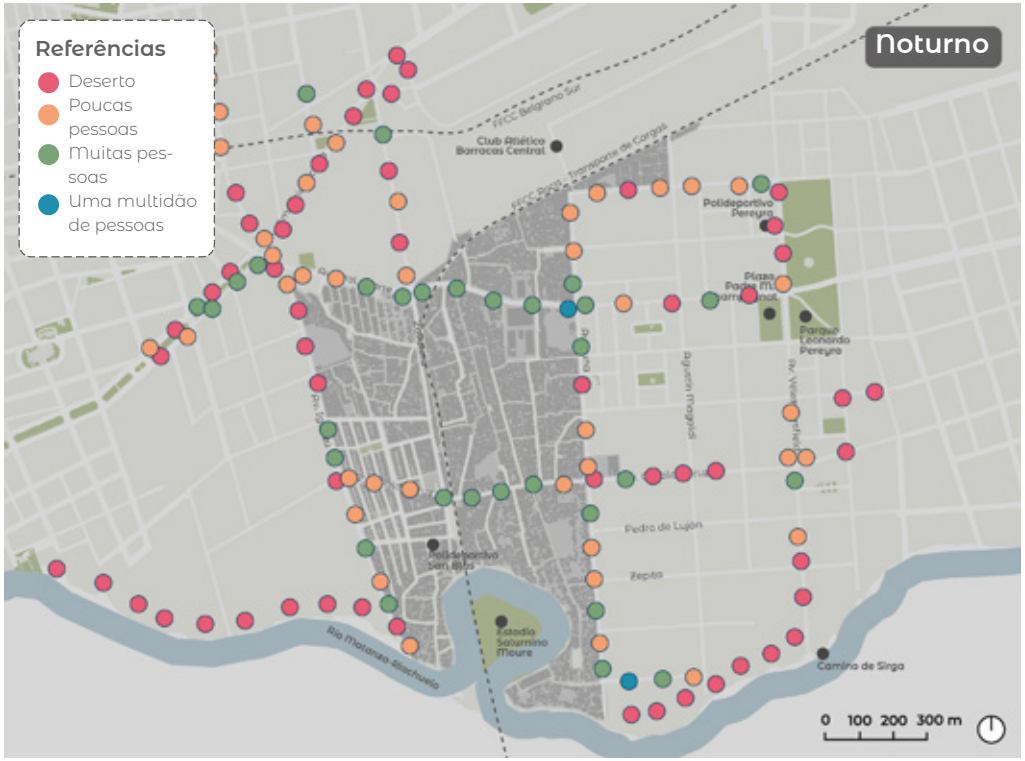
Presença de pessoas - Dia
Bairro 21-24

Mapa 18. Presença de pessoas do bairro 21-24, coleta diária.



Presença de pessoas - Noite
Bairro 21-24

Mapa 19. Presença de pessoas do bairro 21-24, coleta noturna.



Transporte público

Apenas 2 linhas de ônibus entram no bairro[32], enquanto nos arredores é possível encontrar pelo menos **mais 6 linhas[33].**

63 %

63% dos paradas de auditoria na área analisada possuem transporte público disponível a até **2 minutos a pé.**

16 %

16% dos paradas de auditoria na área analisada possuem transporte público disponível a uma distância de **5 ou mais minutos a pé.**

21 %

21% dos paradas de auditoria na área analisada têm transporte público disponível entre **2 e 5 minutos a pé.**

[32] Linhas de ônibus 70 e 46
[33] As linhas de ônibus que entram no bairro são 46 e 70; as linhas de ônibus 20,37,42,45,46,70,76,150 e 188 circulam pelo bairro.

Gráfico 15. Dados das auditorias das paradas do bairro 21-24.

As principais variações entre coleta diurna e noturna ocorrem no **Caminho de Sirga** e no perímetro e eixos internos do bairro. A menor variação ocorre **no trecho leste de Osvaldo Cruz e Iriarte**, o que se deve ao fato de que a presença de pessoas aumenta um pouco, mas não a diversidade. Isso pode ser devido ao fato de haver mais domicílios e, portanto, quando termina a jornada de trabalho, há mais circulação.

O gráfico abaixo representa a pontuação média obtida nos paradas coletados durante a pesquisa com a metodologia quantitativa, de acordo com cada variável e horário de coleta, deixando visível a pequena diferença entre os dois intervalos de tempo. **À primeira vista, pode-se perceber que todas as variáveis se comportam de forma semelhante entre o dia e a noite**, sendo a **iluminação, a presença de pessoas e a presença mista as variáveis que apresentam maior variação devido a questões típicas do ritmo diário** . No entanto, a diferença na variável iluminação é mais drástica em comparação, então pode-se pensar que há uma má qualidade da iluminação noturna no bairro.

Bairro 21-24
Valor médio de acordo com a variável

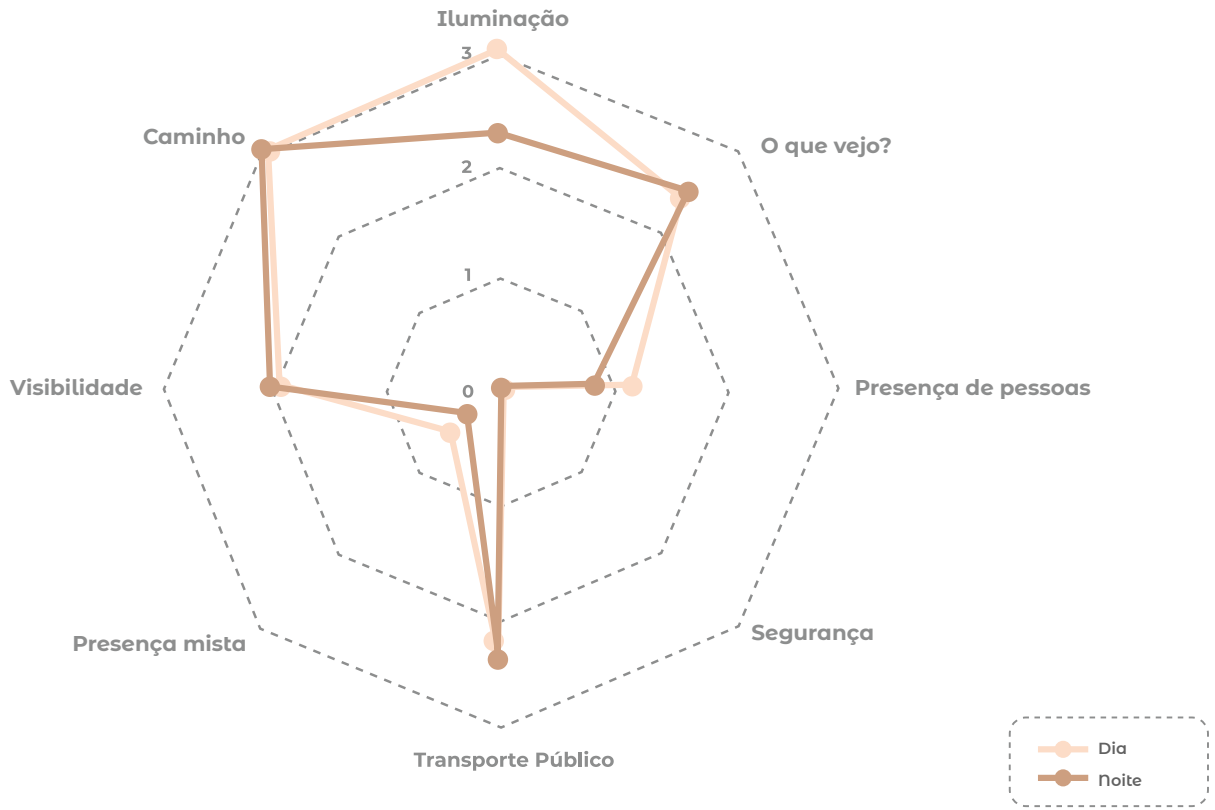


Gráfico 16. Valor médio de acordo com a variável de bairro 21 a 24. Valor médio de acordo com a variável onde 0 corresponde a muito baixo e 3 a muito alto.

Fase I - Quantitativa

Vistorias e auditorias a paradas de transportes públicos | Site Safetipin

Foram levantados paradas de parada e realizadas 11 entrevistas com usuários em paradas de **cinco linhas de ônibus (n°s 46, 70, 45, 37 e 188)**. Foram pesquisadas três paradas na Rua Iguazú e uma na Avenida Amancio Alcorta. Estes foram selecionados a partir dos dados de transações do SUBE e validados com referências territoriais por serem os mais utilizados pelos moradores do bairro.

Para além de estarem sinalizadas e com diferentes níveis de qualidade das infraestruturas disponíveis (abrigos, bancos, elementos de acessibilidade), as paragens de transportes públicos auditadas não têm vigilância nem iluminação disponível. Isso pode ter consequências diretas na **percepção de insegurança** manifestada du-



Mapa 20. Localização dos paradas de ônibus no bairro 21-24.

Auditoria de parada

	sinalização	abrigo	assento	estado da calçada	acessibilidade universal	obstáculo	visibilidade	vigilância	iluminação
1	✓	✗	✗	✗	✓	✗	✓	✗	✗
2	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✗	✗
3	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗
4	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗

Tabela 4. Auditoria dos paradas de ônibus do bairro 21-24.

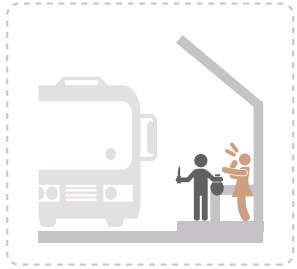
Os motivos associados ao sentimento de insegurança são o medo de roubo e a pouca presença policial.

> **7 de 11 das mulheres entrevistadas relataram sentir-se inseguras enquanto esperavam o ônibus.**

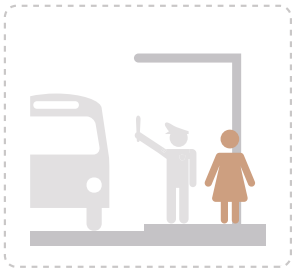
As idas às paradas são feitas em grupos e em ruas internas, pois há maior sensação de segurança.

Foram referidas intermitências no serviço de ônibus e diminuição da frequência nocturna, o que tem como consequência que as mulheres sejam obrigadas a optar por alternativas mais dispendiosas ao ônibus, como táxis ou remises.

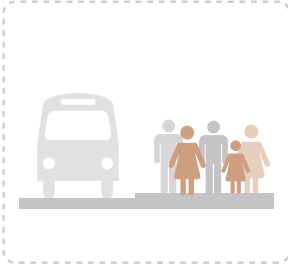
Percepção de insegurança
em mulheres



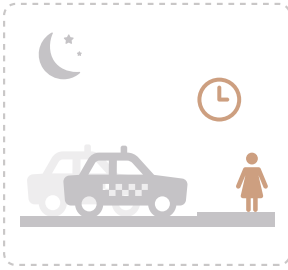
70% de todas as mulheres entrevistadas relataram **sentir-se inseguras no ponto de ônibus.**



Os motivos associados ao sentimento de insegurança são o **medo de roubo** e a **pouca presença policial.**



As idas às paradas são feitas em grupos e em ruas internas, pois há **maior sensação de segurança.**



Foram referidas intermitências no serviço de ônibus e diminuição da **frequência nocturna**, o que tem como consequência que as mulheres sejam obrigadas a optar por alternativas mais dispendiosas ao ônibus, como táxis ou remises.

Gráfico 17. Percepção de insegurança no bairro 21-24.



Foto 28. Diagnóstico a pé no bairro 20. Gráfico 18. Depoimen-tos de usuários do bairro 21-24.

Mapeamento Participativo

Período de origem: década de 1940
Habitantes: 45285
Famílias: 11321
Residências: 7455
Área: 79 hectares
Principais vias: Av. Osvaldo Cruz - Av. Iiriarte - Av. Iguazú - Av. Amancio Alcorta - Zavaleta

A instância do mapeamento participativo permitiu a coleta de dados qualitativos sobre as experiências cotidianas de mobilidade das mulheres no bairro e seu entorno. As informações coletadas foram refletidas em cinco mapas, que são apresentados a seguir em um mapa de síntese:

- Práticas diárias
- Saindo do bairro
- Conexões e formas de mobilidade
- **Percepção de segurança**
- Estratégias de mobilidade e espaço público



Mapa 21. Síntese do bairro 21-24.

Práticas diárias

- Há um eixo comercial consolidado ao longo da **Av. Osvaldo Cruz** que convive com uma grande variedade de lojas que proliferam pelo bairro.
- A coexistência de tecido residencial e pequenos espaços comerciais surge como resultado da forte associação entre habitação e espaços de trabalho.
- Os principais motivos de deslocamento dentro do bairro e entorno **são realizados a pé e estão ligados a tarefas de cuidado, trabalho, estudo ou visita a parentes.**
- Foram identificadas paragens correspondentes ao serviço público de ônibus escolares, onde se destacou que atualmente não entram no bairro nem têm paragens internas, mas sim têm dois paradas de acesso onde deixam as crianças. Essa situação gera dificuldades nos deslocamentos vinculados às tarefas assistenciais.

Viagem para fora do bairro

- As principais deslocações fora do bairro respondem a diferentes necessidades: estudo, trabalho, compras, atendimento a centros de saúde mais complexos que se acedem no bairro, procedimentos administrativos e lazer.
- Estes passeios são feitos maioritariamente a pé ou de ônibus dependendo da distância que têm de percorrer.
- Em alguns casos, foi indicado o uso da bicicleta como forma rápida de sair do bairro e o uso de remis em situações de emergência ou em casos de mobilidade reduzida.

Conexão do bairro com o meio ambiente

- **O Hospital Argerich e o Hospital Penna** emergiram nas conversas como espaços que, embora não sejam cotidianos, são lugares de visita que muitas vezes são necessários para acessar com remises.
- Apenas duas linhas de ônibus entram no bairro.
- O eixo de mobilidade da **Av. Vélez Sarsfield** é percebido como a melhor conexão com o resto da cidade, pois há mais linhas de ônibuss[34].
- Em relação aos ônibus, destaca-se como dificuldade de locomoção a redução ou corte da frequência no período noturno.
- Em casos de necessidade ou urgência, eles apontam que dependem exclusivamente das delegacias de bairro para se locomover, já que táxis e aplicativos de viagem não entram no bairro.

[34] Linhas de ônibus 20, 37, 45 e 79.

Percepção de Segurança e Estratégias de Mobilidade

- Os percursos percecionados como inseguros estão principalmente associados à falta de iluminação, à presença de ruas solitárias em zonas industriais e à falta de resposta das forças de segurança.

- Os acessos ao bairro e as ruas que o ligam à Av. Vélez Sarsfield são percebidos como inseguros. Neste caso, destacaram-se os seguintes fatores de insegurança: a presença prolongada de fábricas e muros sobre o tecido residencial, o que torna aquelas ruas escuras e solitárias. Os vizinhos mencionaram que a situação de insegurança piora à noite.

- As áreas percebidas como inseguras estão associadas aos paradas de ônibus, pois é onde há maior circulação de pessoas e onde costumam ocorrer mais assaltos. Em particular, foram mencionados aqueles que estão próximos a corredores ou passagens, que são rotas de fuga mais rápidas.

- As mulheres preferem os paradas de ônibus localizados na Av. Iriarte aos localizados na Rua Iguazú, já que os primeiros são mais movimentados e têm melhor iluminação.

- As mulheres manifestaram preferência pela circulação por ruas e avenidas largas em detrimento de corredores internos mais escuros e desertos.

- As mulheres expressaram que, além da presença de elementos de segurança no bairro -como cúpulas e cabines de polícia-, não se sentem protegidas. Ou seja, a presença desses elementos não diminui a **percepção de segurança**.

- As mulheres preferem fazer suas viagens acompanhadas e priorizam a movimentação durante o dia.

- Os participantes da atividade mencionaram a presença de uma organização de bairro que instala elementos de segurança privada, como câmeras de segurança e alarmes.

Ambiente

- O estado das calçadas ao se deslocar a pé emergiu como uma questão relevante. Foram identificadas dificuldades associadas ao seu mau estado de conservação, presença de desníveis e invasão do espaço público por estabelecimentos comerciais e viaturas estacionadas indevidamente. Concretamente, são barreiras que se identificam nas deslocações em bicicleta e com carrinhos de bebé, e para pessoas com mobilidade reduzida.

Resultados

O mapa abaixo mostra a sobreposição entre as duas metodologias que varia de acordo com as áreas do bairro. Por um lado, foram detetadas áreas onde não existem coincidências entre as duas metodologias: os testemunhos dos workshops oferecem uma perspetiva que contrasta com a informação recolhida com a aplicação Safetipin.

Por outro lado, áreas percebidas como inseguras surgem no mapeamento participativo que não foram pesquisadas com o Safetipin. Por fim, verificam-se coincidências em alguns paradas. Abaixo estão algumas conclusões.

Mapa 22. Metodologias comparativas do bairro 21-24.



Transporte Público

Nas oficinas, as mulheres mencionaram que, em algumas ocasiões, a frequência do transporte público diminui ou apresenta intermitências noturnas. O acesso aos paradas de ônibus apresenta uma situação que gera insegurança, principalmente se for à noite e tiver que trafegar por artérias com pouca circulação de pedestres. Estas questões que surgiram na instância qualitativa não foram registadas na instância quantitativa, uma vez que a aplicação Safetipin avalia o estado das infraestruturas e não o serviço ou a experiência de quem a utiliza.

Infraestrutura em espera

Com relação aos espaços de espera no transporte, ambas as metodologias caracterizaram as paradas pesquisadas com valores regulares; os resultados da oficina de mapeamento os associam em grande parte a espaços inseguros.

Ambiente urbano

Durante a instância participativa, verificou-se que as mulheres preferem circular pelas principais avenidas do bairro em detrimento dos corredores, **pois as consideram mais inseguras devido à falta de iluminação e aos atos criminosos que ali ocorrem**. Além disso, há uma maior concentração de lojas e atividades, o que garante uma maior presença de pessoas.

Uso do Solo e Estrutura Urbana

O bairro Padre Ricciardelli (ex 11-1-14) é cercado por grandes extensões de espaços verdes públicos e equipamentos privados, interrompendo assim o tecido urbano.

O tecido predominante neste setor da cidade é misto, pela coexistência de usos residenciais e recreativos. Pelo mapa pode-se perceber que o bairro se conecta com outras áreas da cidade através das avenidas que o circundam e cruzam **(Av. Perito Moreno, Av. Riestra, Av. Varela, Av. Francisco Fernández de la Cruz, Av. Cobo**). Da mesma forma, o mapa identifica as propriedades particulares que compõem as barreiras urbanas, principalmente as propriedades que correspondem às instalações d**o Club Atlético San Lorenzo** em suas bordas na **Av. Perito Moreno e Av. Varela.**

Para o interior do bairro, é visível a conformação estrutural, constituída principalmente por passagens e corredores internos e por algumas avenidas que o atravessam **(Av. Cnel. Esteban Bonorino, Pres. Torres y Tenorio, Av. Riestra)** e se conectam com o entorno ambiente.

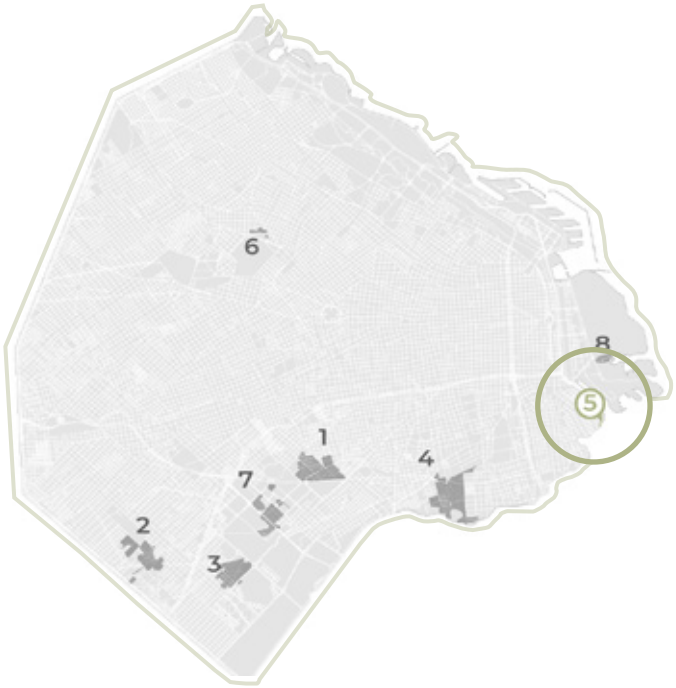
Bairro
Lamadrid

Foto 29. Vista aérea do bairro de Lamadrid.

Bairro Lamadrid

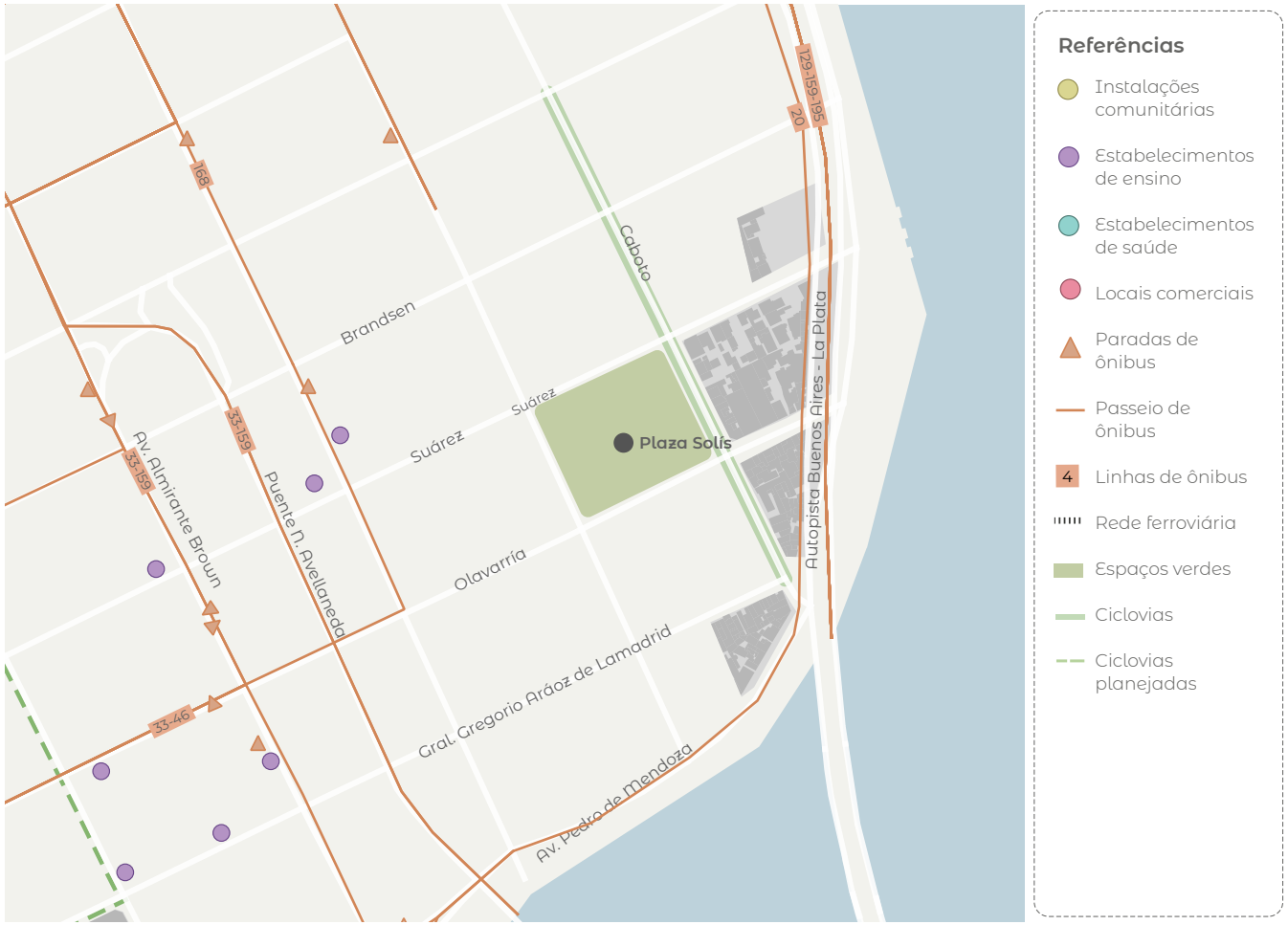
O bairro Lamadrid surgiu no início da década de 1990 na zona sul da cidade, **na foz do Riachuelo. Está localizado em terreno sob a Rodovia Buenos Aires - La Plata**, em um setor da cidade com grande atividade portuária e industrial, próximo a nós culturais, esportivos e turísticos típicos do bairro La Boca, um dos mais antigos da cidade de Buenos Aires Aires. É o menor bairro abordado neste estudo, onde o núcleo habitacional foi construído informalmente sobre a malha urbana pré-existente.

Foto 30. Cartão postal urbano do bairro de Lamadrid.



Dados sociodemográficos Bairro Lamadrid

Localização: La Boca | comuna 4
Habitantes: 1217
Famílias: 380
Casas: 199
Área: 2 hectares
Densidade: 609 hab/ha[35]



[35] Lamadrid. (s. f.). https://www.buenosaires.gob.ar/instituto-devivienda/integracion-de-los-barrios/lamadrid

Mapa 23. Localização do bairro Lamadrid em CABA. Rede de transporte no bairro de Lamadrid: linhas de ônibus 46 e 114.

Fase I - Quantitati-

Coleta de dados do ambiente urbano diurno e nocturno | Safetipin Nite

Nome do bairro: Barrio Lamadrid
Coleta Diurna: 21-12-2021/ 18h53 às 19h06
Coleta Noturna: 21-12-2021/ 20h37 às 20h50
KM coletados (média): 3
Paradas auditadas: 4
Depoimentos coletados: 12
Número de fotos durante o dia: 113
Número de fotos noturnas: 119

O índice de segurança composto para o bairro Lamadrid, em termos gerais, apresenta resultados positivos, apresentando valores altos e muito altos na grande maioria dos paradas. **Onde são exibidos valores médios, corresponde à margem do Riachuelo, em uma das margens do bairro e ao pé da rodovia. Isto deve-se às variáveis presença de pessoas, presença mista e segurança que deram valores baixos nesta área.**

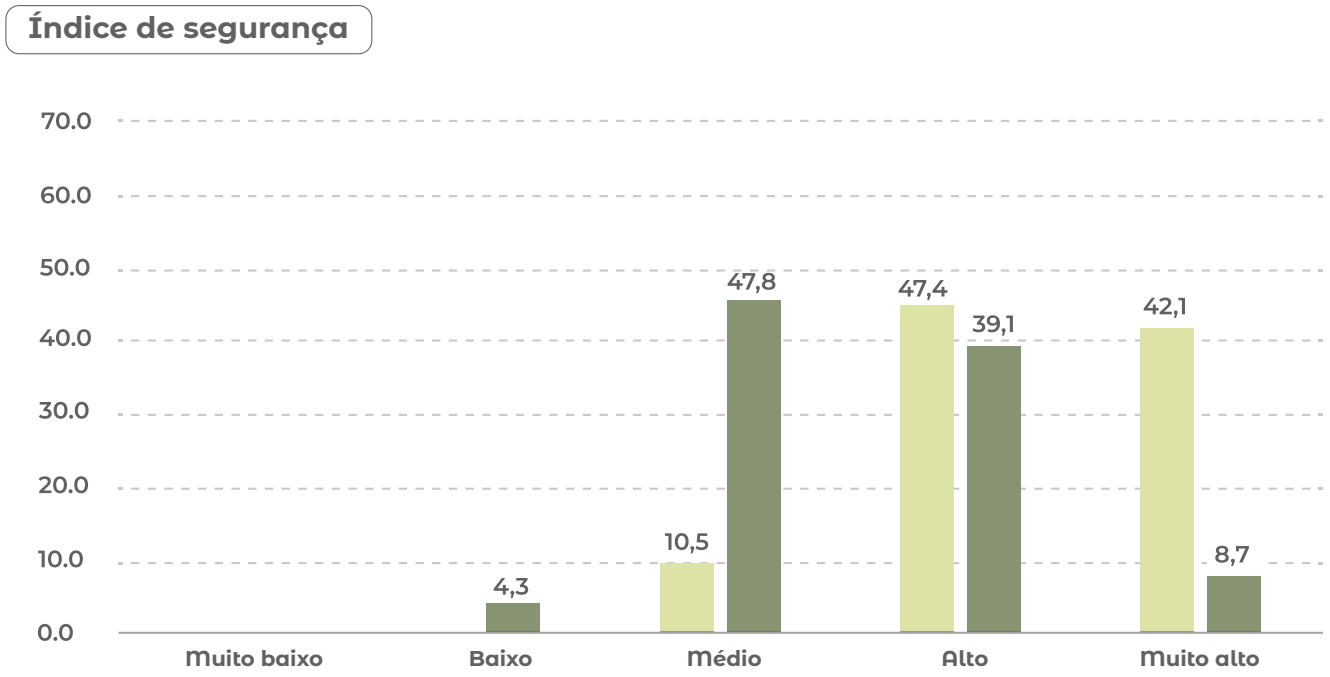
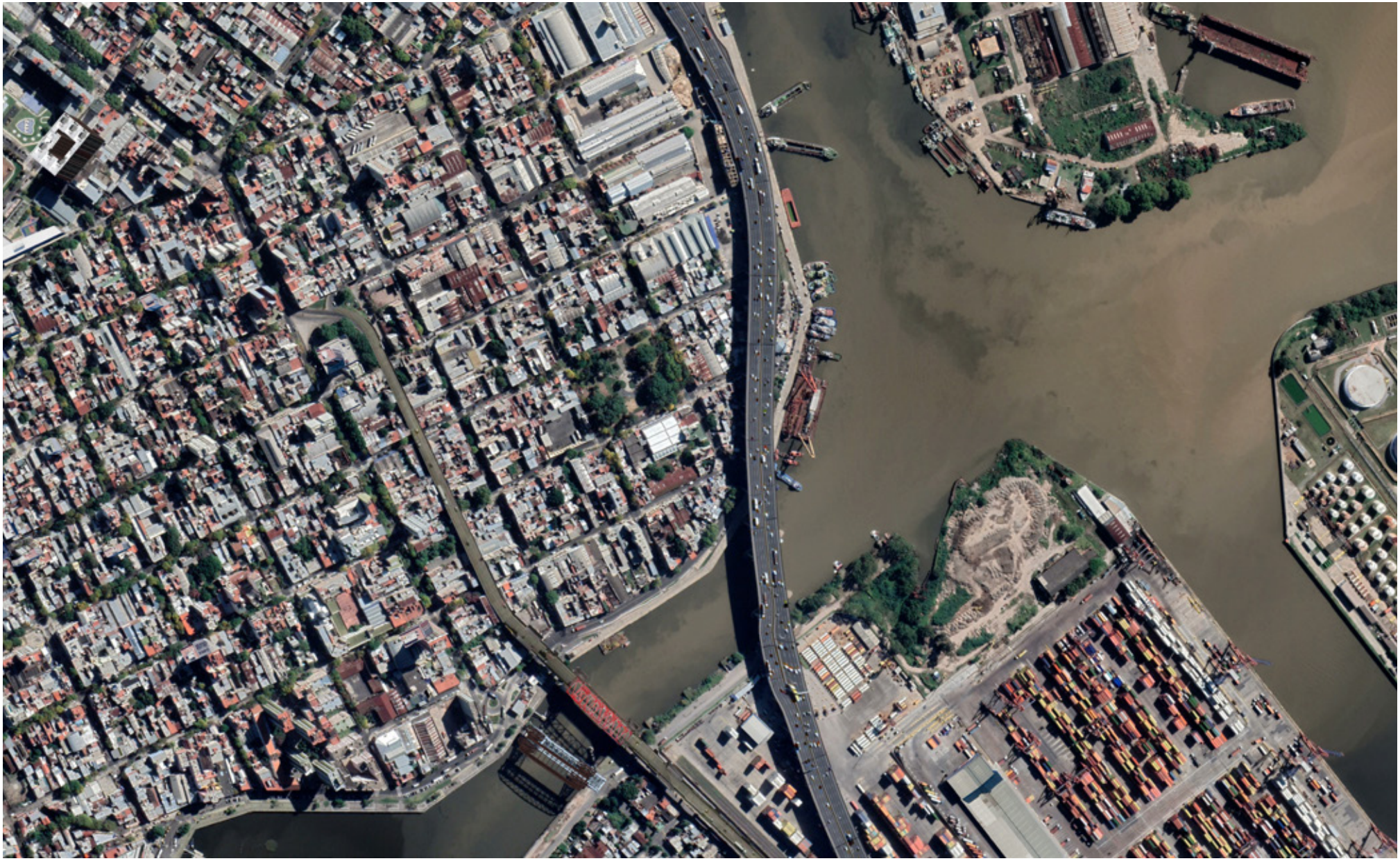


Gráfico 19. Índice de segurança diurno e noturno do bairro de Lamadrid.



Mapa 24. Localização do google earth do bairro de Lamadrid.

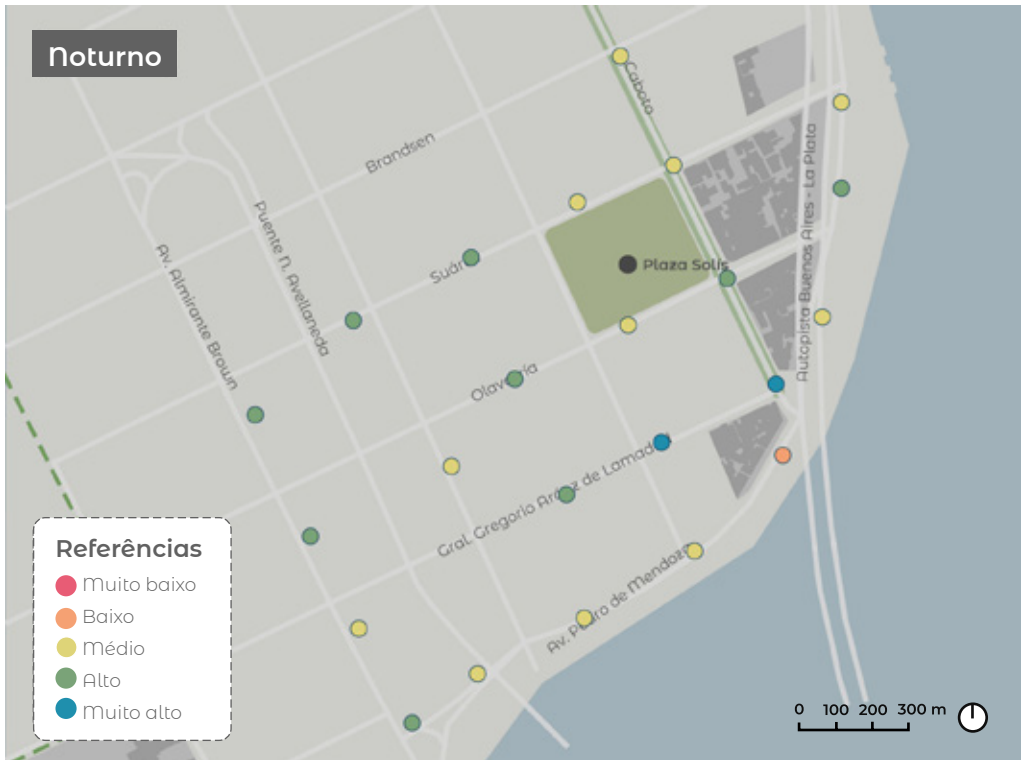
Índice de segurança - Dia
Bairro Lamadrid

Mapa 25 Índice noturno de segurança do bairro de Lamadrid.



Índice de segurança - Noite
Bairro Lamadrid

Mapa 26. Índice de segurança diurna do bairro de Lamadrid.



Transporte público



13 linhas de ônibus[36] circulam nas imediações do bairro.



A **linha 168** tem sua estação terminal nas proximidades do bairro.



100 %

Todos os paradas de auditoria na área analisada têm transporte público disponível a **2 minutos a pé.**

[36] Linhas de ônibus 20, 25, 29, 33, 46, 53, 64, 86, 129, 152, 159, 168 e 195.

Gráfico 20. Dados das auditorias das paradas do bairro Lamadrid.

O gráfico abaixo representa a pontuação média obtida nos paradas coletados durante a pesquisa com a metodologia quantitativa, de acordo com cada variável e momento de coleta. Mudanças mais significativas são visíveis entre o dia e a noite em comparação com outros bairros. As principais variáveis que afetam essa variação são: **iluminação, visibilidade, presença mista e presença de pessoas.** Essas variações podem ser atribuídas ao fato do bairro Lamadrid estar continuamente inserido na malha urbana formal, sendo margeado por um espaço verde público bastante movimentado durante o dia, o que garante um grande fluxo e adesão mista de pessoas. **A mudança na dinâmica da Avenida Almirante Marrom também impacta: durante o dia ela tem uma vida comercial ativa, mas não à noite.**

Bairro Lamadrid
Valor médio de acordo com a variável

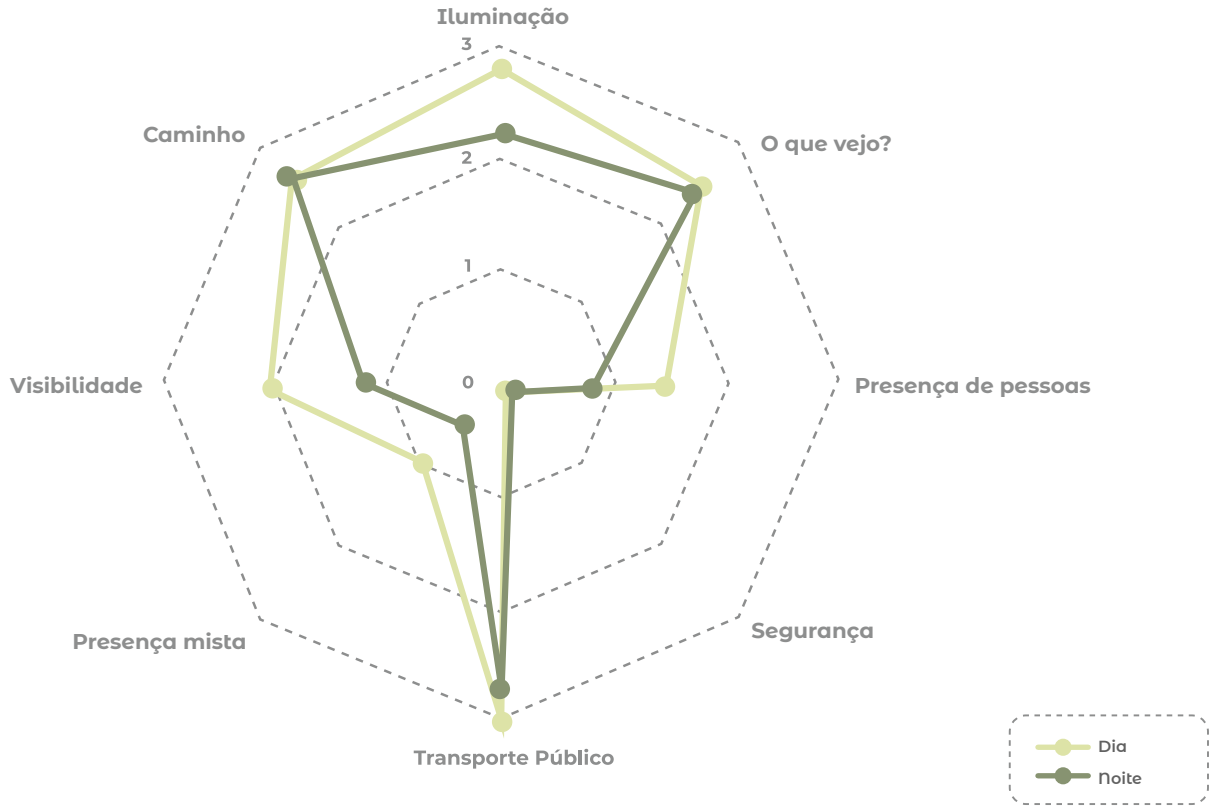


Gráfico 21. Valor médio segundo a variável vizinhança de Lamadrid. Valor médio de acordo com a variável onde 0 corresponde a muito baixo e 3 a muito alto.

Fase I - Quantitativa

Vistorias e auditorias a paradas de transportes públicos | Site Safetipin

Foram pesquisadas duas paradas no entorno da Plaza Solís, nas linhas 20 e 168; e duas paradas na **Av. Almirante Brown, pelas linhas 64 e 152 de um lado e linhas 29 e 53 do outro.** Estes foram selecionados a partir dos dados de transações do SUBE e validados com referências territoriais por serem os mais utilizados pelos moradores do bairro.

A auditoria das paradas do transporte público mostra que a maioria sofre de deficiências em relação aos equipamentos disponíveis, não possui abrigo, assentos e infraestrutura com acesso universal. **No entanto, têm iluminação e a maioria tem vigilância, elementos fundamentais na perceção de segurança dos usuarios**, embora os testemunhos recolhidos nas entrevistas sugiram que isso não seria suficiente.

Fase II - Qualitativa

Mapeamento Participativo

A oficina de mapeamento necessária para realizar a análise qualitativa do bairro de Lamadrid não pôde ser realizada. As pessoas que encaminharam para o IVC do bairro manifestaram certas dificuldades em realizar a ligação que posteriormente resultaram na impossibilidade de realizar a atividade. Tampouco foram reunidas as condições necessárias para que os referentes do bairro ou do IVC concedessem uma entrevista em substituição à instância do mapeamento participativo.



Mapa 27. Localização das paradas de ônibus no bairro de Lamadrid.

Auditoria de parada

	sinalização	abrigo	assento	estado da calçada	acessibilidade universal	obstáculo	visibilidade	vigilância	iluminação
1	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✓
2	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✓
3	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✗	✓
4	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓

Tabela 5. Auditoria dos paradas de ônibus no bairro Lama-



Foto 31. Diagnóstico a pé bairro 20.
Gráfico 22. Depoimentos de usuários do bairro Lamadrid.

Bairro Playón de Chacarita

Foto 32. Vista aérea del barrio Playón de Chacarita.



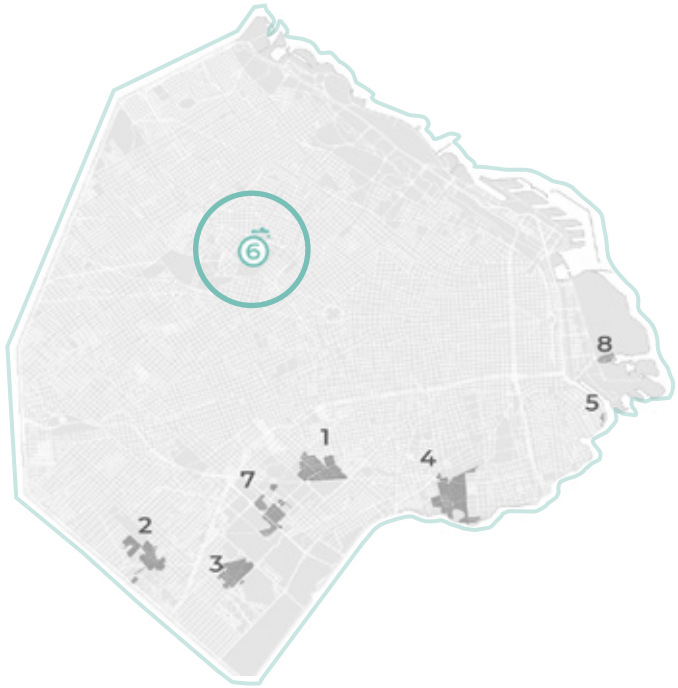


Bairro Playón de Chacarita

O bairro Playón de Chacarita, também conhecido como bairro Fraga, fica próximo ao **Centro de Traslados Lacroze, onde acontecem os translados de trem**, metrô e ônibus. À semelhança de muitas outras zonas habitacionais vulneráveis da cidade, surgidas no contexto da crise económica de 2001, a sua população tem crescido exponencialmente nos últimos anos. Situado em um antigo terreno ferroviário, está muito bem conectado ao resto da cidade. No âmbito da Lei nº 5.799 aprovada em 2017, o bairro iniciou seu processo de integração sociourbana, sendo um dos processos mais paradigmáticos da Cidade.

O IVC coordena o projeto que incluiu o traçado de ruas e vielas e a ligação do bairro à rede de infraestruturas formais, a construção de novas habitações para as famílias afetadas pelo novo arruamento e a requalificação de casas históricas. No terreno foram construídas 678 novas moradias e foram ampliadas a **Av. Triunvirato e as ruas Céspedes e Teodoro García**. Além disso, está em andamento a consolidação do traçado das ruas Palpa e Guevara e das passagens internas ao bairro, bem como a implantação da rede de infraestrutura que conectará as residências com os serviços formais básicos da cidade.

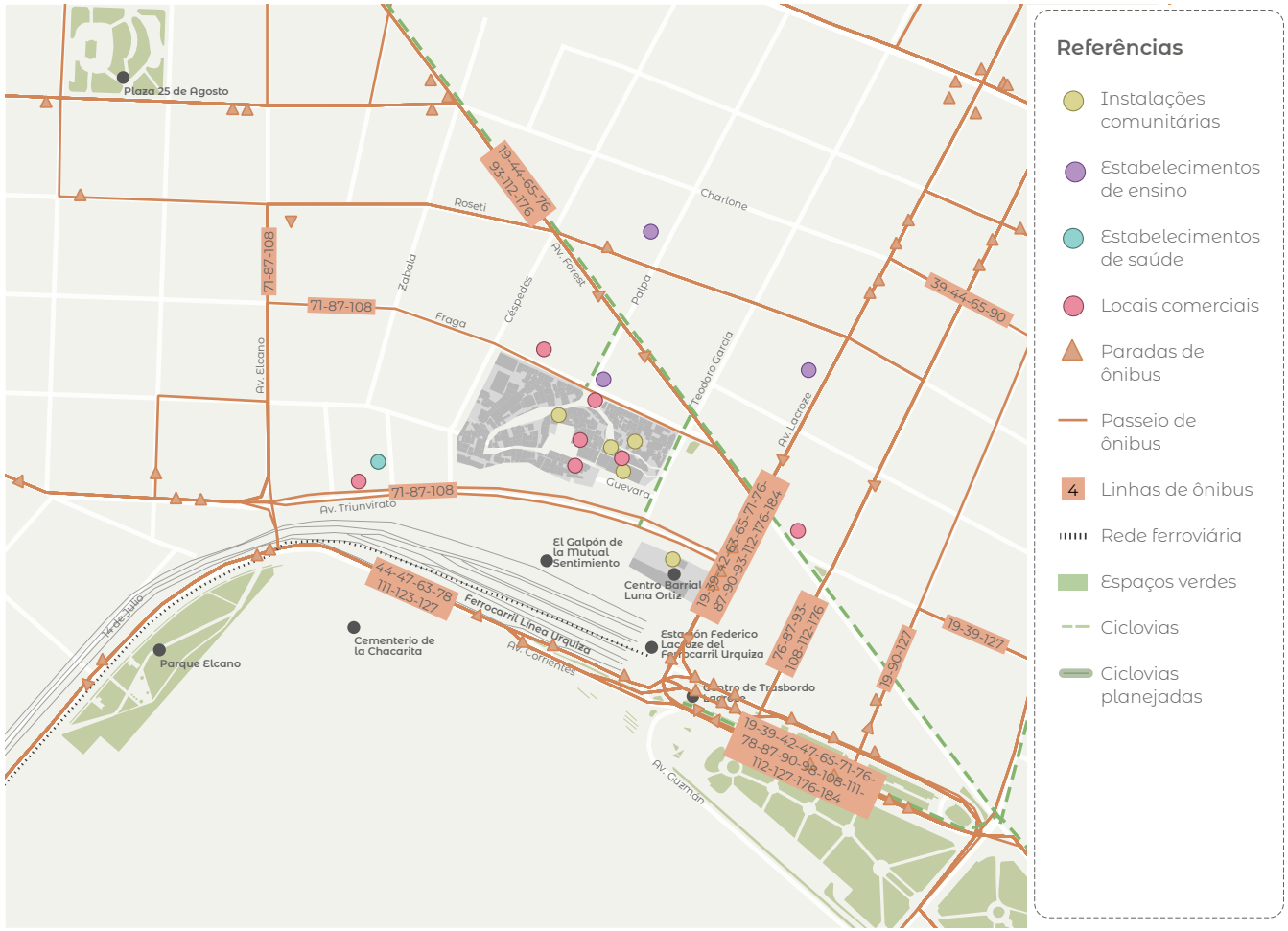
Foto 33. Cartão postal urbano do bairro Playón de Chacarita.



Dados sociodemográficos
Bairro Playon de Chacarita[37]

Localização: Chacarita | comuna 15
Habitantes: 2764
Mulheres: 1282
Machos: 1230
Famílias: 1042
Habitações: 513
Área: 2,5 ha
Densidade: 1106 hab/ha

Mapa 2. Localização do bairro 21-24 em CABA.



[37] Instituto de Habitação da Cidade (2016). Relatório Final Censo 2016 Playón de Chacarita. Buenos Aires: Departamento de Estatística e Censos, Gerência de Intervenção Social e Operações de Habitat, Gerência de Desenvolvimento Habitacional.

Mapa 28. Localização do bairro Playón de Chacarita em CABA. Rede de transporte pelo bairro Playón de Chacarita. Linhas de ônibus 19, 39, 42, 44, 47, 63, 65, 71, 76, 87, 90, 93, 108, 111, 112, 117, 176, 184 e 193.

Fase I - Quantitativa

Coleta de dados do ambiente urbano diurno e nocturno | Safetipin Nite

Nome do bairro: Barrio Fraga - Playón de Chacarita
Coleta Diurna: 12-02-2021/ 17h52 às 18h33
Coleta Noturna: 11-02-2021/ 20h30 às 21h28
KM recolhidos (média): 6,50
Paradas auditadas: 4
Depoimentos coletados: 22
Número de fotos durante o dia: 390
Número de fotos noturnas: 52

O índice de segurança composto produzido a partir da coleta diurna dá valores entre altos e muito altos nas principais artérias que circundam o bairro **(Av. Triunvirato, Fraga e Av. Lacroze)** coincidindo com a nova abertura de ruas e a urbanização e os principais infra-estruturas de transportes públicos da zona -**Ferrovia de Urquiza, Linha B do metro e Centro de Traslados Lacroze-.**

O índice composto de segurança cai para valores médios na **Av. Guzmán**. Embora existam paradas de ônibus, ela é cercada por praias ferroviárias de um lado e pelo **Cemitério da Chacarita** do outro. Dentre as variáveis que compõem o índice composto de segurança, para este setor a presença de pessoas, segurança e presença mista obtiveram pontuação baixa em relação aos demais.

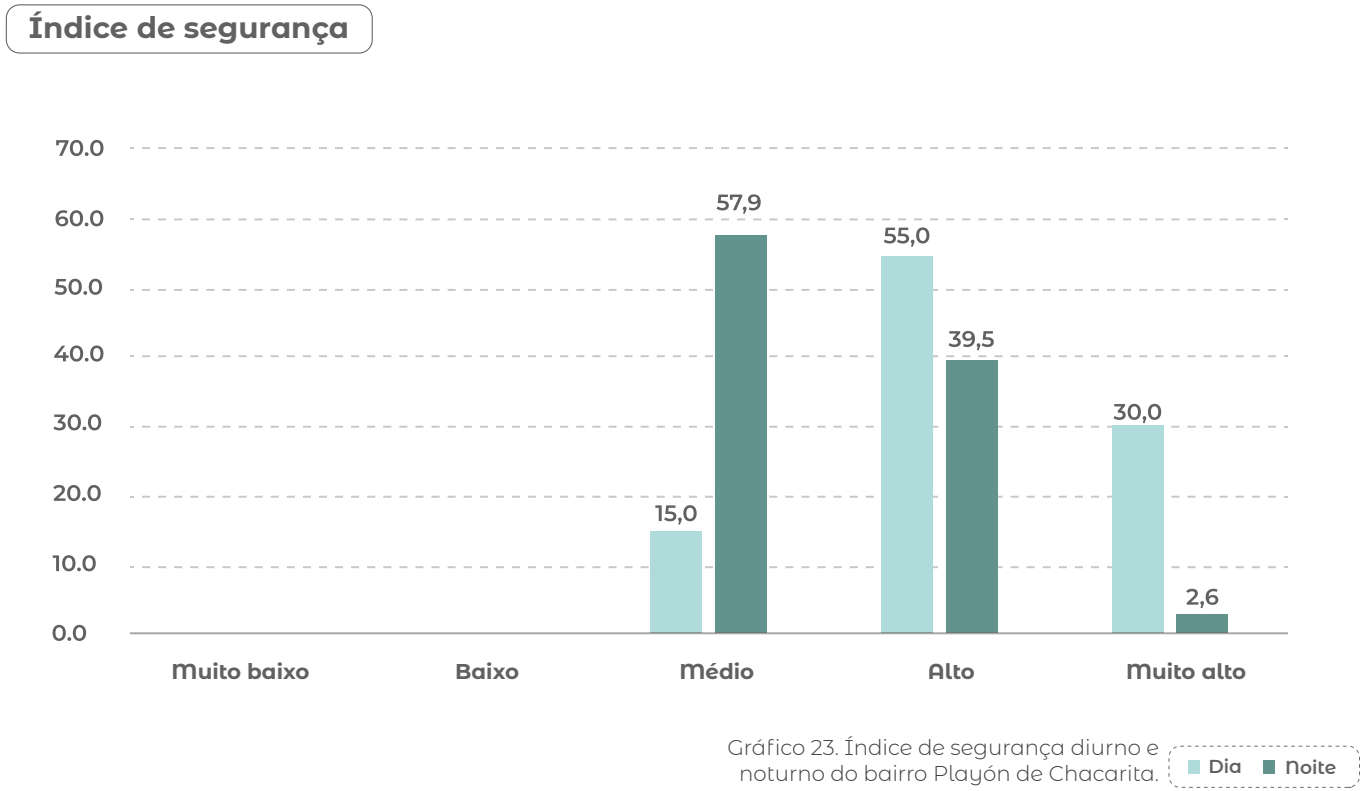


Gráfico 23. Índice de segurança diurno e noturno do bairro Playón de Chacarita.

Outros paradas renderam valores médios como Fraga entre **Av. Elcano e Zabala, e Zabala entre Fraga e Guevara**, onde podem estar associados a baixa qualificação na presença de pessoas e segurança, entre outras variáveis.

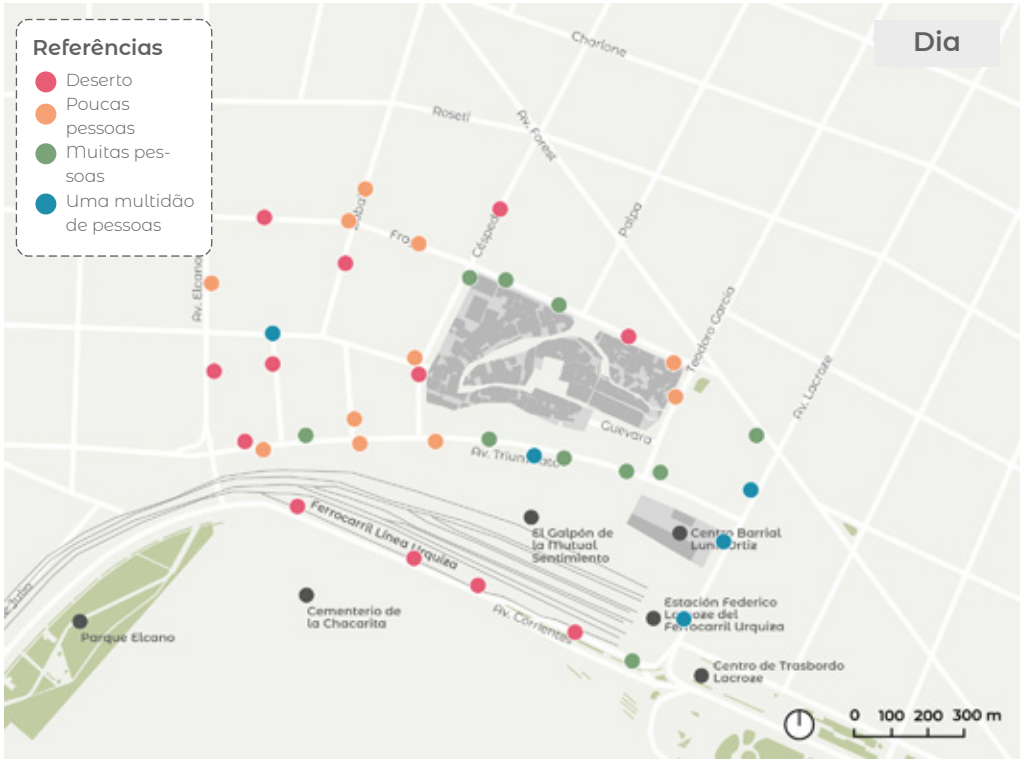
Como pode ser observado no mapa, o bairro não apresenta índices de segurança com valores baixos e muito baixos. Isso pode ser porque ele está localizado em uma área comercial e próximo a um centro de transbordo muito movimentado durante o dia.



Mapa 29. Índice de segurança noturna do bairro Playón de Chacarita.

Presença de pessoas - Dia
Bairro Playón de Chacarita

Mapa 30. Presença de pessoas no bairro Playón de Chacarita, coleta diária.



Presença de pessoas - Noite
Bairro Playón de Chacarita

Mapa 31. Presença de pessoas no bairro Playón de Chacarita, coleta noturna.



Transporte público

O Caminho de Ferro de Urquiza, **a Linha B do metrô e dez linhas de ônibus**[38] são as principais ofertas de transporte público nas proximidades do bairro.

O bairro também está integrado à **rede de ciclovias** protegidas da cidade.

90 %

90% dos paradas de auditoria na área analisada possuem transporte público disponível a até **2 minutos de caminhada.**

10 %

10% dos paradas de auditoria na área analisada possuem transporte público disponível a uma distância entre **2 e 5 minutos a pé.**

As variáveis com maior incidência na diferença entre as coletas diurnas e noturnas **foram iluminação e presença de pessoas.** A iluminação diminui por motivos relacionados com a ausência de luz natural, embora se mantenha com valores suficientes. A presença de pessoas varia devido ao facto de ser uma zona comercial e de trânsito de passageiros, sendo expectável que durante a noite os movimentos e a presença de pessoas sejam reduzidos.

[38] Linhas de ônibus 87, 71, 108, 39, 63, 44, 65, 76, 176 e 193

Gráfico 24. Dados das auditorias das paradas do bairro Playón de Chacarita.

A presença de pessoas também varia em menor escala, já que durante a noite quase toda a coleta apresentou valores baixos, indicando a presença quase exclusiva de machos. A distribuição desigual da presença de pessoas mostra a pouca aderência da Av. Guzmán: apesar de ter muitos paradas de ônibus, não tem circulação de pedestres, provavelmente devido ao ambiente urbano caracterizado por grandes muros e poucos usos.

O gráfico abaixo representa a pontuação média obtida nos paradas coletados durante a pesquisa com a metodologia quantitativa, de acordo com cada variável e horário de coleta, deixando visível a pequena diferença entre os dois intervalos de tempo. À primeira vista pode-se perceber que todas as diferenças mais relevantes se encontram nas variáveis iluminação, presença de pessoas, presença mista e visibilidade.

Bairro Playón de Chacarita
Valor médio de acordo com a variável

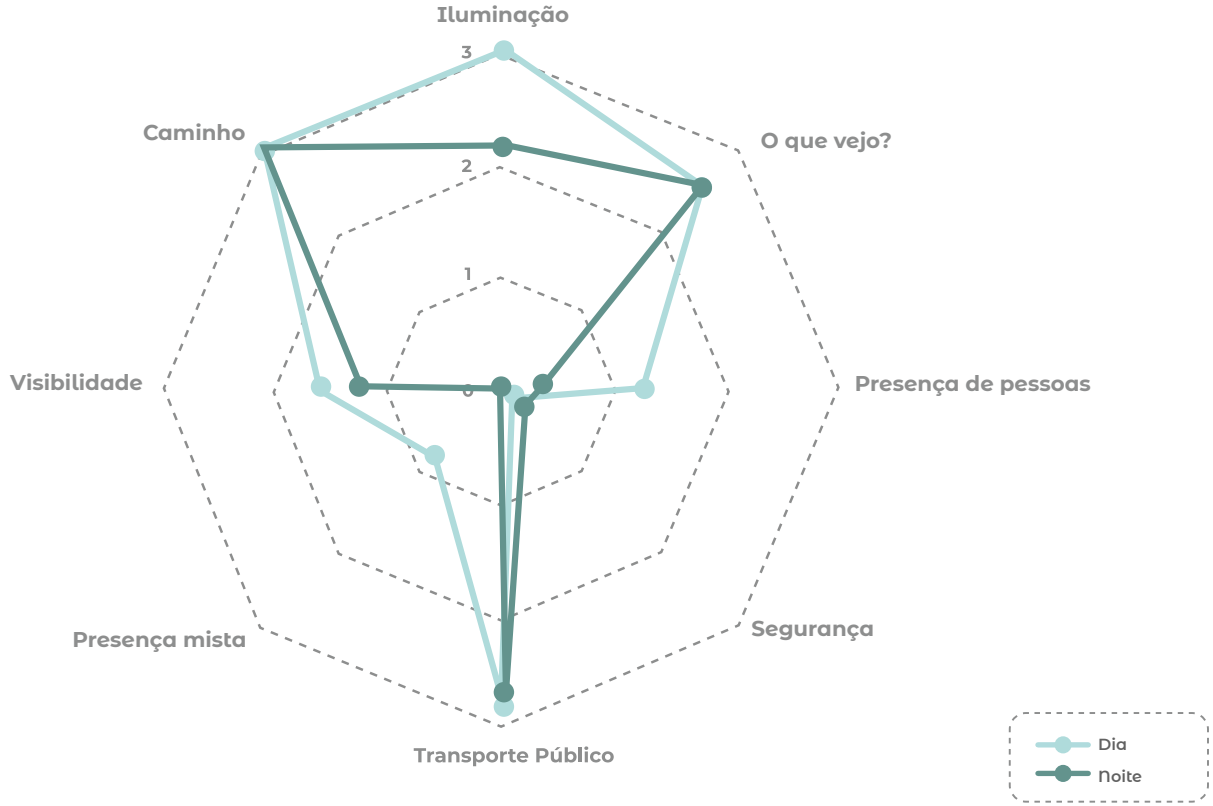


Gráfico 25. Valor médio segundo a variável do bairro Playón de Chacarita. Valor médio de acordo com a variável onde 0 corresponde a muito baixo e 3 a muito alto.



A maioria das mulheres declarou que se **sentia insegura** apenas depois de escurecer.



As linhas de ônibus **não respeitam as paradas** do bairro na Av. Triunvirato

Gráfico 26. Percepção de insegurança no bairro Playón de Chacarita.

Fase I - Quantitativa

Vistorias e auditorias a paradas de transportes públicos | Site Safetipin

Foram realizadas 22 entrevistas em paradas de ônibus com usuários das **linhas 87, 71, 108, 39, 63, 44 e 19.** Além disso, foi pesquisada a situação de quatro paradas. Estes foram selecionados a partir dos dados de transações do SUBE e validados com referências territoriais por serem os mais utilizados pelos moradores do bairro.

Embora os resultados das auditorias nas paragens dos transportes públicos indiquem que todas têm iluminação e mobiliário de boa qualidade, os inquiridos afirmaram sentir-se inseguros. Pode-se pensar que isso significa que a **percepção de insegurança** não se dá apenas pelas características da infraestrutura, mas também e sobretudo pelo ambiente urbano onde ela está inserida. Nas auditorias, além disso, os resultados mostraram que não há fiscalização nas paradas pesquisadas, outro fator que é fundamental na **percepção de segurança**.



Mapa 32. Localização das paradas de ônibus no bairro Playón de Chacarita.

Auditoria de parada

	sinalização	abrigo	assento	estado da calçada	acessibilidade universal	obstáculo	visibilidade	vigilância	iluminação
1	✗	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓
2	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓
3	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓
4	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓

Tabela 6. Auditoria dos paradas de ônibus no bairro Playón de Chacarita.



Foto 34. Diagnóstico a pé no bairro 20.
Gráfico 27. Depoimentos de usuários do bairro Playón de Chacarita.

Fase II - Qualitativa

Mapeamento Participativo

Local: Tenda IVC - Av. Triunvirato e Teodoro García
Dia e horário: 19 de abril de 2022 entre 17h e 19h
Chamada: pelo IVC
Duração: 85 minutos/ 1,25 horas
Participantes: 14 mulheres entre os 35 e os 65 anos
Equipe presente: equipe IVC, equipe SECTOP e 3 pessoas da Cooperativa Cambalache.

A instância do mapeamento participativo permitiu a coleta de dados qualitativos sobre as experiências cotidianas de mobilidade das mulheres no bairro e seu entorno. As informações coletadas foram refletidas em cinco mapas, que são apresentados a seguir em um mapa de síntese:

- Práticas diárias
- Saindo do bairro
- Conexões e formas de mobilidade
- **Percepção de segurança**
- Estratégias de mobilidade e espaço público



Mapa 33. Resumo do bairro Playón de Chacarita.

Práticas diárias

- O bairro tem uma grande variedade de comércio e serviços no interior. Existem refeitórios onde trabalham muitos dos participantes do workshop. Estas atividades concentram-se no maciço histórico e não na zona das casas novas.
- Os estabelecimentos de ensino que suas filhas e filhos frequentam ficam fora do bairro, mas a uma curta distância.

Conexão do bairro com o meio ambiente

- O bairro está conectado ao restante da cidade, inclusive, é o bairro que tem melhor conexão em relação aos demais estudados e é percebido desta forma pelos vizinhos.
- O metro é o transporte público mais utilizado pelos vizinhos. Além disso, registra-se a utilização da **Linha de Urquiza** durante os finais de semana e dias de lazer.
- As paradas de ônibus mais frequentadas são as localizadas, em primeiro lugar, na **Av. Guzmán e Av. Elcano** e, em segundo lugar, nas paradas das **ruas Teodoro García e Fraga.**
- Apesar de todos os participantes concordarem que a frequência dos ônibus diminui à noite, eles apontaram que essa situação não implica em restrições à mobilidade.
- O uso de táxis é mencionado apenas se necessário.
- Apesar do bairro estar conectado à rede de ciclovias segregadas, a bicicleta não é mencionada como meio de transporte utilizado.

Percepção de Segurança e Estratégias de Mobilidade

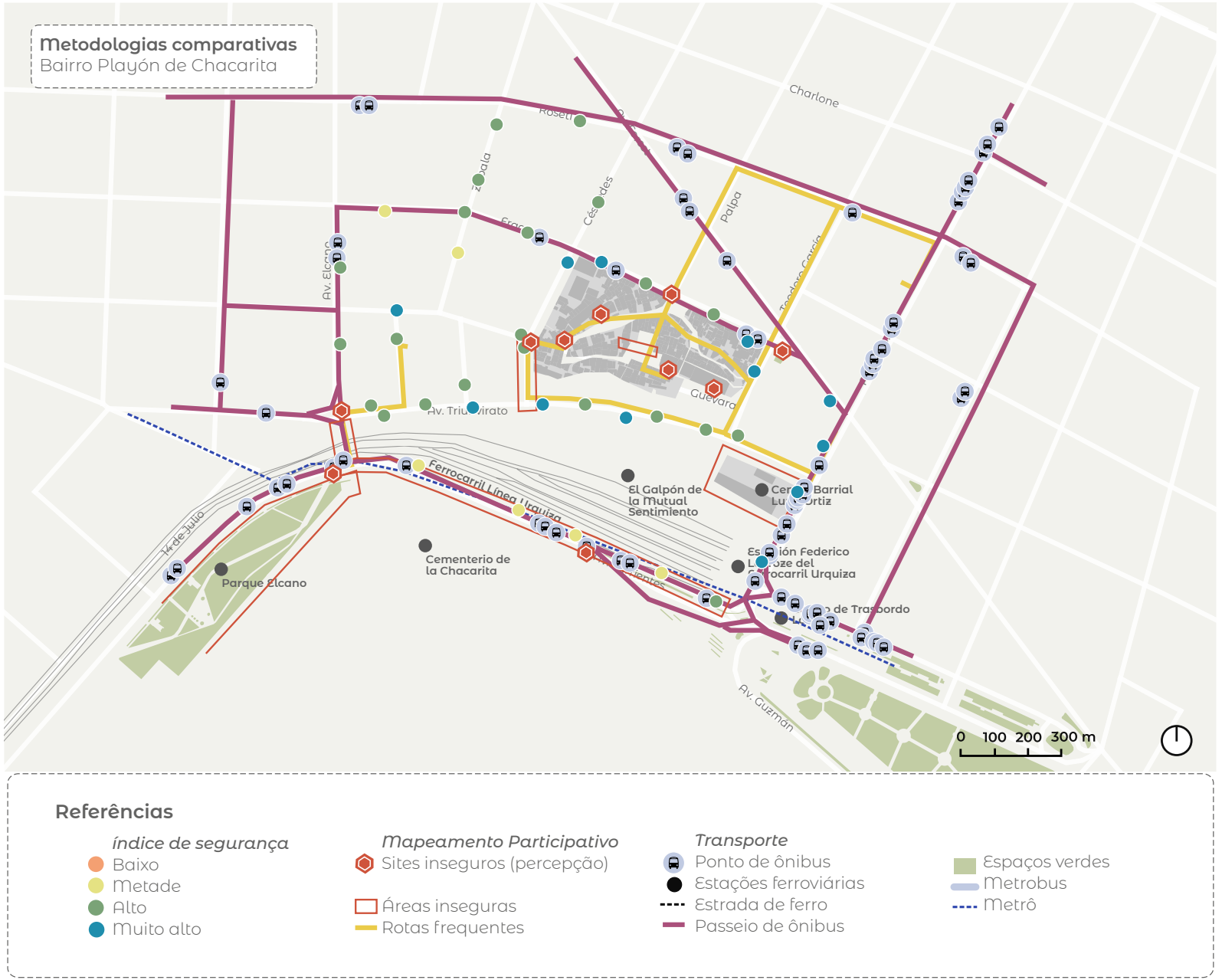
- A principal área insegura identificada durante o mapeamento é a Av. Guzmán, uma área que coincide com as margens do playon ferroviário e o Cemitério da Chacarita.
- Uma quadra que não cruza a Av. Triunvirato com a Av. Lacroze, uma propriedade desabitada em disputa que coincide com dois acessos principais ao bairro, e é considerada insegura.
- Outros paradas identificados como inseguros estão associados à abertura de vias ou novas residências onde há falta de iluminação e concentração de furtos e consumo de substâncias problemáticas.

Resultados

O mapa abaixo mostra a sobreposição entre as duas metodologias que varia de acordo com as áreas do bairro. Por um lado, foram detectados paradas onde não há coincidências entre as duas metodologias: os depoimentos das oficinas fornecem uma perspectiva que contrasta com a informação recolhida pelo Safetipin.

Por outro lado, áreas percebidas como inseguras surgem no mapeamento participativo que não foram pesquisadas com o Safetipin. Por fim, verificam-se coincidências em alguns paradas. Abaixo estão algumas conclusões.

Mapa 34. Metodologias comparativas de Playón de Chacarita.



Transporte Público

O bairro Playón de Chacarita é o mais bem conectado à rede de transporte público de todos os bairros que compõem este estudo, isso porque é acessível por ônibus, trem, metrô e está próximo a um centro de transferência. Além disso, está conectado à rede de ciclovias protegidas da cidade. Isso se refletiu tanto na pesquisa do aplicativo Safetipin quanto nas instâncias de mapeamento participativo.

As mulheres do bairro afirmaram que utilizam o transporte público regularmente, embora surjam algumas questões que poderiam ser melhoradas. **Por um lado, eles mencionaram que os ônibus nem sempre respeitam as novas paradas da Av. Triunvirato, o que implica que eles devem ir para o Centro de Transferência.** Por outro lado, se possível, evitam as paradas existentes na Av. Guzmán durante a noite devido a uma baixa **percepção de segurança**.

Infraestrutura em espera

A infraestrutura de espera pesquisada foi geralmente considerada em boas condições, embora se observe que elementos de acessibilidade poderiam ser incorporados em paradas e abrigos para melhorar a espera.

A baixa **percepção de segurança** expressa pelos usuários durante o questionário está ligada à falta de iluminação, ainda que segundo auditoria das paradas tenham iluminação adequada, e à baixa circulação de pessoas durante a noite, questões também refletidas na Pesquisa de a aplicação Safetipin.

Ambiente urbano

Dentro do setor histórico, em alguns corredores e passagens há paradas onde se percebe insegurança. No entanto, fora dos limites do bairro histórico, existem locais e áreas que as mulheres também percebem como inseguras, especificamente a propriedade localizada no cruzamento da **Av. Lacroze com a Av. Triunvirato e a área demarcada na Av. Guzmán**, onde a ferrovia aterrissa da estação Federico Lacroze, funcionam como uma barreira ao tecido urbano. A **percepção de segurança** nessas áreas está relacionada principalmente à baixa presença de pessoas e em determinados horários e à falta de iluminação em alguns paradas, situação também registrada na pesquisa do aplicativo Safetipin.

Uso do Solo e Estrutura Urbana

O bairro possui duas grandes barreiras urbanas em um de seus lados. Por um lado, está o grande latifúndio dos terrenos ferroviários pertencentes à estação Federico Lacroze do Caminho de Ferro de Urquiza, localizada na zona sul do bairro. Funciona como barreira de acesso aos paradas de ônibus da Av. Guzmán; área que, com base no mapeamento participativo, foi percebida como uma área insegura.

Por outro lado, próximo ao terreno ferroviário está o Cemitério da Chacarita, o que somado à nula atividade comercial existente neste setor torna a área ainda mais solitária para o trajeto a pé.

É importante ressaltar que não existem nas imediações do bairro imóveis para uso industrial, nem espaços produtivos, de armazenamento ou logísticos. Neste sentido, a norte, nascente e poente do bairro é bem marcada a continuidade no tecido residencial. O bairro tem dois setores bem definidos: **o setor urbanizado na Av. Triunvirato e Av. Elcano e o setor histórico pouco urbanizado.**

Quanto à conformação estrutural do tecido urbano deste último -o maciço histórico-, observam-se alguns corredores/passagens, mas pelas características e dimensão do bairro, não apresentam grandes dimensões. Quanto aos acessos, está bem relacionado com a envolvente.

Bairro Padre Ricciardelli



Foto 35. Vista aérea do bairro Padre Ricciardelli.



Bairro Padre Rodolfo Ricciardelli (ex 1-11-14)

O bairro nasceu da união de três assentamentos populares (1, 11 e 14) no início da década de 1940. No início dos anos 2000, a população aumentou em decorrência da crise econômica. Desde 2019 recebe o nome oficial de bairro Padre Ricciardelli (ex 11-1-14)[39], em homenagem a um padre defensor dos direitos humanos. Integra a antiga Villa 1-11-14 e os conjuntos habitacionais adjacentes Bonorino I, Bonorino II, Bonorino III, Rivadavia I, Rivadavia II, Conjunto 2M, Conjunto 2N, Illia I e Illia II.

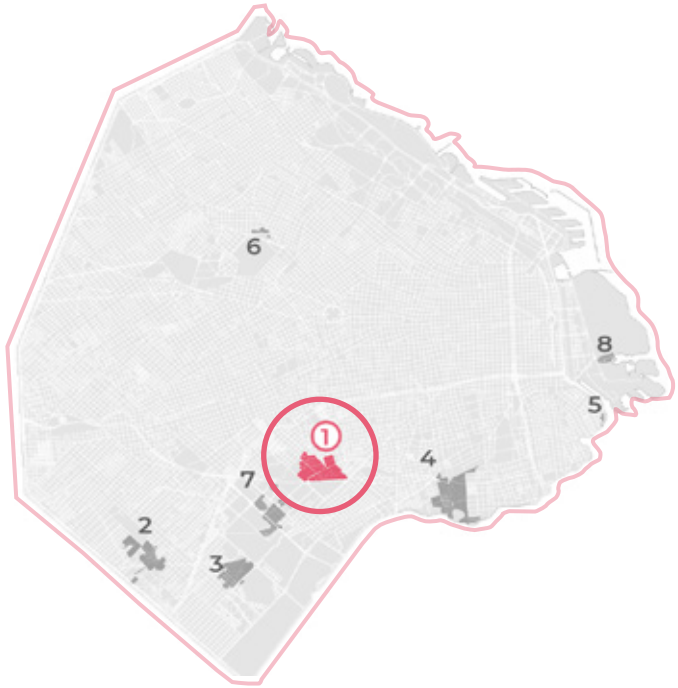
Está localizado em uma área que concentra várias avenidas e rodovias, além de clubes e instalações esportivas, incluindo o estádio Pedro Bidegain (San Lorenzo de Almagro). No ano 2000, foi apresentado o Plano Integral de Urbanização (Lei 403), **que, entre outras questões, dispõe sobre: abertura de ruas e calçadas, provisão de equipamentos comunitários, regularização fundiária e fundiária e elaboração de planos de habitação social e recuperação de espaços.**

[39] RESOLUÇÃO COMUNITÁRIA N° 4931426/GCABA/COMUNA7/13

[40] Instituto de Habitação da Cidade (2019). Relatório Final Censos 2018 Padre Rodolfo Ricciardelli Buenos Aires: Departamento de Estatística e Censos, Gerência de Intervenção Social e Operações de Habitat, Gerência de Desenvolvimento Habitacional.

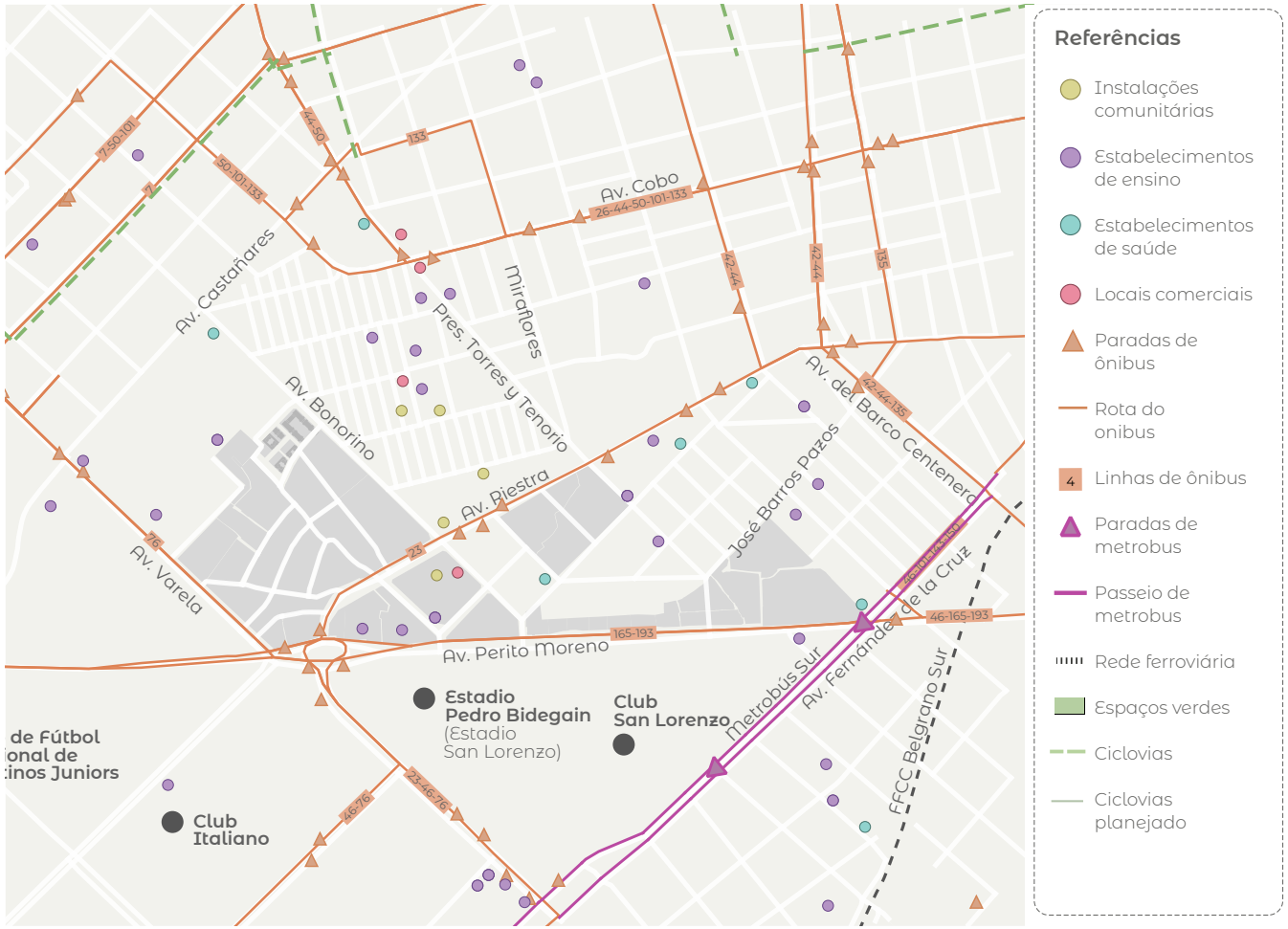
Foto 36. Cartão postal urbano do bairro Padre Ricciardelli.

B.RIC



Dados sociodemográficos
Bairro Padre Ricciardelli, (Ex 1-11-14)

Localização: Flores | comuna 7
Habitantes: 40059[40]
Famílias: 12852[41]
Residências: 4907[42]
Área: 34 hectares[43]
Densidade: 1178 hab/ha[44]



[41] Instituto de Habitação da Cidade (2019). Relatório Final Censos 2018 Padre Rodolfo Ricciardelli Buenos Aires: Departamento de Estatística e Censos, Gerência de Intervenção Social e Operações de Habitat, Gerência de Desenvolvimento Habitacional.
[42] Instituto de Habitação da Cidade (2019). Relatório Final Censos 2018 Padre Rodolfo Ricciardelli Buenos Aires: Departamento de Estatística e Censos, Gerência de Intervenção Social e Operações de Habitat, Gerência de Desenvolvimento Habitacional.
[43] Inclui conjuntos habitacionais. Dados posteriores ao Censo do IVC realizado em 2018.
[44] Inclui conjuntos habitacionais. Dados posteriores ao Censo do IVC realizado em 2018.

Mapa 35. Localização do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli na CABA. Rede de transporte no bairro Padre Rodolfo Ricciardelli - Linhas de ônibus 23, 26, 42, 44, 46, 50, 76, 101, 133, 135, 143, 146, 150, 165 e 193.

Fase I - Quantitativa

Coleta de dados do ambiente urbano diurno e nocturno | Safetipin Nite

O índice composto de segurança das mulheres em espaços públicos durante o dia resulta em níveis altos e muito altos na maioria dos paradas pesquisados. Em alguns setores da **Av. Perito Moreno e Av. Varela**, existem paradas com valores médios que coincidem com as grandes extensões de espaços verdes privados -clubes e quadras esportivas- onde o tecido urbano é interrompido e há menor circulação de pedestres.

Os valores mais elevados de **presença de pessoas e presença mista** encontram-se para o interior do bairro, nas artérias que ladeiam o maciço a nascente, o que indica que persiste uma utilização diferenciada dos espaços para o interior e à volta do bairro. bem como entre as diferentes áreas do mesmo.



Foto 37. Av. Perito Moreno e Av. Varela.

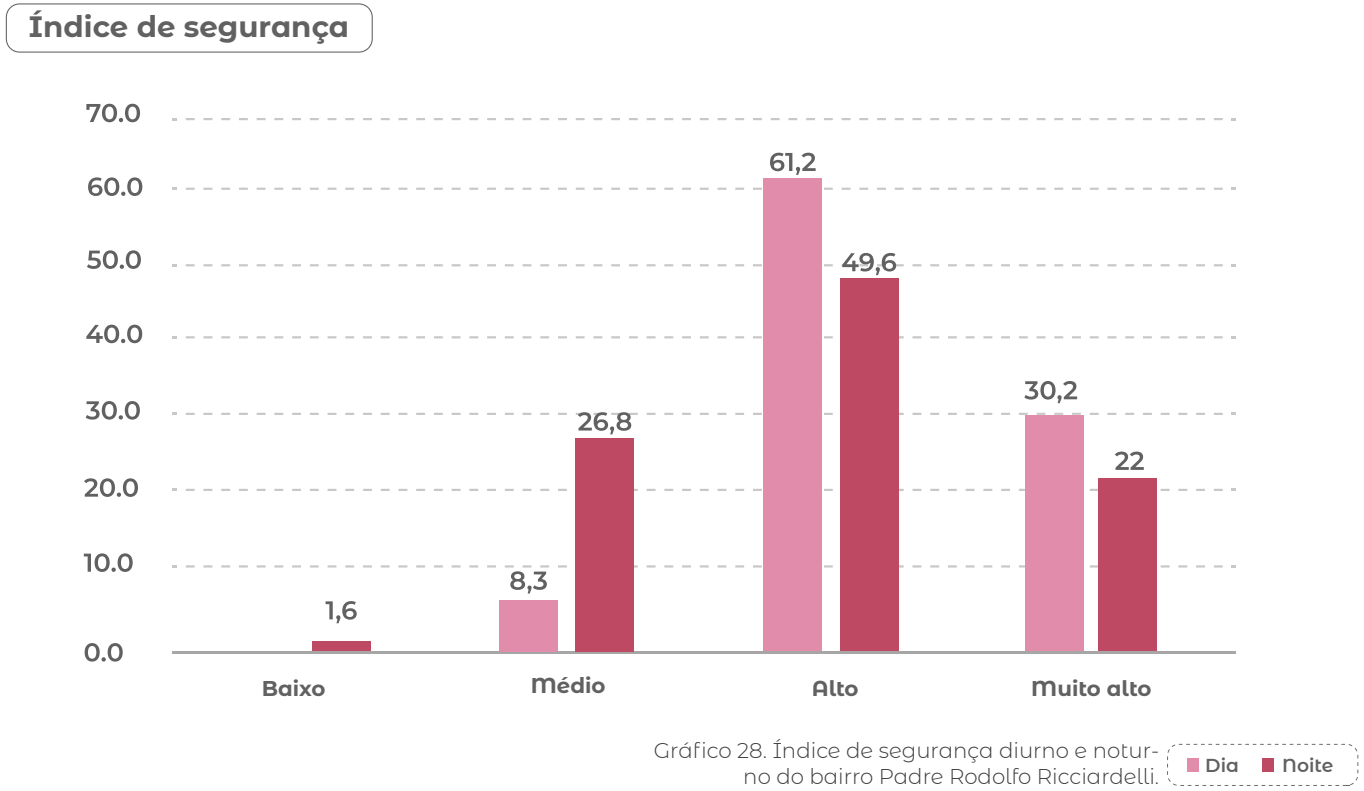
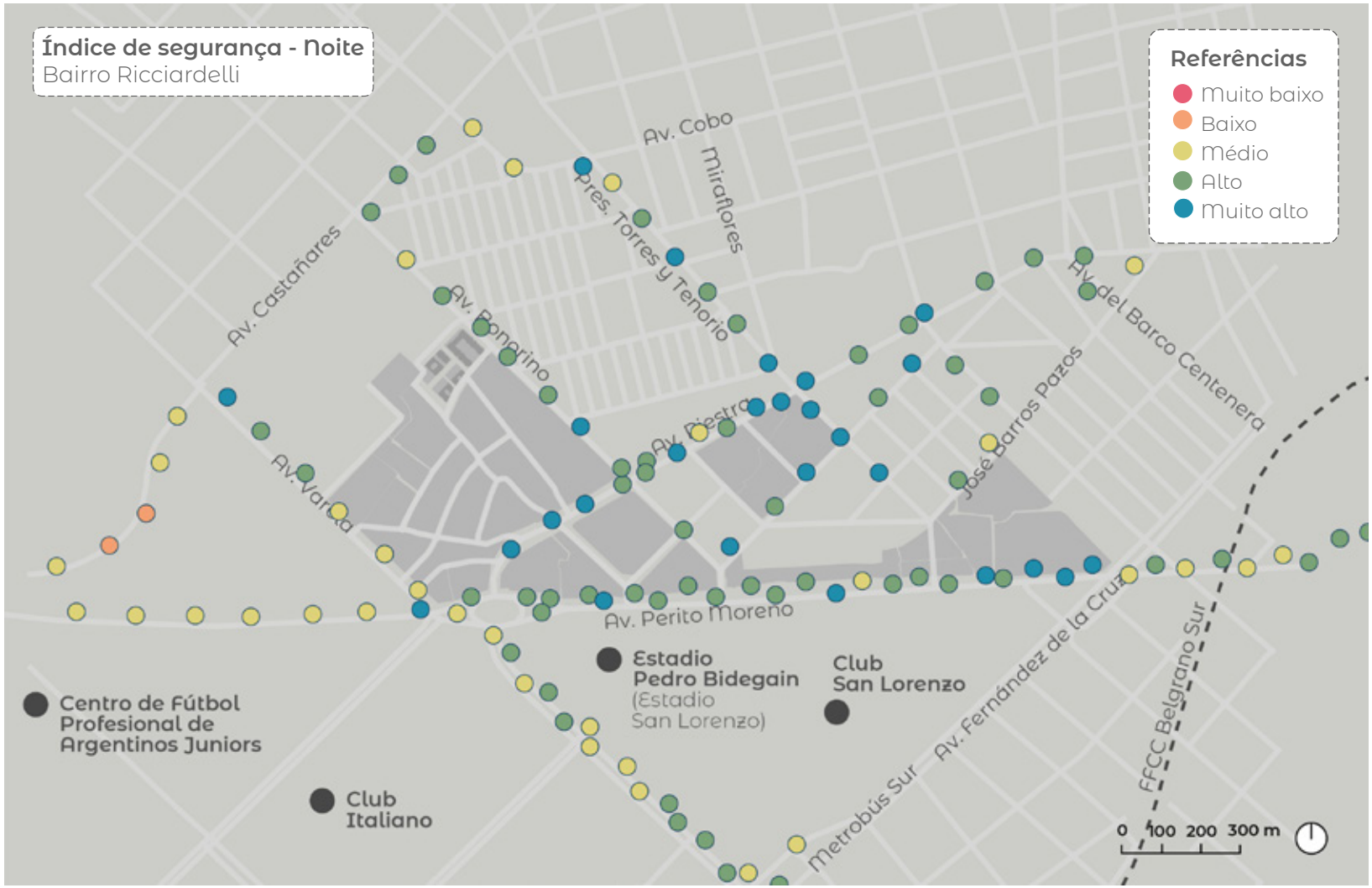


Gráfico 28. Índice de segurança diurno e noturno do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli.



Mapa 36. Índice noturno de segurança do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli.

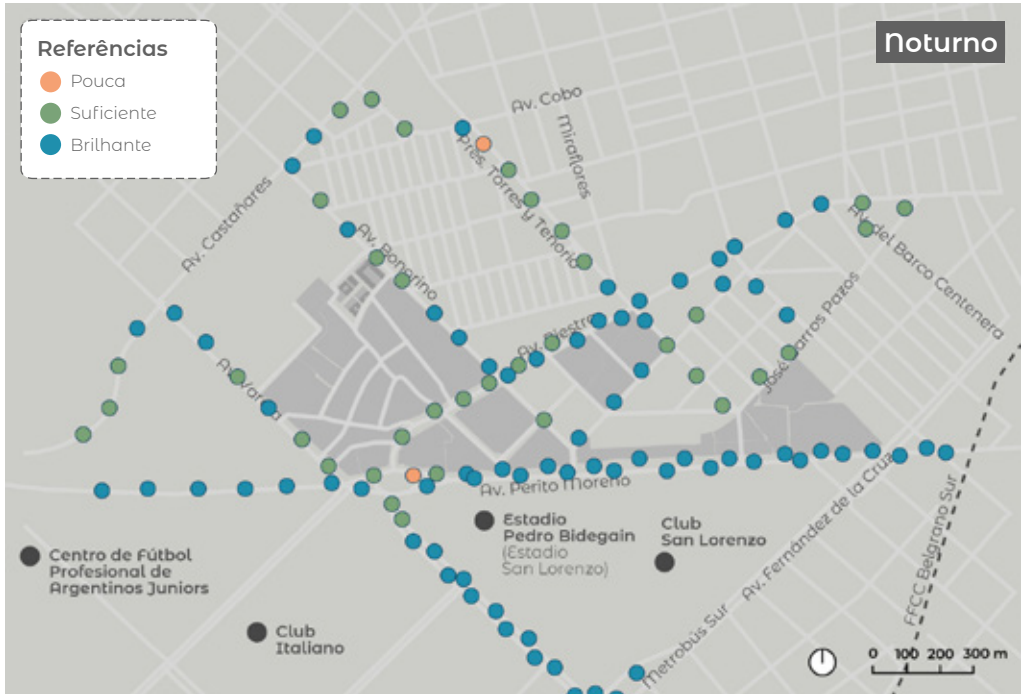
Presença de pessoas - Noite
Bairro Ricciardelli

Mapa 37. Presença de pessoas do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli, coleta noturna.



Iluminação - Noite
Bairro Ricciardelli

Mapa 38. Iluminação do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli.



Transporte público

Há **14 linhas de ônibus** nas imediações do bairro[45].

87 %

87% dos paradas de auditoria na área analisada possuem transporte público disponível a até **2 minutos de caminhada.**

1 %

O 1% restante 2 paradas de auditoria estão disponíveis em uma caminhada de **5 minutos ou mais.**

12 %

12% dos paradas de auditoria estão a uma distância entre **2 e 5 minutos a pé.**

[45] Linhas de ônibus 23, 26, 42, 44, 46, 50, 76, 101, 133, 135, 143, 150, 165 e 193.

Gráfico 29. Dados das auditorias do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli.

Refira-se que os baixos índices de **presença de pessoas** no período noturno contrastam com a elevada pontuação na variável iluminação, como se pode verificar nos mapas anteriores, o que sugere que o nível de iluminação não é um fator decisivo na hora de escolher onde ir.

As variáveis que compõem o índice composto de segurança para mulheres se comportam de forma semelhante entre o dia e a noite, sendo a iluminação e a visibilidade as variáveis que apresentam maior variação. No entanto, essas diferenças são pequenas. Embora as variáveis presença de pessoas e presença mista também apresentem pequenas variações, é importante ressaltar que apresentam escore muito baixo durante o dia e à noite.

O gráfico abaixo representa a pontuação média obtida nos paradas coletados durante a pesquisa com a metodologia quantitativa, de acordo com cada variável e horário de coleta, deixando visível a pequena diferença entre os dois intervalos de tempo. A maior diferença se dá pelas variáveis visibilidade, **seguida da iluminação, presença mista e presença de pessoas.**

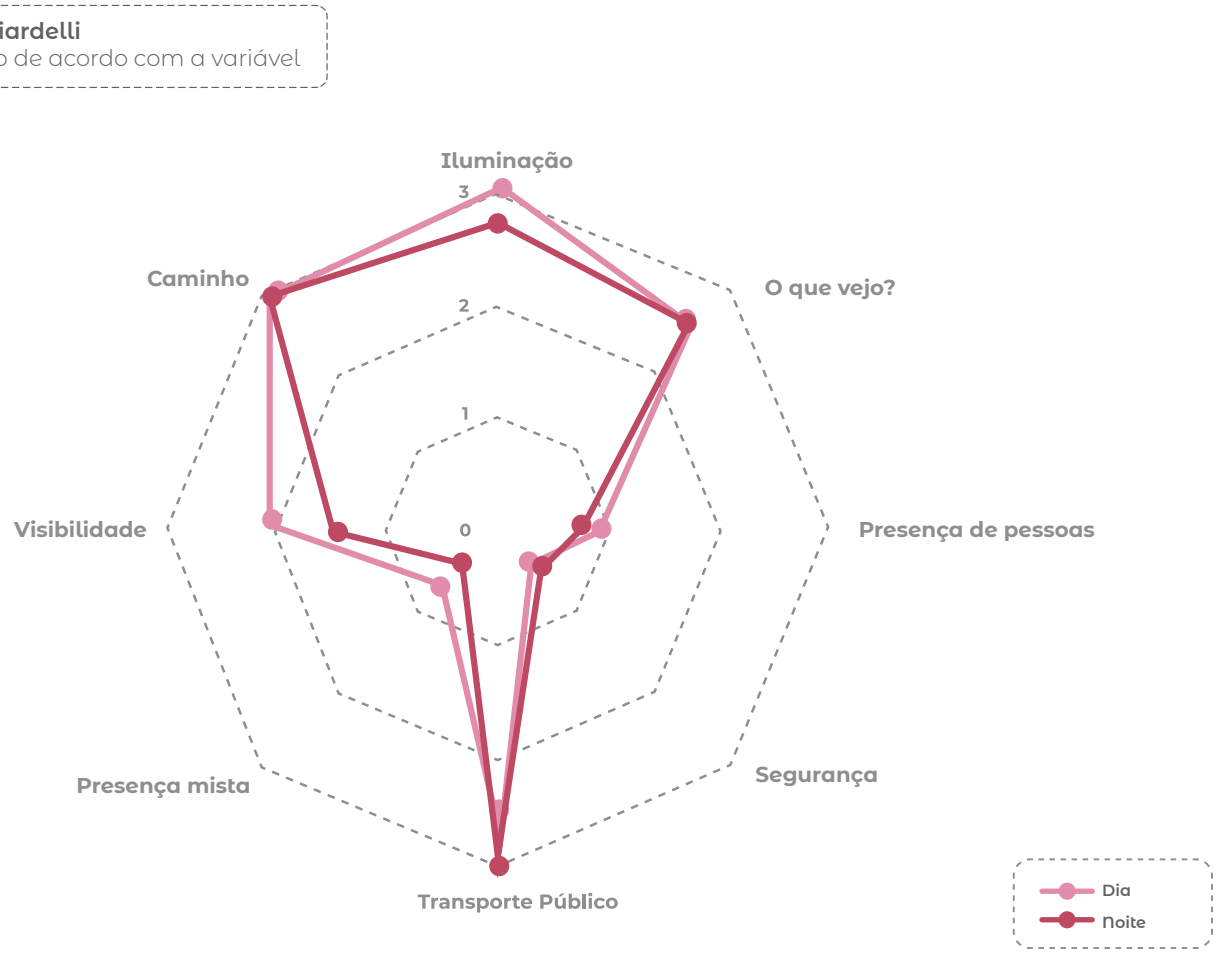


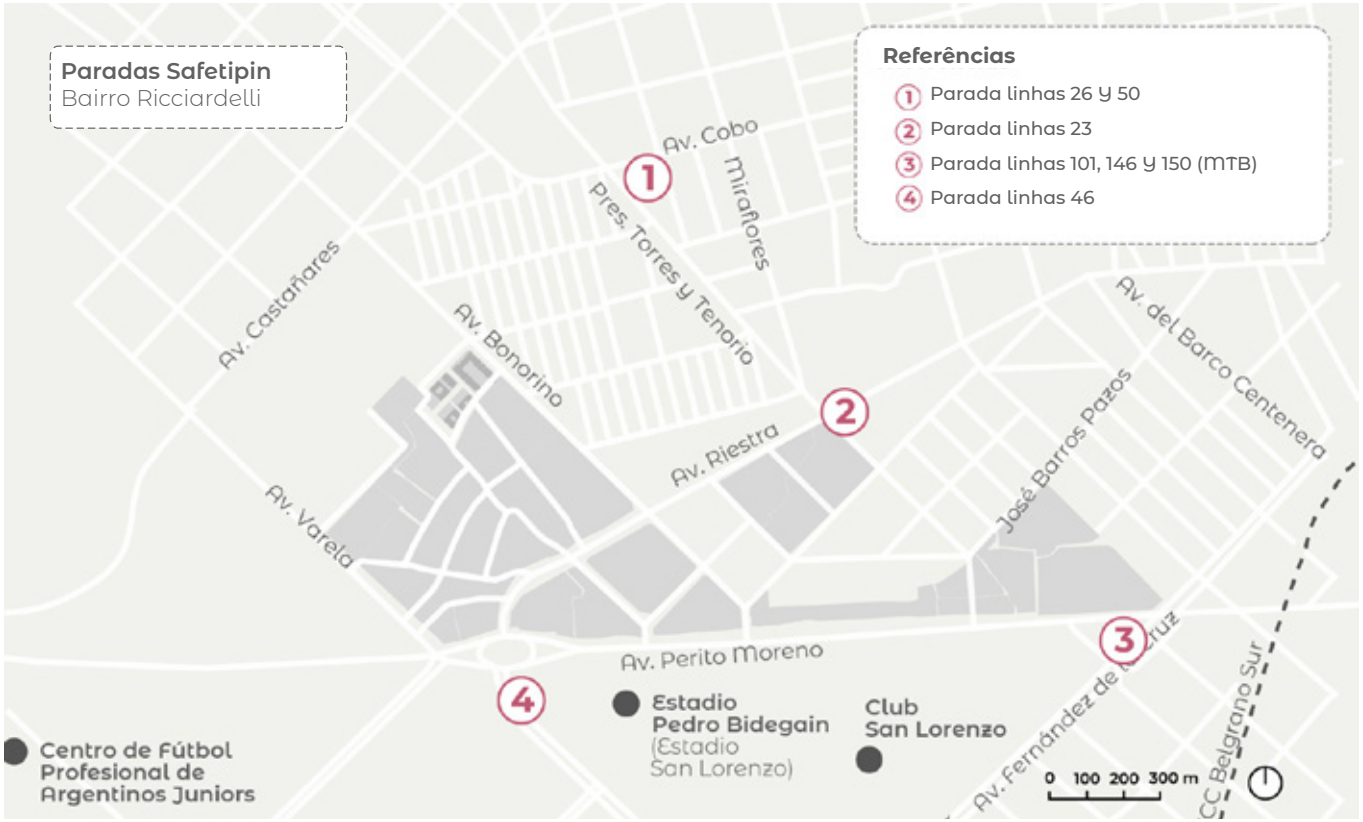
Gráfico 30. Valor médio segundo a variável do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli. Valor médio de acordo com a variável onde 0 corresponde a muito baixo e 3 a muito alto.

Fase I - Quantitativa

Vistorias e auditorias a paradas de transportes públicos | Site Safetipin

Foram pesquisadas quatro paradas no entorno do bairro onde também foram realizadas 22 entrevistas com usuários de 7 linhas de ônibus (23, 26, 46, 50, 101, 146 e 150). Estes foram selecionados a partir dos dados de transações do SUBE e validados com referências territoriais por serem os mais utilizados pelos moradores do bairro.

Os resultados das auditorias das paradas do transporte público mostraram que as condições de infraestrutura das paradas são heterogêneas. No entanto, surgiu um aspecto comum a todos: a falta de visibilidade. A possibilidade de ser visto e observado indiretamente por outro pode impactar diretamente na **percepção de insegurança** manifestada durante as pesquisas.



Mapa 39. Localização dos paradas de ônibus do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli.

Auditoria de parada

	sinalização	abrigo	assento	estado da calçada	acessibilidade universal	obstáculo	visibilidade	vigilância	iluminação
1	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✓
2	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✓	✗
3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓
4	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗

Tabela 7. Auditoria dos paradas de ônibus do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli.

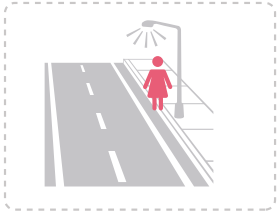
Percepção de insegurança
em mulheres



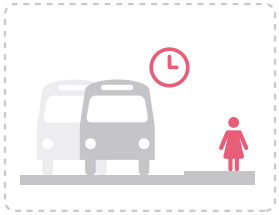
2 em cada 9 mulheres entrevistadas disseram que combinaram rotas de ônibus até chegar ao ponto de destino, para economizar tempo e se sentirem mais seguras



7 em cada 9 mulheres se sentem seguras no caminho para o ponto de ônibus ou enquanto esperam pelo ônibus.



As principais causas ligadas ao sentimento de insegurança nas mulheres são o **medo de assaltos e a falta de iluminação** nas paradas e no trajeto até as paradas.



As principais controvérsias apontadas foram: **a baixa frequência de circulação dos serviços de transporte público** à noite e a consequente dependência de serviços alternativos como remises, que encarecem as viagens.

Gráfico 31. Percepção de insegurança no bairro Padre Rodolfo Ricciardelli.



Foto 38. Mapeamento participativo e diagnóstico a pé no bairro 20.
Gráfico 32. Depoimentos de usuários do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli.

Fase II - Qualitativa

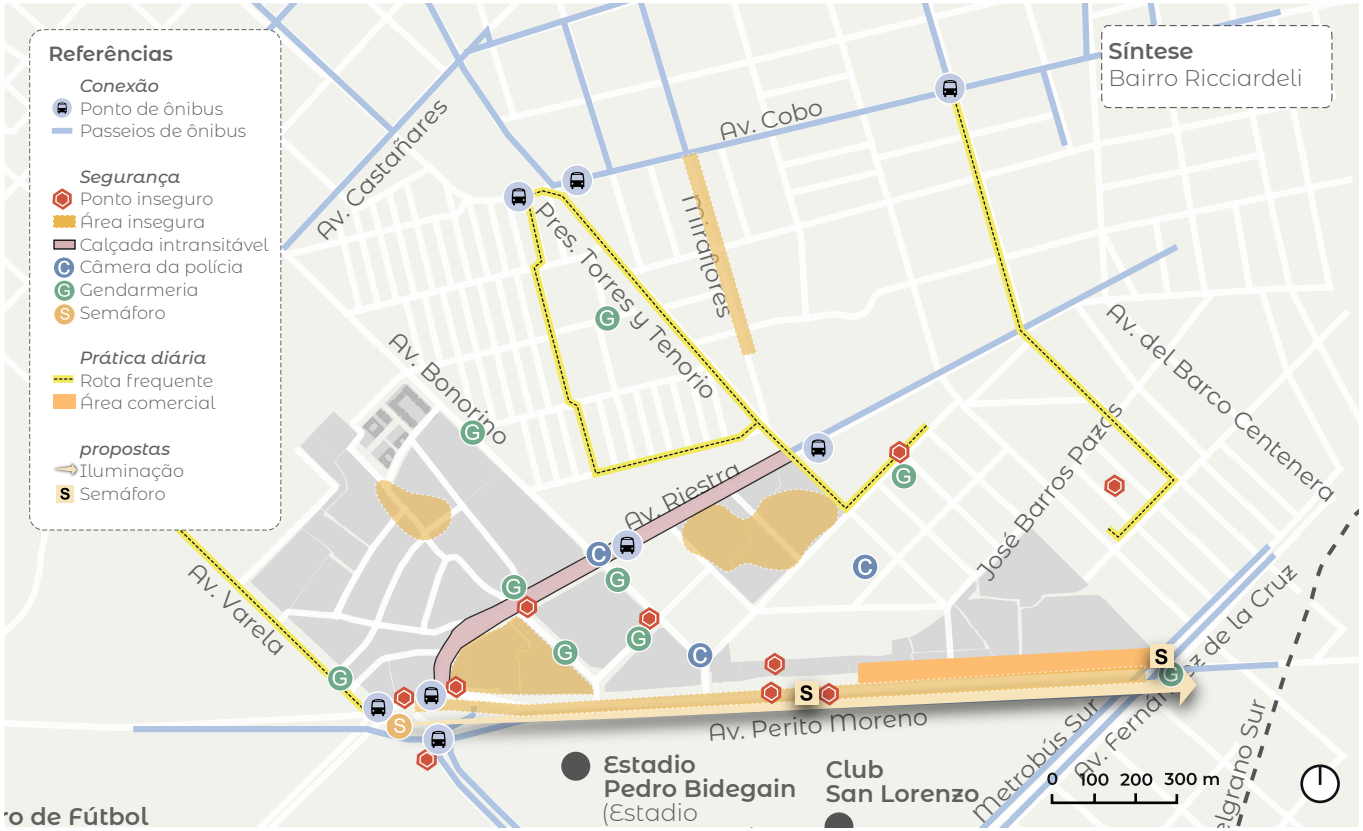
Mapeamento Participativo

Local: Posto de Atendimento de Bairro - Av. Riestra e Bonorino
Dia e horário: 5 de abril de 2022 entre 17h e 19h
Chamada: pelo IVC
Duração: 120 minutos / 2 horas
Participantes: 10 mulheres entre os 25 e os 60 anos
Equipe presente: equipe IVC, equipe SECTOP e 2 pessoas da Cooperativa Cambalache.

A instância do mapeamento participativo permitiu a coleta de dados qualitativos sobre as experiências cotidianas de mobilidade das mulheres no bairro e seu entorno. As informações coletadas foram refletidas em cinco mapas, que são apresentados a seguir em um mapa de síntese:

- Práticas diárias
- Saindo do bairro
- Conexões e formas de mobilidade
- **Percepção de segurança**
- Estratégias de mobilidade e espaço público

A informação recolhida e apresentada no mapa-síntese está intimamente relacionada com a convocatória e está condicionada ao local de residência dos participantes no workshop.



Mapa 40. Resumo do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli.

Práticas diárias

- Os principais motivos de deslocamento são tarefas de cuidado, compras para cuidados domiciliares e cumprimento de obrigações de estudo e trabalho.
- Os eixos comerciais consolidados são a **Av. Perito Moreno e a Av. Riestra** e a área conhecida como "Los Cholos". Os vizinhos mencionaram que depois das 21 horas esta área é considerada insegura.
- Os passeios frequentes são feitos principalmente a pé ou de ônibus, dependendo da distância a ser percorrida.
- As mulheres que participaram da atividade referiram evitar a circulação por passagens ou corredores por percebê-los como áreas mais inseguras.
- A escolha de alguns roteiros em detrimento de outros se deve à familiaridade que eles têm com esses locais e sua dinâmica: **a presença de lojas e o conhecimento de seus horários aumentam a percepção de segurança na hora de planejar os roteiros.**

Viagem para fora do bairro

- As mulheres que participaram do mapeamento participativo afirmaram que não costumam sair do bairro com frequência. Suas atividades estão concentradas no bairro.
- As viagens para fora do bairro são feitas principalmente de ônibus.
- Os principais motivos de viagem são o acesso a ofertas comerciais em outras áreas da cidade e a serviços de saúde com serviços mais complexos do que os existentes no bairro e arredores (principalmente centros localizados em Nueva Pompeya e Once).

Conexão do bairro com o meio ambiente

- Os vizinhos afirmaram que a escolha das linhas de ônibus[46] é determinada pela frequência e não pela distância percorrida a pé.
- A linha 23 é a única que atravessa o bairro. Deixa de circular entre as 19:00 e as 23:00, o que dificulta a locomoção. Os participantes mencionam que a operadora não entra por questões de congestionamento de trânsito e segurança cidadã.

Ambiente

- A tensão decorrente da ocupação do espaço público da Av. Riestra, onde há uso intensivo da rua como estacionamento, tanto por comerciantes quanto por moradores da região, dificulta todo tipo de circulação.

[46] Linhas de ônibus 44, 101 e 133 na Av. Cobo

Percepção de Segurança e Estratégias de Mobilidade

- Todos os acessos ao bairro pela Av. Perito Moreno, caracterizados por grandes muros correspondentes ao estádio, são considerados inseguros por estarem associados principalmente a roubos pela facilidade de fuga e conexão com o interior do bairro pelos corredores.
- A entrada do bairro pela rua Miraflores, muito movimentada nos horários de pico devido à sua ligação com os paradas de ônibus, também foi identificada como área insegura.
- Algunsparadasinseguroscoincidemcom a passarela de pedestres que deve ser percorrida para cruzar a Av. Perito Moreno e a falta de semáforos neste cruzamento.
- Nos dias em que há jogo no estádio San Lorenzo, todas as mulheres concordam que os crimes na Av. Perito Moreno aumentam.
- A "área atrás da sala[47]" também foi identificada como insegura pelas pessoas que circulam e frequentam aquele espaço, evidenciando um grande número de assaltos, principalmente adolescentes e mulheres, devido a sua proximidade com a escola e o posto de saúde[48].
- A insegurança percebida e sofrida parece estar fortemente associada a paradas e áreas de alta concentração de crimes, controlados por grupos ligados ao comércio de drogas.
- A presença de guaritas, câmeras e outros elementos de segurança não aumenta a percepção do mesmo.
- As pessoas priorizam deslocamentos para áreas onde conheçam os vizinhos e as dinâmicas existentes.
- As deslocações nocturnas são reduzidas ao mínimo e apenas em caso de urgência, sendo que no caso de ter que efectuar deslocações nocturnas optam-se por remises privadas.

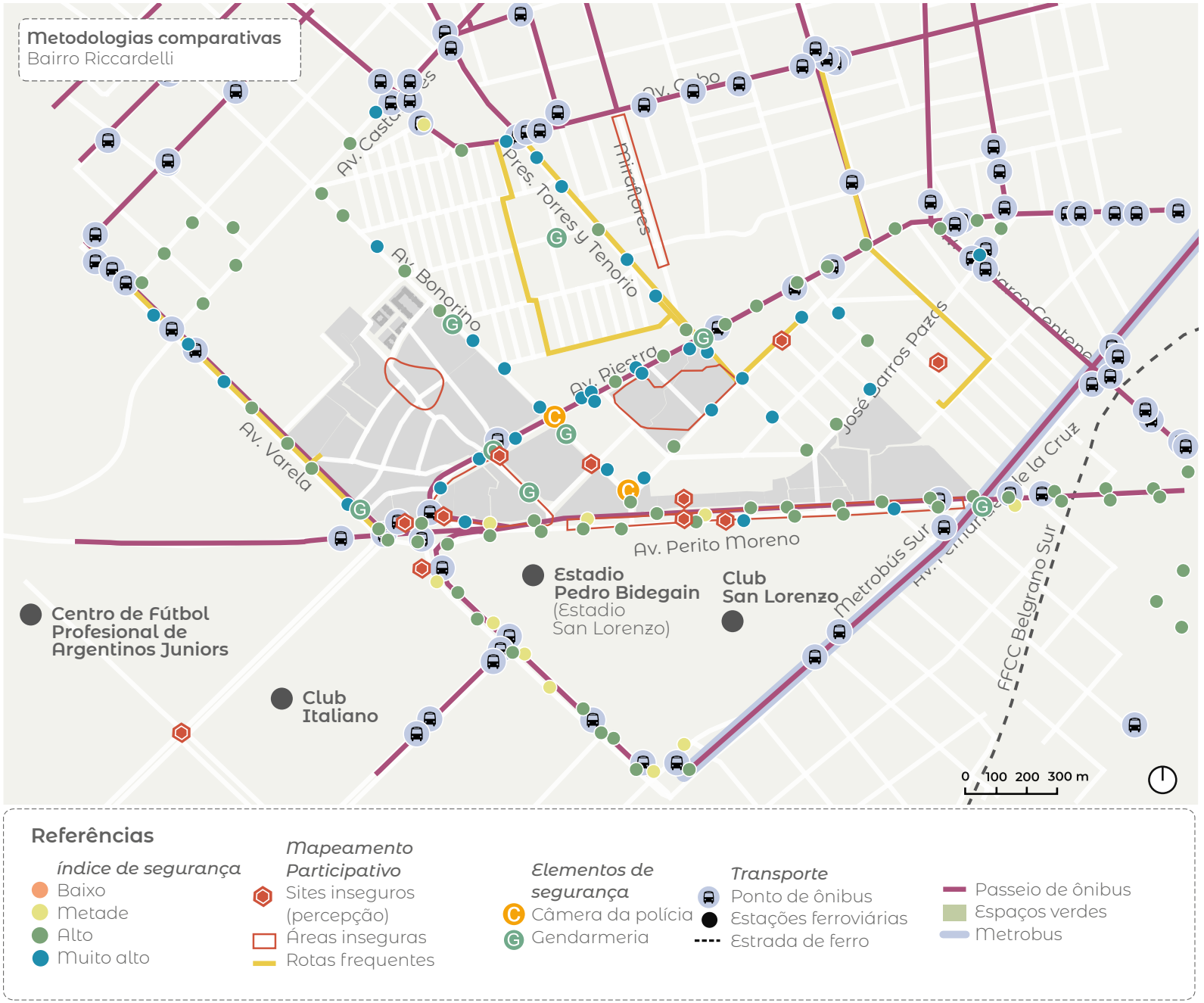
[47] Os CeSAC são geralmente chamados de salita
[48] CESAC nº 20

Resultados

O mapa abaixo mostra a sobreposição entre as duas metodologias que varia de acordo com as áreas do bairro. Por um lado, foram detectados paradas onde não há coincidências entre as duas metodologias: os depoimentos das oficinas fornecem uma perspectiva que contrasta com a informação recolhida pelo Safetipin.

Por outro lado, surgem no mapeamento participativo áreas percebidas como inseguras que não foram levantadas com a metodologia Safetipin. Por fim, verificam-se coincidências em alguns paradas. Abaixo estão algumas conclusões.

Mapa 41. Metodologias comparadas do Pe. Rodolfo Ricciardelli.



Transporte Público

O bairro possui bom nível de cobertura e acesso adequado ao transporte público; de fato, as mulheres que participaram da oficina frequentam um grande número de paradas de ônibus, localizados em artérias que coincidem com os trajetos diários que costumam utilizar para se locomover. Devido à escala do bairro, muitas mulheres mencionaram fazer transferências dentro do bairro para se deslocar para outras partes da cidade. Para além do elevado valor obtido com o inquérito Safetipin Nite para a variável transporte, muito se referiu à redução da frequência nocturna e à dependência de serviços privados para sair do bairro em caso de emergência. Isso porque o aplicativo avalia a infraestrutura e não a cobertura ou o nível de serviço.

Uso do Solo e Estrutura Urbana

O bairro Padre Ricciardelli (ex 11-1-14) é cercado por grandes extensões de equipamentos esportivos privados[49] (clubes e poliesportivos) com os quais a malha urbana é interrompida. O tecido predominante neste setor da cidade é misto, pela coexistência de usos residenciais e recreativos.

No mapa pode-se perceber que o bairro está ligado a outras áreas da cidade através das avenidas que o circundam e atravessam[50]. Da mesma forma, o mapa identifica instalações esportivas, principalmente de uso privado, que compõem as barreiras urbanas, principalmente a propriedade que corresponde às instalações do Club Atlético San Lorenzo em suas bordas.

Para o interior do bairro, é visível a conformação estrutural, constituída principalmente por passagens e corredores internos e por algumas avenidas que o atravessam[51] e se conectam com o entorno.

[49] San Lorenzo Sports Club, Italian Club, Argentina Juniors Club, entre outros.
[50] Av. Perito Moreno, Av. Riestra, Av. Varela, Av. Francisco Fernández de la Cruz, Av. Cobo.
[51] Av. Col. Esteban Bonorino, Pres. Torres y Tenorio, Av. Riestra

Bairro Ramón Carrillo

Foto 39. Vista aérea do bairro Ramón Carrillo.



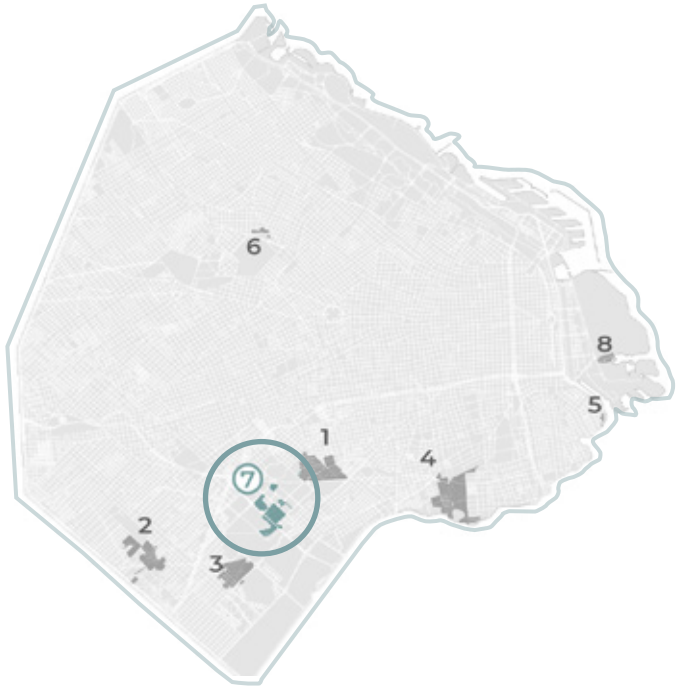
Bairros Ramón Carrillo, Fátima e Lacarra

O bairro formado pelos grupos Ramón Carrillo, Lacarra e Fátima é conhecido como Ramón Carrillo. Ramón Carrillo I foi construído em 1990 para reassentar as famílias que viviam no antigo abrigo Warnes. Lacarra (ou Ramón Carrillo II) foi construída no ano 2000 para reassentar famílias que viviam ao longo da rodovia Cámpora.

A zona é uma área de grandes vazios urbanos onde se agrupam bairros informais e conjuntos habitacionais. O tecido urbano difere de um bairro para outro: enquanto Carrillo e Lacarra são mais regulares, em Fátima o tecido não foi planejado. **Esta comuna caracteriza-se por uma fragmentação urbana** que alterna usos residenciais, industriais e de grande recreio como o Indo-American Park, o Victorias Park, o Roca Park, o City Park ou o Autódromo, entre outros imóveis pertencentes a clubes e associações.

Atualmente a obra do IVC tem como finalidade a reabilitação ambiental e autogestão do bairro. Além disso, as ações incluem obras de infraestrutura, melhorias integrais do espaço público, refuncionalização de áreas comuns, capacitação de áreas socioculturais da comunidade e ações de regularização fundiária.

Foto 40. Cartão postal urbano do bairro Ramón Carrillo.

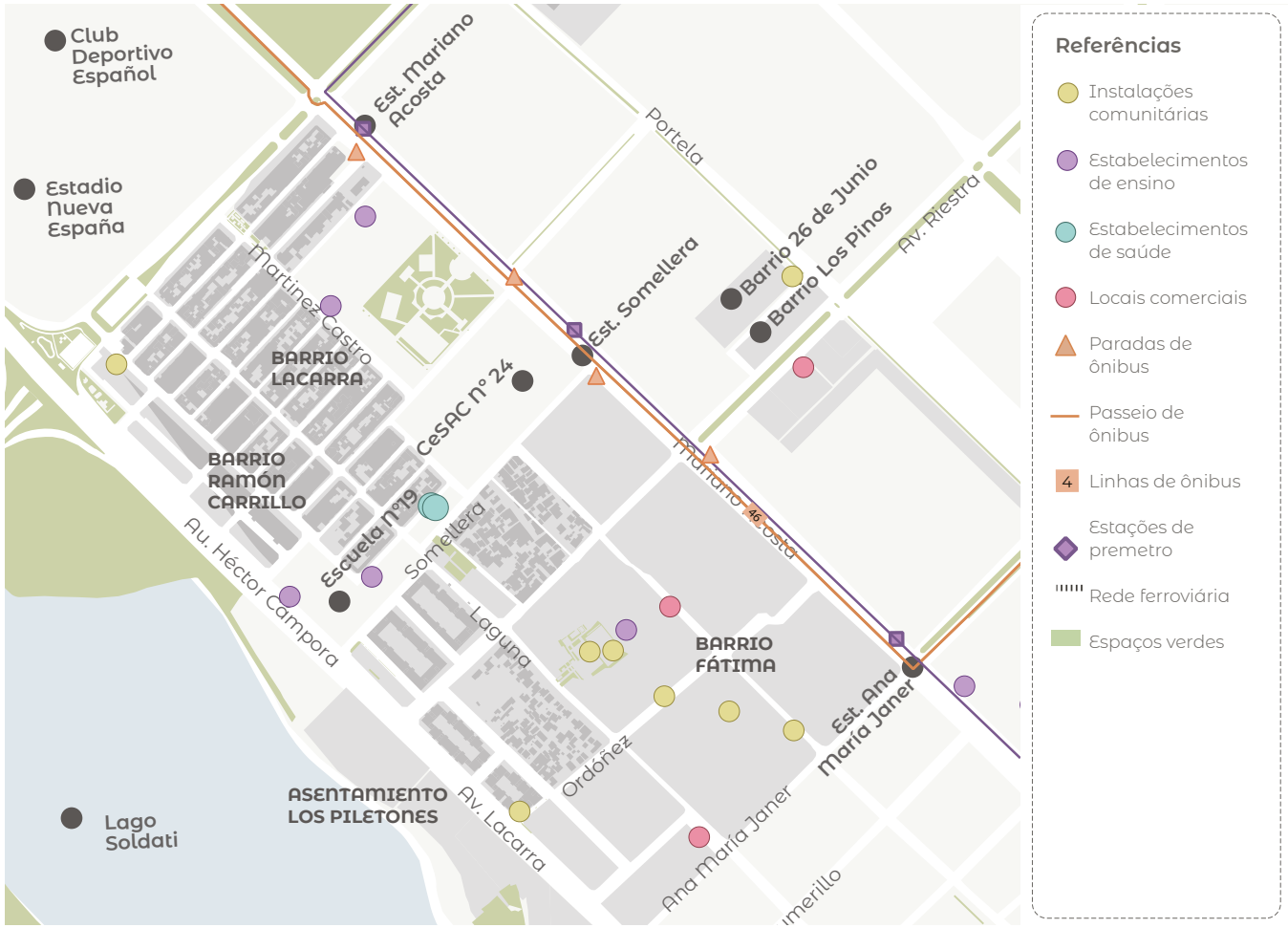


Dados sociodemográficos Bairro Ramón Carrillo e Lacarra[52]

Localização: Villa Soldati | comuna 8
Habitantes: 5.970 (5.028 Carrillo + 942 Lacarra)
Famílias: 2035 (1751 Carrillo + 284 Lacarra)
Habitações: 947 (812 Carrillo + 135 Lacarra)
Área: 11 hectares
Densidade: 543 hab/ha

Dados sociodemográficos Bairro Fátima[53]

Área: 17,1 ha
Densidade: 58082 hab/ha
Famílias: 4400
Habitações: 4000



[52] Instituto de Habitação da Cidade (2017). Relatório Final Censos 2016 Bairro Ramón Carrillo Buenos Aires: Departamento de Estatística e Censos, Gerência de Intervenção Social e Operações de Habitat, Gerência de Desenvolvimento Habitacional.

[53] Censo 2010; Direcção-Geral de Estatísticas e Censos (Ministério das Finanças GCABA) com base em dados do INDEC. Censos Nacionais de População, Domicílios e Habitação. Fonte RENABAP (2022).Fuente RENABAP (2022).

Mapa 42. Localização do bairro Ramón Carrillo em CABA. Rede de transporte nos bairros Ramón Carrillo, Lacarra e Fátima - Linhas 46, 101, 114, 143 e 150 (Metrobus da Avenida Cruz).

Fase I - Quantitativa

Coletade dados do ambiente urbano diurno e nocturno | Safetipin Nite

Nome do bairro: Barrio Ramón Carrillo
Coleta Diurna: 16-11-2021/ 17h10 às 18h40
Coleta Noturna: 24-11-2021/ 18h00 às 20h05
KM recolhidos (média): 20
Paradas auditadas: 4
Depoimentos coletados: 22
Número de fotos diurnas: 288
Número de fotos noturnas: 457

O índice composto de segurança apresenta valores muito elevados no interior do bairro e na Avenida Mariano Acosta, eixo fundamental do bairro por concentrar as atividades comerciais e a circulação de transportes e pessoas, como pode ser observado no mapa.

A oeste do bairro, os paradas situam-se dentro dos valores altos. À beira da autoestrada[54] junto à grande propriedade verde, os valores são maioritariamente médios, devido ao reduzido número de pessoas que circulam por estes espaços, à escassa oferta de serviços e ao muro que divide a malha do traçado da autoestrada . Nas imediações do bairro[55] e margeando as instalações esportivas[56] e o Parque Indoamericano, os paradas de auditoria obtiveram valores baixos e muito baixos no índice composto de segurança.

[54] Rodovia Campora
[55] Na Av. Castañares
[56] Clube Desportivo Espanhol

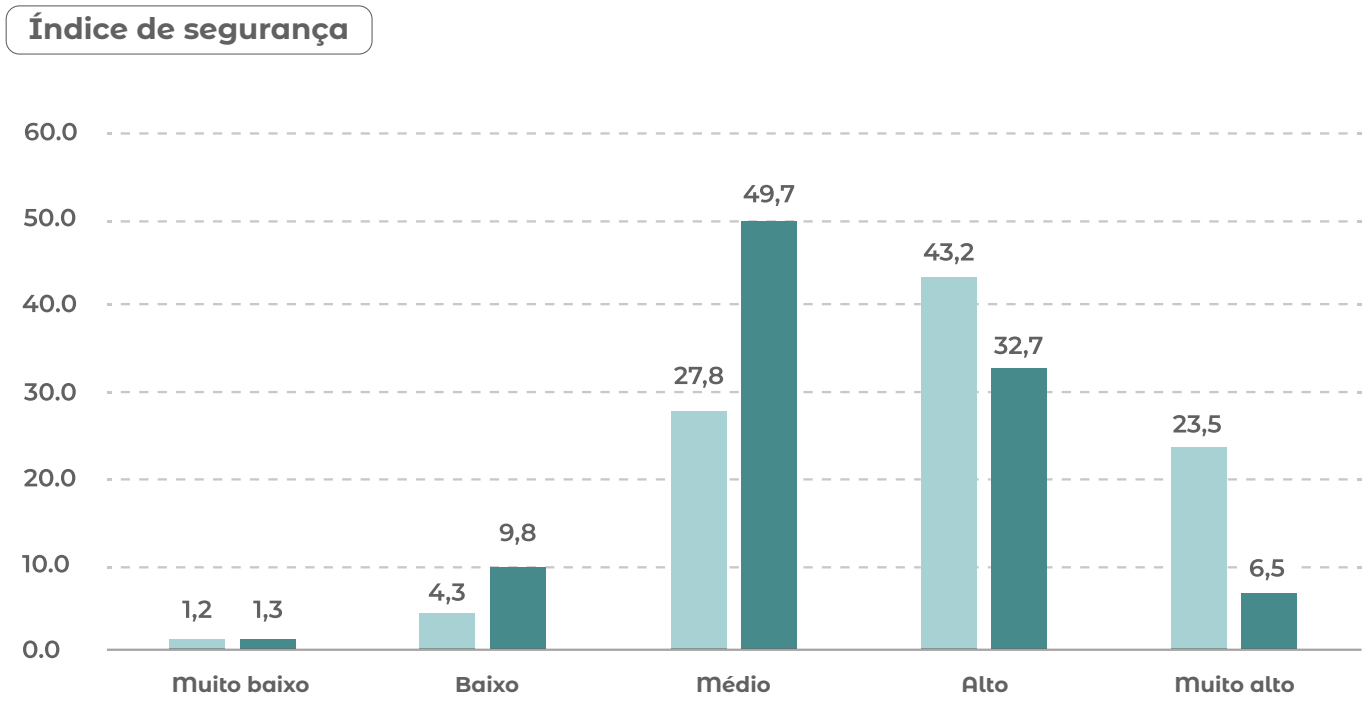
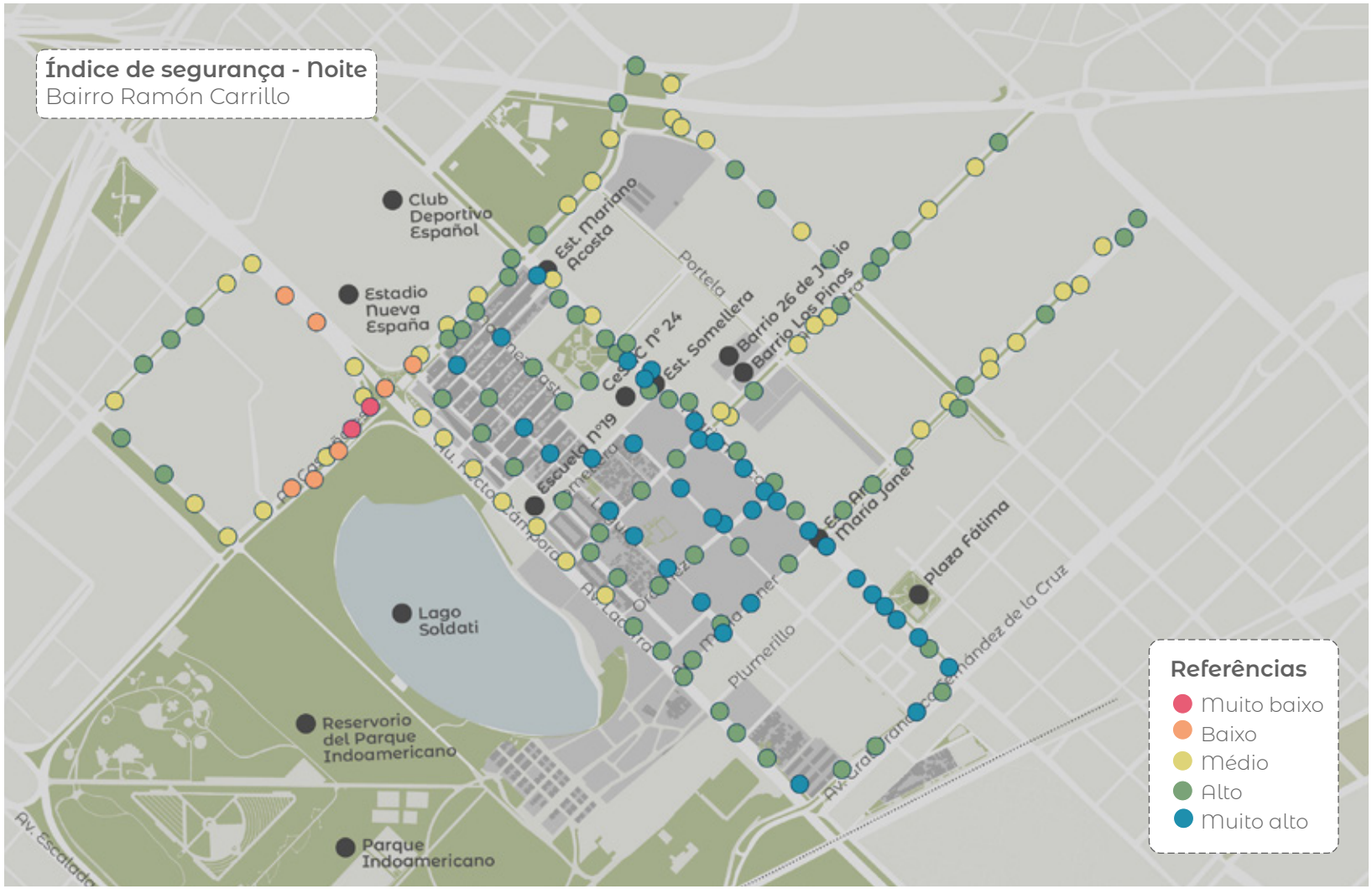


Gráfico 33. Índice de segurança diurno e noturno dos bairros Ramón Carrillo, Fátima e Lacarra.

Durante a coleta foi registrado que não há semáforos no entorno da rodovia. Devido à presença de grandes imóveis no entorno deste trecho, circulam menos pessoas do que nas ruas principais e, ao mesmo tempo, há menos iluminação. Existe então uma clara diferença entre os valores para o interior do bairro e para as margens, principalmente nas zonas onde existem instalações desportivas e acesso às autoestradas. Com o aumento da oferta de serviços urbanos, aumenta a circulação de pessoas e com isso o valor do índice composto de segurança.



Foto 41. Rodovia da Cámpora.



Mapa 43. Índice de segurança noturna do bairro Ramón Carrillo.

Visibilidade - Dia
Bairro Ramón Carrillo

Mapa 44. Visibilidade do bairro Ramón Carrillo, coleta diária.



Visibilidade - Noite
Bairro Ramón Carrillo

Mapa 45. Visibilidade do bairro Ramón Carrillo, coleta noturna.



Transporte público

Nas imediações do bairro existe **1 linha de ônibus**[57] e o Premetro[58].

18 %

18% dos paradas de auditoria na área analisada possuem transporte público disponível a uma distância de **5 ou mais minutos a pé.**

59 %

59% dos paradas de auditoria na área analisada possuem transporte público disponível a até **2 minutos de caminhada.**

23 %

23% dos paradas de auditoria na área analisada têm transporte público disponível em uma distância entre **2 e 5 minutos a pé.**

[57] Ônibus linha 46
[58] Linha do bonde com 7,4 km de extensão e 18 estações inauguradas.

Gráfico 34. Dados das auditorias dos bairros Ramón Carrillo, Fátima e Lacarra.

As variáveis com maior incidência na diferença entre as coletas diurnas e noturnas são iluminação, presença de pessoas e visibilidade. A iluminação diminui por motivos relacionados com a ausência de luz natural, embora se mantenha com valores suficientes. **A presença de pessoas e a visibilidade variam devido ao fato de que a atividade urbana e a circulação de pessoas diminuem à noite**. É interessante observar a forma como a distribuição dos valores médios de visibilidade se concentra à noite para o interior do bairro e no seu perímetro imediato, enquanto durante o dia se localiza de forma mais limitada para o interior do bairro. vizinhança. Pode-se pensar que durante a noite há mais atividade nas casas existentes nas bordas do bairro.

O gráfico abaixo representa a pontuação média obtida nos paradas coletados durante a pesquisa com a metodologia quantitativa, de acordo com cada variável e horário de coleta, deixando do visível a pequena diferença entre os dois intervalos de tempo. À primeira vista, verifica-se que todas as variáveis se comportam de forma semelhante entre o dia e a noite, sendo a iluminação, a presença de pessoas e a presença mista as variáveis que apresentam maior variação devido a questões inerentes ao ritmo urbano. Estas também apresentam valores muito baixos face às restantes variáveis, o que confirma a utilização dos espaços de forma sobrerrepresentada pelos homens.

Bairro Ramón Carrillo
Valor médio de acordo com a variável

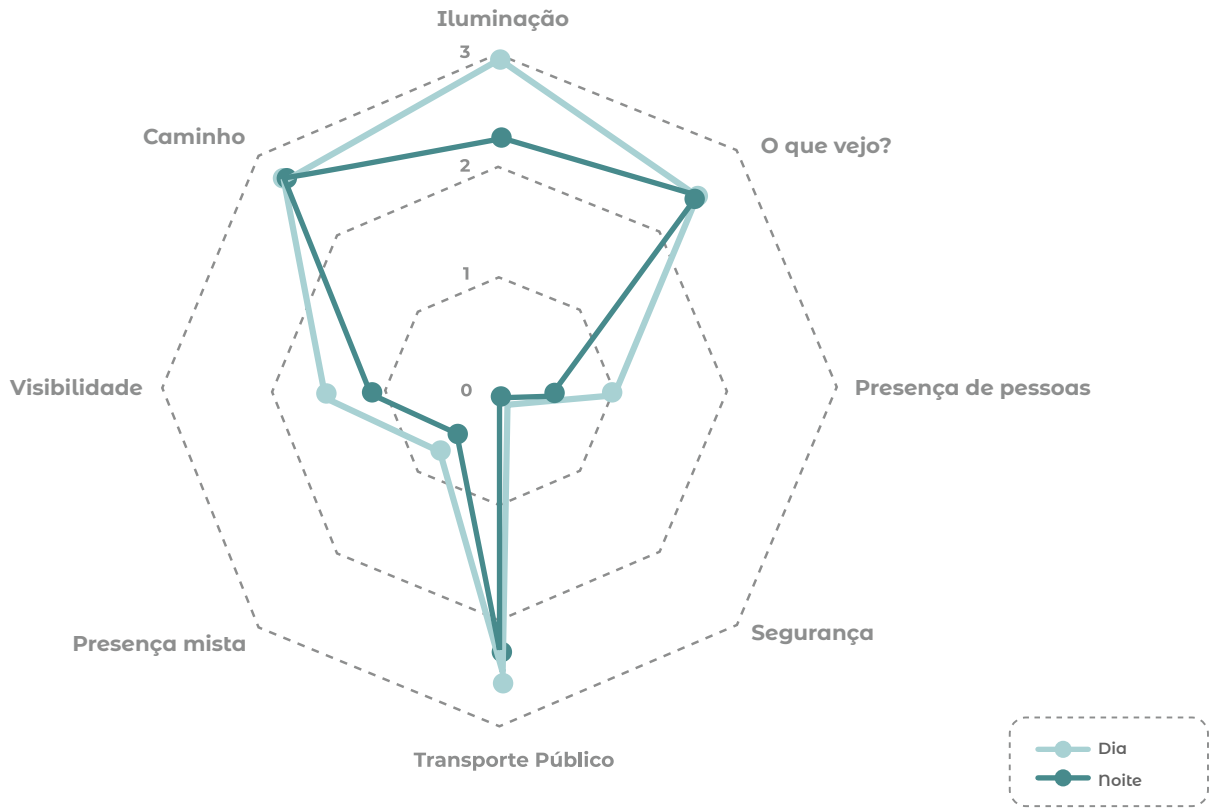


Gráfico 35. Valor médio segundo variável dos bairros Ramón Carrillo, Fátima e Lacarra. Valor médio de acordo com a variável onde 0 corresponde a muito baixo e 3 a muito alto.

Fase I - Quantitativa

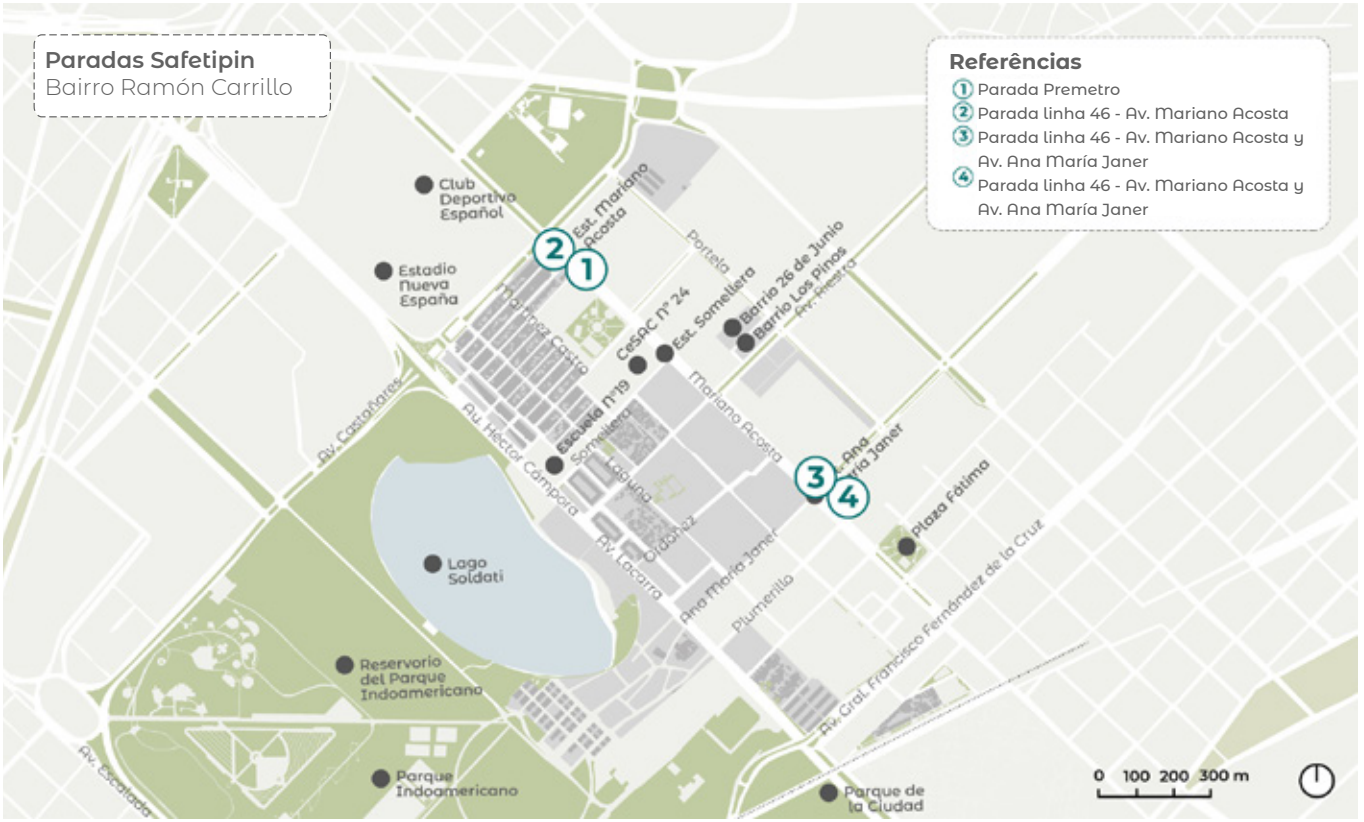
Vistorias e auditorias a paradas de transportes públicos | Site Safetipin

Foram pesquisadas quatro paradas na Av. Mariano Acosta onde foram realizadas 22 entrevistas com usuários de uma linha de ônibus (linha 46) e do Pré-metro. Estes foram selecionados a partir dos dados de transações do SUBE e validados com referências territoriais por serem os mais utilizados pelos moradores do bairro.

A auditoria das paradas do transporte coletivo mostra que a maioria sofre de deficiências em relação aos equipamentos disponíveis, não possui abrigo, assentos e infraestrutura com acesso universal; A vigilância também não foi identificada neles. No entanto, possuem **iluminação, elemento chave na percepção de segurança dos usuários**, embora os depoimentos coletados nas pesquisas sugiram que isso não seria suficiente para as mulheres.



Foto 42. Av. Mariano Acosta.



Mapa 46. Localização das paradas de ônibus no bairro Ramón Carrillo.

Auditoria de parada

	sinalização	abrigo	assento	estado da calçada	acessibilidade universal	obstáculo	visibilidade	vigilância	iluminação
1	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✗	✓
2	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓
3	✗	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✓
4	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗

Tabela 8. Auditoria dos paradas de ônibus do bairro Ramón Carrillo.

Percepção de insegurança
em mulheres



10 em cada 15 mulheres indicam que sempre se sentem inseguras no caminho para o ponto de ônibus, independentemente da hora do dia.



14 de cada 15 mujeres se sienten inseguras mientras esperan en la parada de autobúsescurecer.

Percepção de insegurança
em homens



2 em cada 5 homens expressam que sempre se sentem inseguros no caminho para o ponto de ônibus.



Nenhum homem afirmou que se sente inseguro enquanto espera no ponto de ônibus.

Gráfico 36. Percepção de insegurança nos bairros Ramón Carrillo, Fátima e Lacarra.

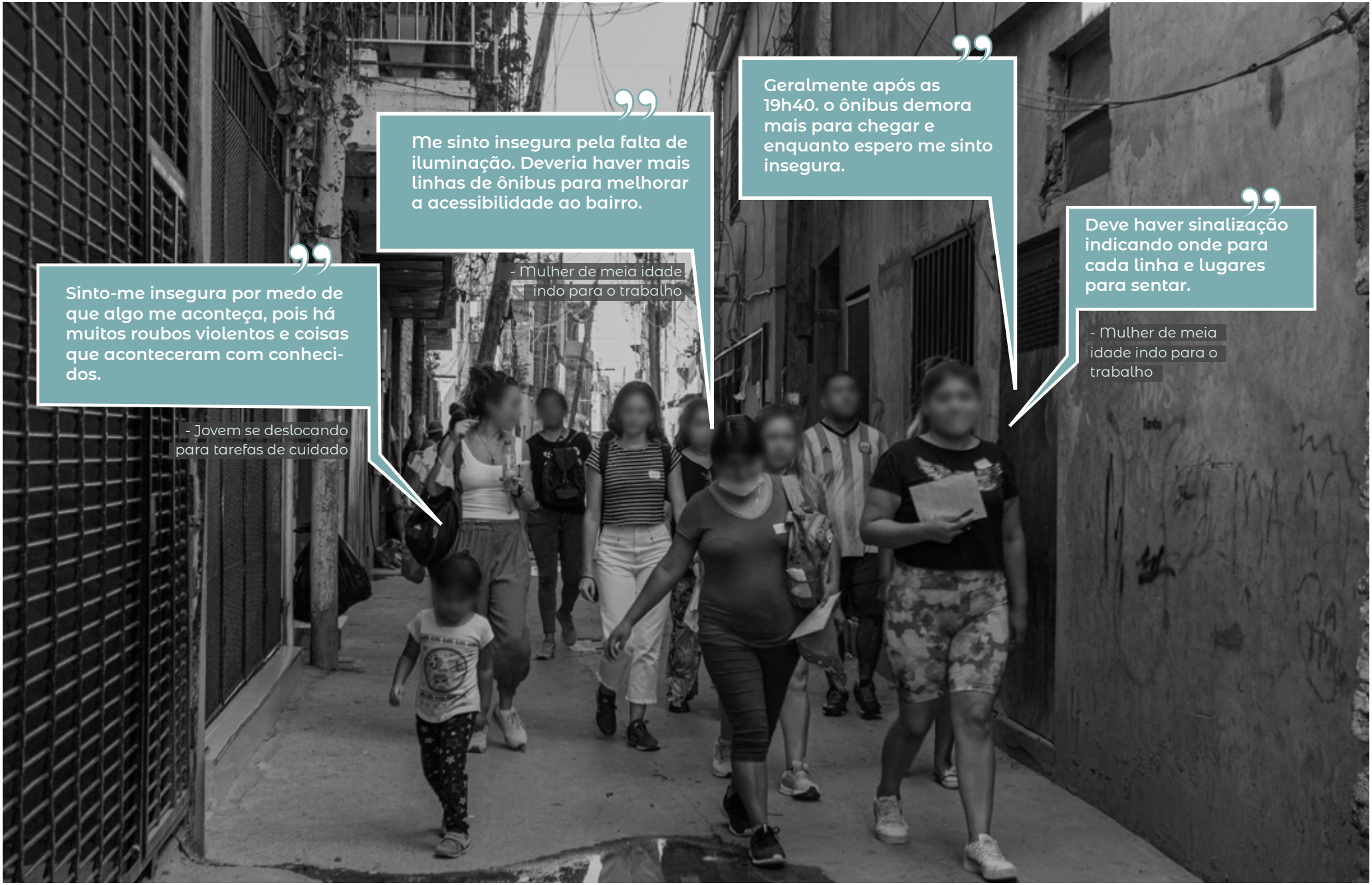


Foto 43. Diagnóstico a pé no bairro 20.
Gráfico 37. Depoimentos de usuários dos bairros Ramón Carrillo, Fátima e Lacarra.

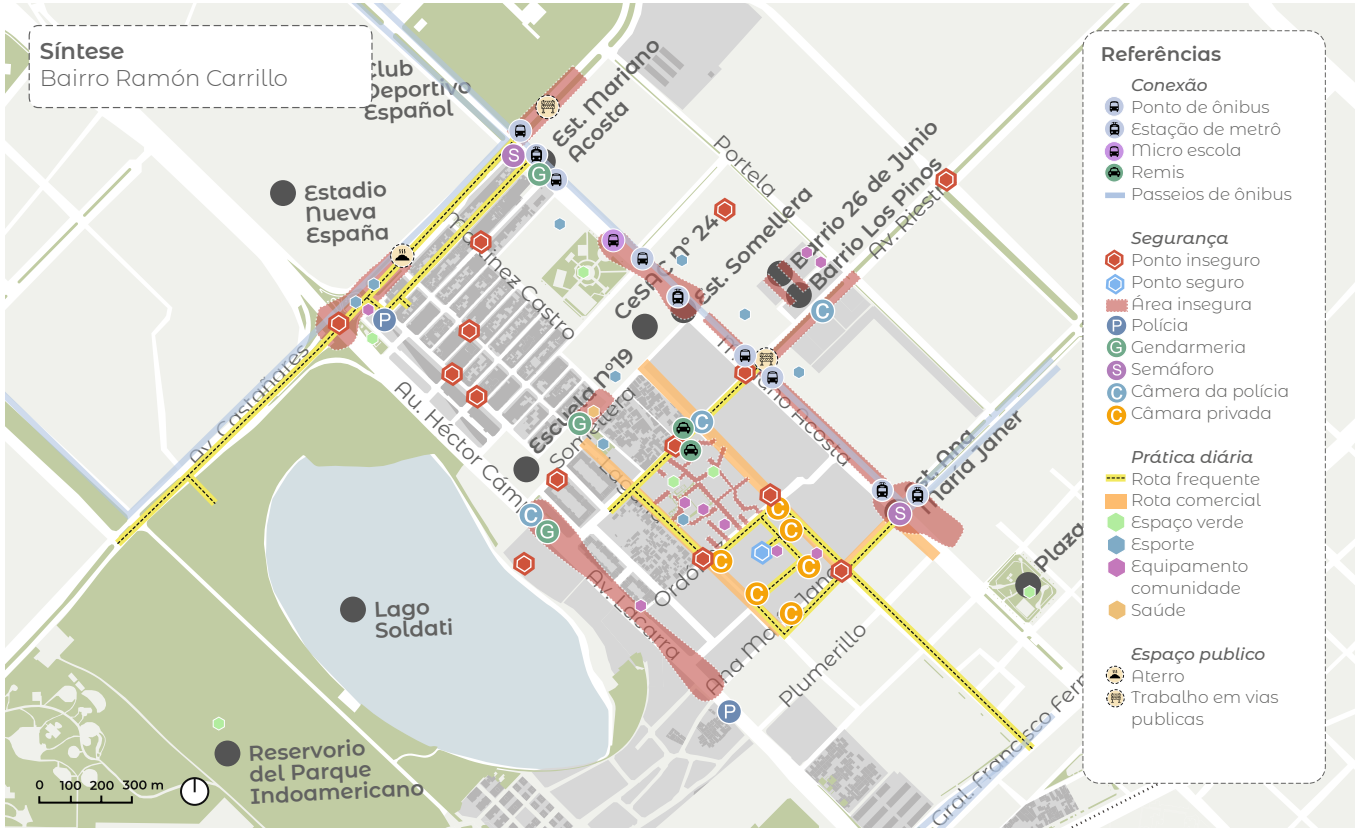
Mapeamento Participativo

Local: Centro Educacional Comunitário (CEC) - Martínez Castro e Pasaje C
Dia e horário: 29 de março de 2022 entre 17h e 19h
Chamada: pelo IVC
Duração: 120 minutos / 2 horas
Participantes: 14 mulheres entre 20 e 65 anos
Equipe presente: 2 pessoas da equipe IVC, 3 pessoas da SECTOP e 3 pessoas da Cooperativa Cambalache.

A instância do mapeamento participativo permitiu a coleta de dados qualitativos sobre as experiências cotidianas de mobilidade das mulheres no bairro e seu entorno. As informações coletadas foram refletidas em cinco mapas, que são apresentados a seguir em um mapa de síntese:

- Práticas diárias
- Saindo do bairro
- Conexões e formas de mobilidade
- **Percepção de segurança**
- Estratégias de mobilidade e espaço público

A oficina foi frequentada por um maior número de mulheres do bairro de Fátima do que de Ramón Carrillo, pelo que os resultados obtidos durante a atividade não respondem necessariamente à realidade completa do bairro.



Mapa 47. Resumo do bairro Ramón Carrillo.

Práticas diárias

- Os deslocamentos são realizados principalmente a pé.
- As artérias preferenciais e os principais centros comerciais são as **ruas Laguna, Martínez Castro, Ana María Janer e Av. Lacarra.**
- Uma concentração de atividades é identificada nos blocos 2 e 5: especificamente instalações comunitárias, esportivas e educacionais. **Outras centralidades foram identificadas na Casa Fátima e na Plaza Ramón Carrillo.**
- Instalações mais movimentadas: saúde (CeSAC nº 24) e educação (Escola nº 19 e Jardim de Infância nº 4).

Conexão do bairro com o meio ambiente

- Os meios de transporte mais utilizados são o ônibus (linha 46) e o Pré-metro, ambos na **Av. Mariano Acosta**. É importante levar em consideração que o Premetro não funciona à noite ou em dias de chuva e a linha 46 apresenta irregularidades em seu funcionamento em determinados dias e horários.
- As paragens mais frequentadas não estão sinalizadas nem têm iluminação ou abrigo.
- Outras paradas de ônibus menos utilizadas: linhas 101, 143 e 150 **(Metrobus de la Av. Cruz)**. Devido à distância a ser percorrida a pé, é a última opção.
- Não há linhas de ônibus que cruzam o bairro.
- Remises do bairro da **Av. Riestra** são usados: principalmente para casos excepcionais onde as outras opções não são suficientes.

Viagem para fora do bairro

- Os deslocamentos são feitos, em maior medida, de ônibus ou Premetro na **Av. Mariano Acosta**. Em menor escala, utiliza-se o **Metrobus da Av. Cruz** ou os paradas de ônibus da **Av. Escalada.**
- Remises privados são usados em situações de emergência ou durante a noite.
- Os principais atrativos fora do bairro são as unidades de saúde com melhores serviços e benefícios do que o centro de saúde do bairro.

Percepção de Segurança e Estratégias de Mobilidade

- Das 19h às 20h a sensação de insegurança para esperar pelo transporte público aumenta devido à falta de iluminação e à diminuição da frequência dos transportes. Isso foi mencionado em relação às paradas do transporte público e do ônibus escolar na **Av. Mariano Acosta.**

- Situações de furto foram identificadas durante o trajeto até o Metrobús na **rua Mariano Acosta.**

- Foi notada a presença de pessoas que jogam pedras da rodovia em quem trafega pela área comercial da **Av. Lacarra.**

- O Bloco 5 do bairro de Fátima é uma das zonas mais frequentadas. Identifica-se uma preferência pela circulação pelas ruas perimetrais devido aos assaltos que ocorrem nos primeiros dias do mês, pois, segundo os entrevistados, são datas de arrecadação de salários.

- O cruzamento das ruas Somellera e Laguna, onde está localizado o centro de saúde[59], é identificado como uma área onde acontecem atos de insegurança enquanto aguardam os turnos da madrugada.

- A **Av. Riestra** foi identificada, especificamente no acesso aos bairros Los Pinos e 26 de Junio como uma área sem iluminação noturna e ruas com pouca presença de pessoas.

- A existência de cúpulas policiais ou a presença da polícia ou gendarmeria não aumenta a sensação de segurança.

- Identificou-se preferência por viagens diurnas em detrimento das noturnas. No caso destes últimos, as mulheres geralmente os executam acompanhadas de seus companheiros ou filhos homens ou in remis.

- Os participantes afirmaram que coordenam paradas de encontro entre vizinhos para deslocamento até paradas de transporte público ou fora do bairro.

- Eles também mencionaram a organização do bairro para instalar câmeras privadas em áreas comuns do bairro e o desenvolvimento colaborativo de mapas de áreas inseguras.

[59] CeSAC n°24

Fase III

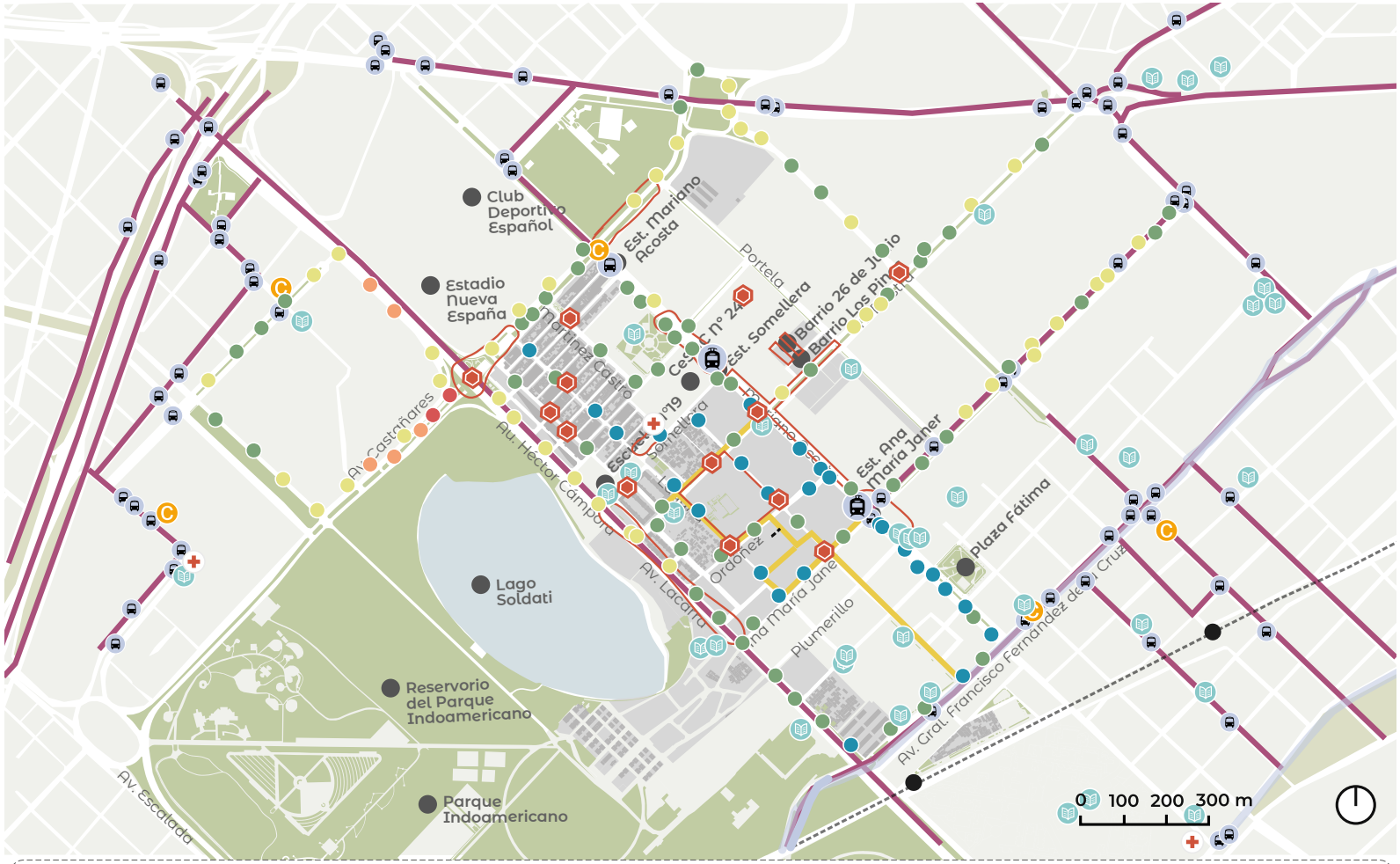
Resultados

O mapa abaixo mostra a sobreposição entre as duas metodologias que varia de acordo com as áreas do bairro. Por um lado, foram detectados paradas onde não há coincidências entre as duas metodologias: os depoimentos das oficinas fornecem uma perspectiva que contrasta com a informação recolhida pelo Safetipin.

Por outro lado, áreas percebidas como inseguras surgem no mapeamento participativo que não foram pesquisadas com o Safetipin. Por fim, verificam-se coincidências em alguns paradas. Abaixo estão algumas conclusões.

Metodologias comparativas
Bairro Ramón Carrillo

Mapa 48. Metodologias comparativas de Ramón Carrillo.



Referências

Índice de segurança
- Muito baixo
- Baixo
- Metade
- Alto
- Muito alto

Mapeamento Participativo
- Sites inseguros (percepção)
- Áreas inseguras
- Rotas frequentes

Infraestrutura e serviços
- Caixas eletrônicos
- Escolas
- Centro de Saúde e Ação Comunitária

Transporte
- Ponto de ônibus
- Estação de metrô
- Estrada de ferro
- Passeio de ônibus
- Espaços verdes
- Metrobus

Transporte Público

A mensuração da variável transporte público deu valores médios e altos. A variável foi calculada com base na existência de paradas, desde que a aplicação mede em relação à infraestrutura existente. No entanto, a oferta e frequência de serviços é escassa (pré-metro e linha de ônibus) e limita as ligações possíveis com o resto da cidade, sobretudo à noite. Para acessar outras linhas de ônibus, é necessário caminhar entre cinco e dez minutos até o Metrobus na **Av. Fernández de la Cruz**, que conecta com outros nós da cidade. No entanto, esse percurso é percebido como inseguro em diversos paradas e áreas pelas mulheres do bairro, ainda mais quando não há sol (manhã cedo e à noite).

Ambiente Urbano

Devido ao ambiente em que está inserido, onde há grandes propriedades cercadas por longos muros, identifica-se pouca circulação de pedestres, o que influencia na **percepção de segurança** das mulheres participantes do mapeamento. Muitos dos clubes desportivos e campos desportivos privados que fazem fronteira com o bairro têm acesso automóvel privado, situação que diminui não só o número de pessoas que circulam nas ruas como também o uso de transportes públicos.

Nas oficinas de mapeamento, as mulheres mencionaram que tendem a evitar andar nos corredores. Outros paradas inseguros identificados no seu interior prendem-se com o acesso ao bairro nas imediações das paragens de ônibus/metro mais frequentadas ou com a oferta de serviços como o CeSAC.

Uso do Solo e Estrutura Urbana

O bairro Ramón Carrillo está rodeado por diferentes bairros como o bairro 1-11-14; Barrio 15 e Barrio 20. A fragmentação que alterna usos residenciais, uso industrial e grandes propriedades recreativas como: **Parque Indoamericano, Parque de las Victorias, Parque Roca, Parque de la Ciudad e Autódromo**, entre outras propriedades pertencentes a clubes esportivos e associações. O bairro é quase totalmente rodeado por um grande número de instalações desportivas com acesso restrito ao público (privado), espaços verdes públicos e indústrias. Encontra-se também numa situação de isolamento face a outras zonas da cidade, provocada pela falta de continuidade do tecido residencial.

Bairro Rodrigo Bueno



Foto 44. Vista aérea do bairro Rodrigo Bueno.

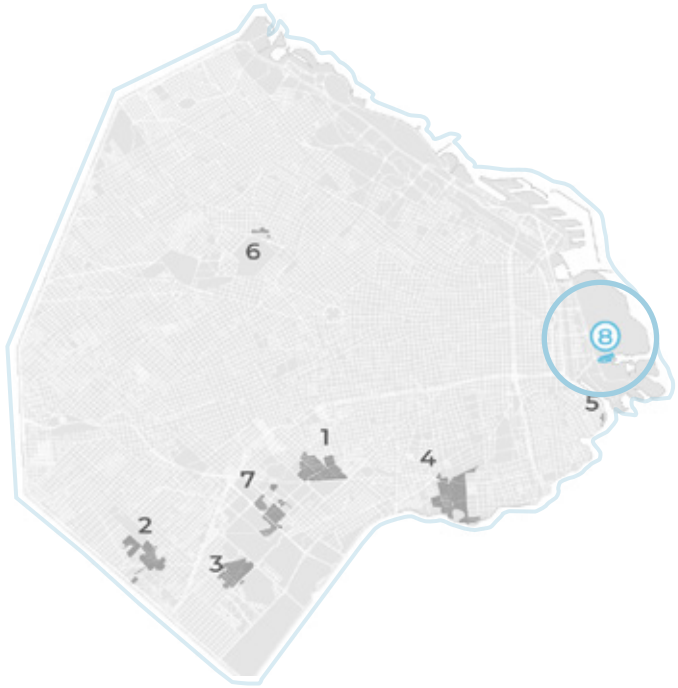


Bairro Rodrigo Bueno

O bairro Rodrigo Bueno está localizado em Puerto Madero, um dos bairros mais caros e exclusivos da cidade e da América Latina, às margens do Rio da Prata. Os primeiros moradores do bairro se instalaram no final da década de 1970 em terrenos tombados do rio (produto do acúmulo de entulhos de demolições para vias urbanas) e que hoje dividem com grandes pulmões verdes. Seu crescimento tornou-se notório após a crise econômica de 2001 e sua população vem crescendo exponencialmente nos últimos anos.

No âmbito do Programa de Requalificação Integral (PIRU) desenvolvido a partir da Lei de Requalificação e Integração Sociourbana (Lei nº 5.798), foi elaborado o "Programa de Integração Sociourbana: Villa 20, Villa Rodrigo Bueno e Villa Fraga". da Cidade de Buenos Aires", parcialmente financiado com recursos do CAF - Banco de Desenvolvimento da América Latina. Este projeto contemplou a construção de 611 novas habitações dispostas em 46 edifícios, a dotação de infraestruturas básicas, espaços culturais e recreativos, bem como a abertura de arruamentos, regularização fundiária, beneficiação de habitações existentes, construção de equipamentos urbanos e intervenção no ambiente urbano. Nessa linha, as casas devolutas foram demolidas para facilitar o inchaço e a abertura de ruas, caminhos e pulmões do quarteirão.

Foto 45. Cartão postal urbano do bairro Rodrigo Bueno.



Dados sociodemográficos
bairro Rodrigo Bueno[60]

Localização: Puerto Madero | comuna 1
Habitantes: 2665
Mulheres: 1306
Homens: 1359
Famílias: 996
Habitações: 563
Área: 3ha
Densidade: 888 hab/ha



[60] Instituto de Habitação da Cidade (2016). Relatório Final Censo 2016 Rodrigo Bueno. Buenos Aires: Departamento de Estatística e Censos, Gerência de Intervenção Social e Operações de Habitat, Gerência de Desenvolvimento Habitacional.

Mapa 49. Localização do bairro Rodrigo Bueno na CABA. Rede de transporte no bairro Rodrigo Bueno - Linhas de ônibus 2,4, 20, 25, 29, 33, 46, 53, 64, 86, 129, 152, 159, 168 e 195.

Fase I - Quantitativa

Coleta de dados do ambiente urbano diurno e nocturno | Safetipin Nite

Nome do bairro: Rodrigo Bueno
Coleta Diurna: 30-11-2021/ 19h12 às 19h45
Coleta Noturna: 30-11-2021/ 20h30 às 21h05
KM recolhidos (média): 7
Paradas auditadas: 4
Depoimentos coletados: 12
Número de fotos diurnas: 384
Número de fotos noturnas: 367

O índice composto de segurança, tanto diurno como noturno, obteve valores mais elevados no interior do bairro do que nas áreas circundantes. As maiores diferenças com relação ao ambiente ocorrem nas variáveis de iluminação, presença de pessoas e visibilidade. Apesar de poucas pessoas e pouca mistura terem sido registradas, foram registrados valores de grande visibilidade dentro do bairro, atrelados à arquitetura das novas residências.

Nos arredores do bairro, as artérias que obtiveram os menores valores são a **Av. España e a Av. Calabria**. A primeira possui um importante fluxo de tráfego intenso vinculado aos usos industriais do extremo sul da área, além disso, após o bairro existem muitos imóveis abandonados. A Av. Calabria, por sua vez, está localizada entre dois grandes espaços verdes públicos que não têm muito fluxo de pedestres.

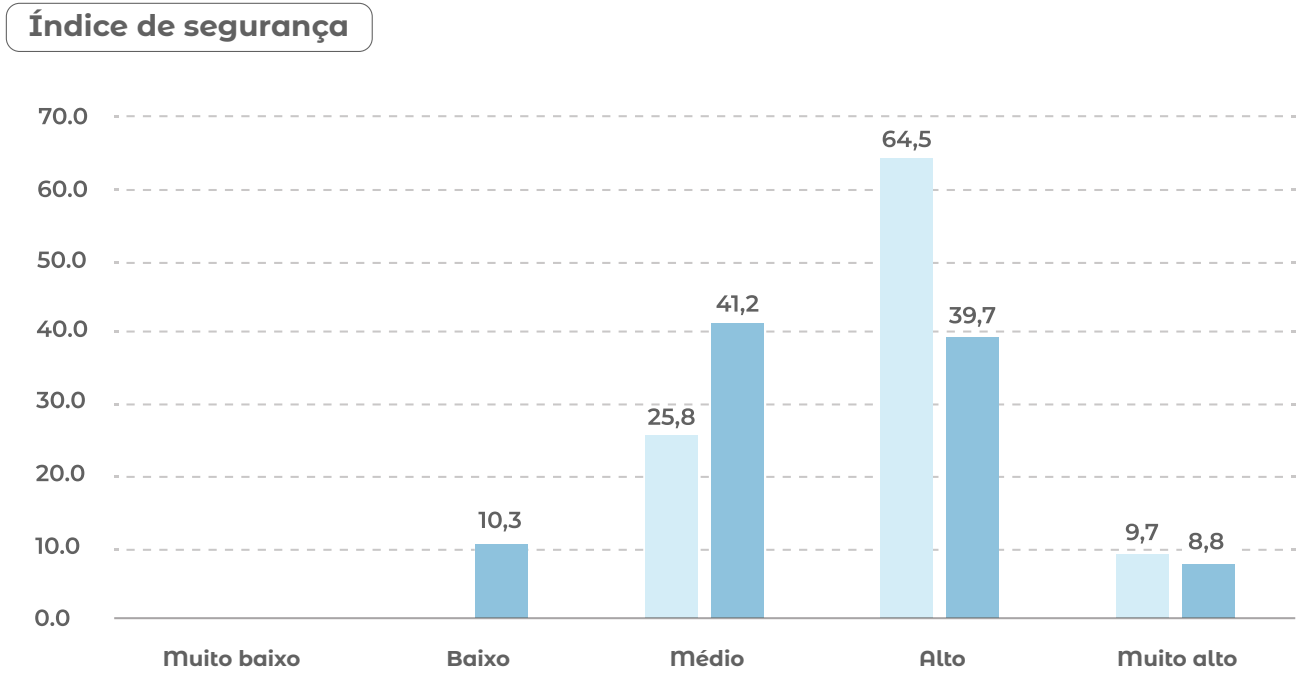


Gráfico 38. Índice de segurança diurno e noturno do bairro Rodrigo Bueno. Dia Noite

Os valores médios estão localizados no final da **Av. Elvira Rawson em Dellepiane**, onde há uma série de infra-estruturas esportivas e o Casino, que gera um fluxo regular de veículos e pedestres, e na avenida Rosario Vera Peñaloza, onde é já começando a ser encontrado o tecido residencial de Puerto Madero.

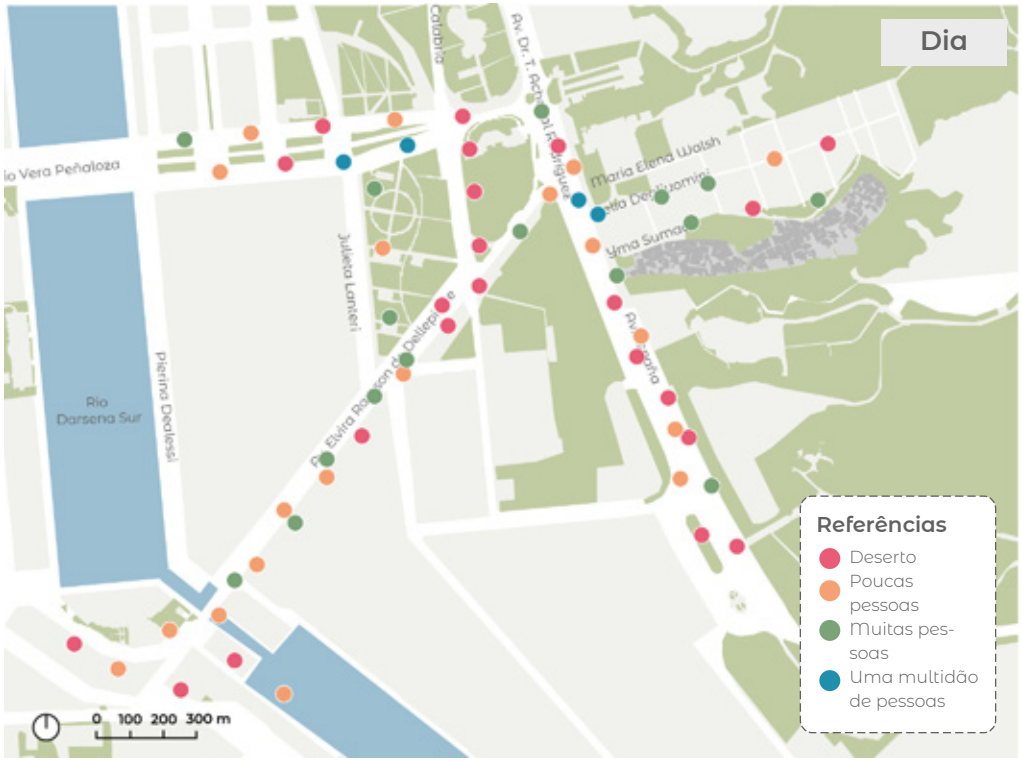
Este bairro caracteriza-se, diferentemente dos demais bairros estudados, pela baixa oferta de transporte público e pela maioria dos prédios sem térreo comercial, o que poderia explicar a baixa circulação de pedestres nesta área.



Mapa 50. Índice noturno de segurança do bairro Rodrigo Bueno.

Presença de pessoas - Dia
Bairro Rodrigo Bueno

Mapa 51. Presença de pessoas do bairro Rodrigo Bueno, coleta diária.



Presença de pessoas - Noite
Bairro Rodrigo Bueno

Mapa 52. Presença de pessoas do bairro Rodrigo Bueno, coleta noturna.



Transporte público

Nas imediações do bairro existem apenas **2 linhas de ônibus**[61]. No entanto, na Av. Paseo Colón e suas transversais -1,3 km de distância- circulam mais de 20 linhas.

O bairro conta com **1 estação EcoBici** e está conectado à **rede de ciclovia.**

85 %

85% dos paradas de auditoria na área analisada possuem transporte público disponível a até **2 minutos de caminhada.**

15 %

15% dos paradas de auditoria na área analisada possuem transporte público disponível a uma distância entre **2 e 5 minutos a**

[61] Linhas de ônibus 2 e 4.

Gráfico 39. Dados das auditorias do bairro Rodrigo Bueno.

As variáveis com maior incidência na diferença entre as coletas diurnas e noturnas foram iluminação, presença de pessoas e presença mista. A iluminação diminui por motivos relacionados com a ausência de luz natural, embora se mantenha com valores suficientes. A presença e a mistura de pessoas variam devido ao fato de que a atividade urbana e a circulação de pessoas diminuem durante a noite. A presença de pessoas se concentra nos dois horários do dia naqueles paradas que têm mais atividade residencial ou comercial de algum tipo.

O gráfico abaixo representa a pontuação média obtida nos paradas coletados durante a pesquisa com a metodologia quantitativa, de acordo com cada variável e horário de coleta, tornando visível a diferença entre os dois intervalos de tempo. À primeira vista, pode-se perceber que todas as variáveis se comportam de forma semelhante entre o dia e a noite, sendo a iluminação, a presença de pessoas e a presença mista as variáveis que apresentam maior variação devido a questões típicas do ritmo diário .

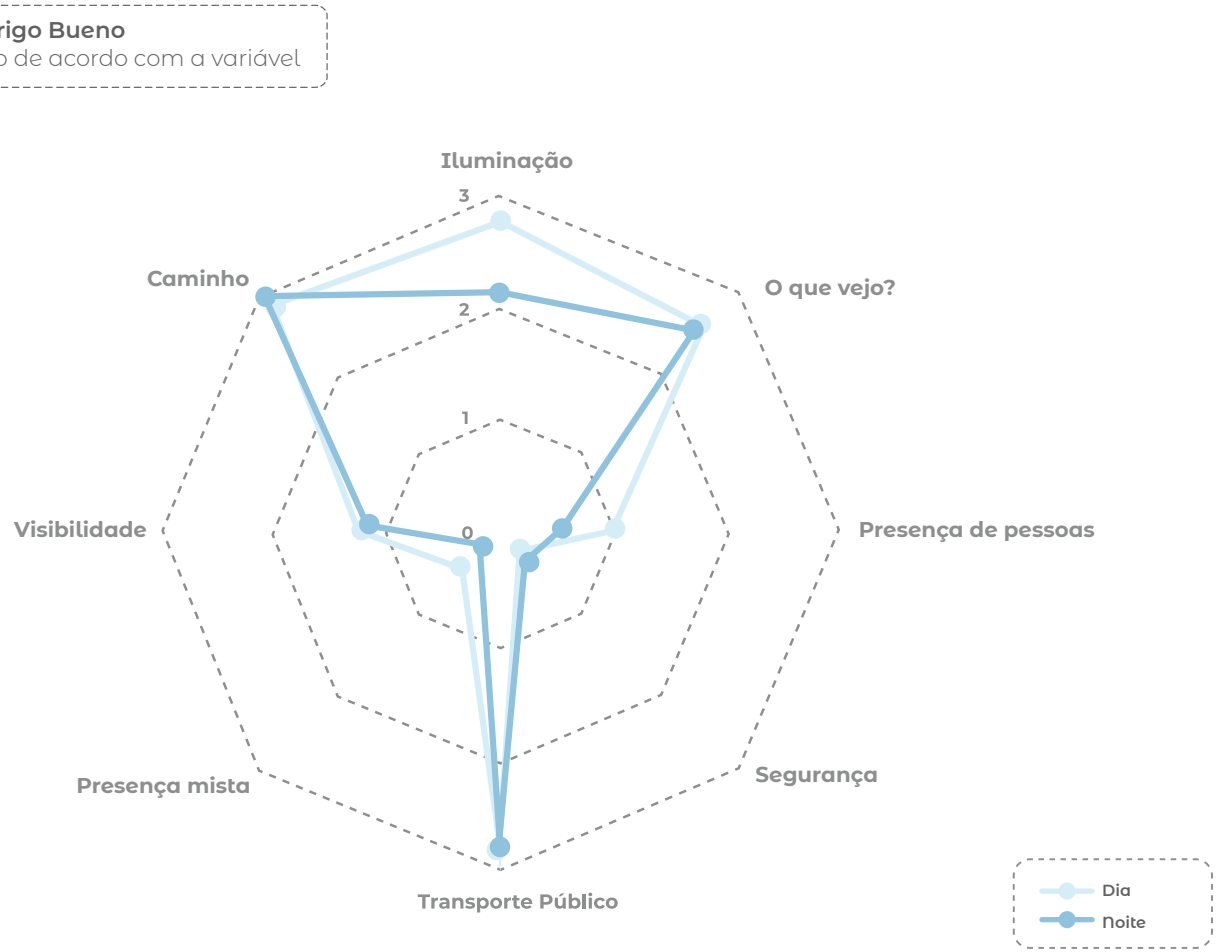


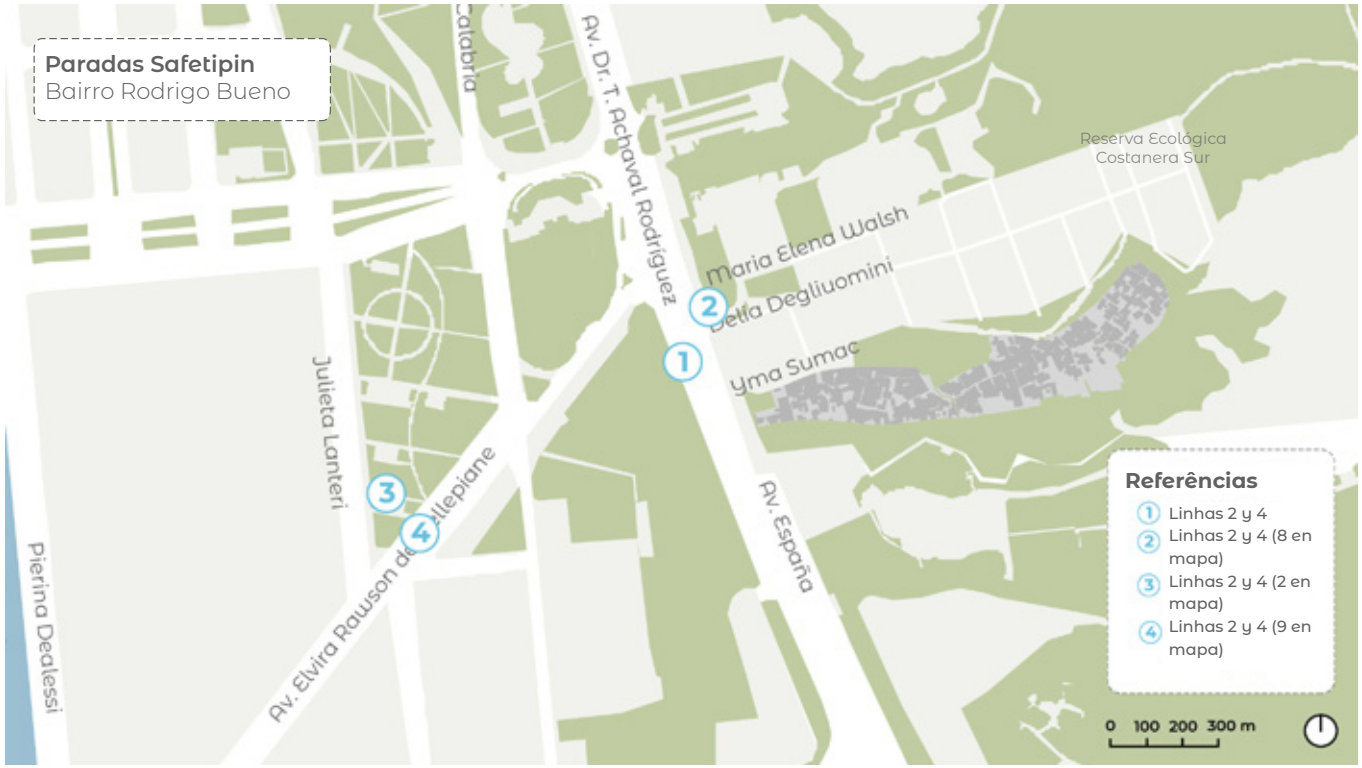
Gráfico 40. Valor médio segundo a variável do bairro Rodrigo Bueno. Valor médio de acordo com a variável onde 0 corresponde a muito baixo e 3 a muito alto.

Fase I - Quantitativa

Vistorias e auditorias a paradas de transportes públicos | Site Safetipin

Foram pesquisadas quatro paradas correspondentes às linhas de ônibus 2 e 4, onde foram realizadas 12 entrevistas com usuários. Estes foram selecionados com base nos dados das transações do SUBE e posteriormente validados com referências territoriais por serem os mais utilizados pelos moradores do bairro.

Das paragens de transporte público auditadas, as situadas nas imediações do bairro encontram-se sinalizadas e dispõem de infraestruturas de bom nível de qualidade (abrigos, bancos, elementos de acessibilidade), vigilância e iluminação disponível. As paradas mais afastadas do bairro e consequentemente menos movimentadas, não possuem infraestrutura de boa qualidade. No entanto, os inquiridos afirmaram que para além das boas condições das paragens não se sentem seguros, indicando que existem outros motivos para além do ambiente físico que intervêm na **perceção de insegurança**.



Mapa 53. Localização dos paradas de ônibus do bairro Rodrigo Bueno.

Auditoria de parada

	sinalização	abrigo	assento	estado da calçada	acessibilidade universal	obstáculo	visibilidade	vigilância	iluminação
1	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓
2	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✓
3	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
4	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✗

Tabela 9. Auditoria dos paradas de ônibus do bairro Rodrigo Bueno.

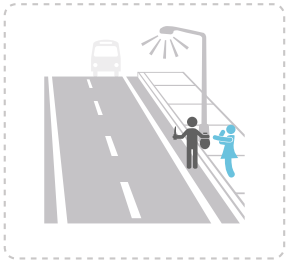
A maioria dos entrevistados respondeu que não se sentia segura esperando o ônibus, principalmente depois de escurecer. Muitas pessoas enfatizaram a baixa frequência de circulação de ônibus nos horários de pico e à noite, o que impacta na qualidade da viagem e na **percepção de segurança**, pois se sentem inseguras enquanto esperam pelo ônibus.

Em inúmeras entrevistas, como comentário geral, emerge a existência de poucas opções de transporte público na região. Repetiu-se nas entrevistas que em situações em que há muitas pessoas esperando os ônibus, elas evitam fazer sua parada, ou seja, não param para pegar passageiros, o que causa um atraso nas atividades diárias que as pessoas realizam. Nas entrevistas, surge a necessidade de colocar um ponto de ônibus dentro do bairro, pois para pessoas que acompanham crianças em tarefas de cuidado, idosos, a mobilidade é complexa até a atual parada.

Percepção de insegurança
em mulheres



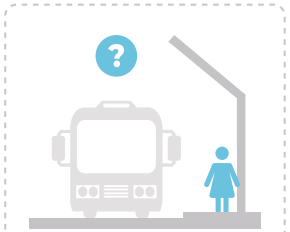
50% das mulheres entrevistadas relataram sentir-se inseguras no caminho para o ponto de ônibus e na espera.



Algumas mulheres destacaram o **medo de assaltos** e a falta de confiança na polícia.



A maioria dos entrevistados respondeu que **não se sentia segura esperando o ônibus**, principalmente depois de escurecer.



Em inúmeras entrevistas, a **existência de poucas opções de transporte público** na região surge como um comentário geral.

Gráfico 41. Percepção de insegurança no bairro Rodrigo Bueno.



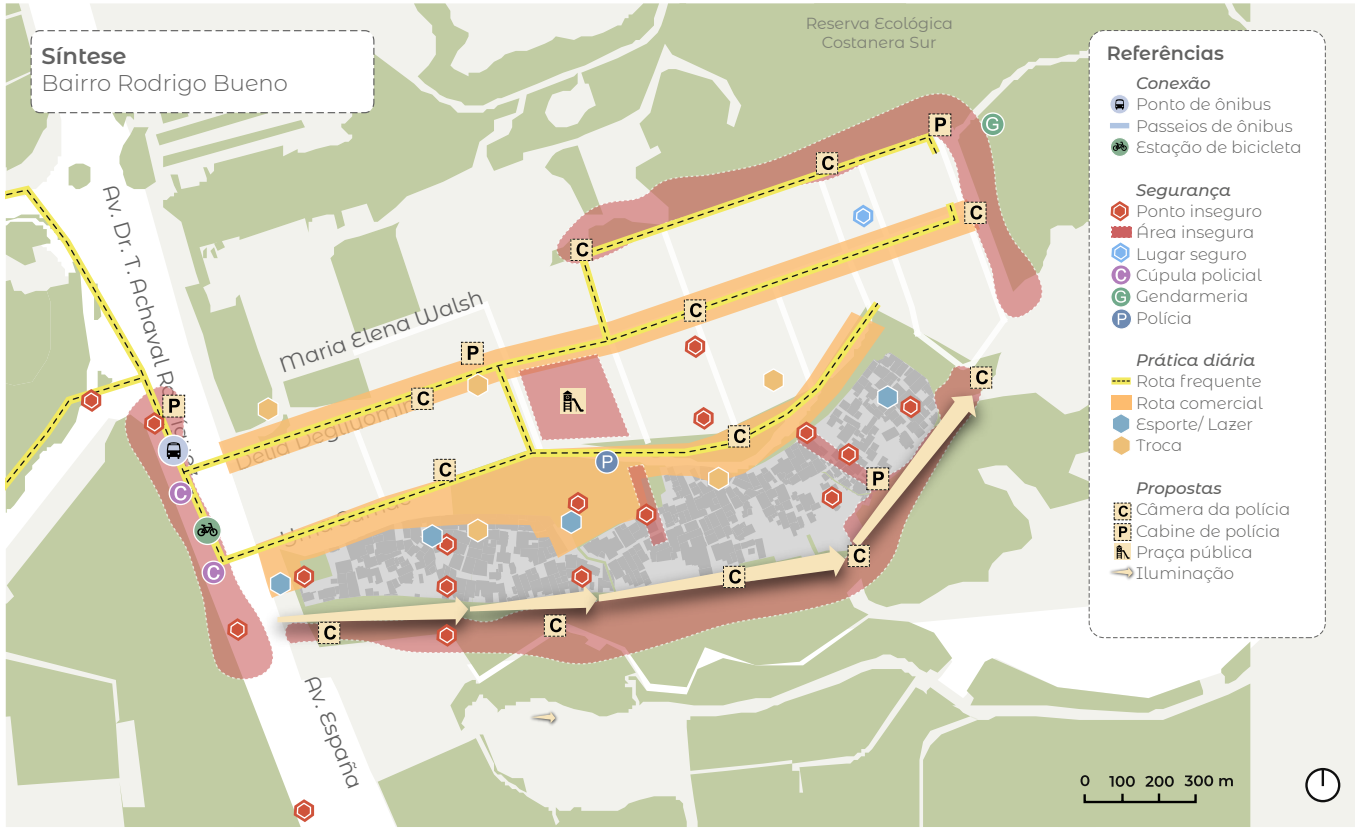
Foto 46. Diagnóstico a pé no bairro 20.
Gráfico 42. Depoimentos de usuários do bairro Rodrigo Bueno.

Mapeamento Participativo

Local: Barraca do IVC - Bloco 1 do bairro Novo
Dia e horário: 7 de abril de 2022 entre 17h e 19h
Chamada: pelo IVC
Duração: 120 minutos / 2 horas
Participantes: 13 mulheres entre os 35 e os 65 anos
Equipe presente: 1 pessoa da CAF, 4 pessoas da equipe IVC, 3 pessoas da SECTOP e 3 pessoas da Cooperativa Cambalache.

A instância do mapeamento participativo permitiu a coleta de dados qualitativos sobre as experiências cotidianas de mobilidade das mulheres no bairro e seu entorno. As informações coletadas foram refletidas em cinco mapas, que são apresentados a seguir em um mapa de síntese:

- Práticas diárias
- Saindo do bairro
- Conexões e formas de mobilidade
- **Percepção de segurança**
- Estratégias de mobilidade e espaço público



Mapa 54. Resumo do bairro Rodrigo Bueno.

Práticas diárias

- O bairro tem uma oferta limitada de instalações educacionais, de saúde e recreativas.
- Grande parte das mulheres comentou que realiza suas atividades cotidianas e trabalha dentro do bairro.
- Os deslocamentos dentro do bairro são feitos a pé.
- Os principais motivos para os deslocamentos diários respondem às atividades de trabalho, cuidado e participação nas atividades da comunidade do bairro.
- Foram identificados dois eixos principais que concentram comércio e facilidades: as ruas Yma Sumac e Delia Degliuomini. Estes, por sua vez, estruturam as rotas frequentes devido à **percepção de segurança**.
- A Yma Sumac é a rua preferida para passeios diurnos principalmente pela comodidade, já que constitui o eixo comercial que divide o bairro novo do bairro Histórico. Enquanto, à noite, preferem caminhar pela Delia Degliuomini, porque esta rua tem mais iluminação e a consideram mais segura.
- As mulheres que participaram da atividade não reconhecem os nomes das ruas internas utilizadas pelo GCABA: elas indicaram que o sistema de referência local é estruturado de acordo com suas práticas cotidianas e o reconhecimento de lugares representativos do bairro.

Viagem para fora do bairro

- As deslocações para fora do bairro respondem a diferentes atividades como a realização de tarefas de cuidado, atendimento de questões de saúde, levar os filhos à escola ou às compras.
- Outras atividades, como passeios recreativos, são limitadas e mais complexas de serem realizadas devido à desconexão do bairro.
- As viagens para o Hospital Argerich -1,7 km- são feitas a pé, pois não há linha de ônibus que o conecte com o bairro. Em caso de emergência, a maioria das oportunidades de serviços privados que entram no bairro são dependentes.
- Em casos urgentes recorrem a remises, serviço que normalmente é prestado por um vizinho do bairro.
- Fazer compras dentro do bairro é mais caro, pois só existem lojas ou pequenos comércios, por isso eles costumam ir para outras áreas para fazer compras.
- Grande parte dessas viagens são feitas a pé, ainda que as distâncias sejam longas, devido à falta de transporte público e privado, principalmente à noite.

Conexão do bairro com o meio ambiente

- Apesar de estar próximo ao centro da cidade, o bairro é isolado e desconectado devido à falta de transporte público.
- Há apenas um ponto de ônibus para as linhas 2 e 4 e sérios problemas na frequência do serviço, principalmente à noite. Além disso, os vizinhos afirmaram que quando as pessoas se acumulam no ponto de ônibus, os ônibus param para pegar as pessoas.
- Alternativas ao uso do ônibus: deslocamento a pé, bicicleta, moto ou por meio de remises internas no bairro. Esta última opção em caso de urgência e necessidade.
- Existe uma relativa proximidade com o Paseo Colón Metrobus, mas implica percorrer longas distâncias a pé por zonas que em alguns casos reconheceram como escuras e/ou solitárias, pelo que nem sempre é uma alternativa viável.

Percepção de Segurança e Estratégias de Mobilidade

- Os locais ou percursos percebidos como inseguros estão associados, em sua maioria, à falta de iluminação, à presença de homens em espaços públicos e a situações de fronteira, ou seja, grandes extensões de muros ou propriedades sem mistura de atividades.
- O limite entre o centro histórico e o curso de água existente é percebido como uma área insegura devido à falta de iluminação, pouca circulação de pedestres e casas demolidas. Esta área é evitada em todos os momentos do dia devido ao número de roubos relatados.
- A Av. España é um eixo percebido como inseguro pela falta de iluminação, embora a presença de pessoas seja contínua, tanto no ponto de ônibus quanto nos bares. Nessa área, referem-se a situações de roubos em paradas de ônibus, roubos a caminhoneiros e tumultos e brigas entre frequentadores de bares. É uma área que eles tendem a evitar principalmente à noite.
- Do lado da Reserva Ecológica Costanera Sur, eles reconhecem outra fronteira conflituosa e insegura, que associam principalmente a quebrar a cerca divisória para roubar as pessoas que vão à Reserva. Da mesma forma, constitui uma rota de fuga que gera insegurança entre os moradores do bairro.
- Dentro do bairro, os vizinhos reconheceram corredores inseguros e pouco iluminados (como o Corredor Santa Rosa) e que ligam diretamente a rua central do bairro ao canal, associando-os também a situações de roubos.
- Áreas onde há maior ocupação do espaço público pelo homem. Nas imediações de instalações desportivas, às quais as mulheres têm dificuldade de acesso, ou na zona da piscina do Manzana 4, onde foram denunciadas situações de abuso. Eles tendem a evitar esses espaços, principalmente à noite. A presença de grupos de homens neste bairro condiciona e limita a utilização do ambiente urbano pelas mulheres em determinados momentos do dia.
- Os participantes destacaram a sensação de falta de proteção policial, apesar da presença de guaritas e pessoal da gendarmeria. Eles identificaram um único local seguro na tenda do IVC localizada na rua principal do novo bairro.
- Preferência pelos movimentos diurnos, restrição dos movimentos nocturnos ao estritamente necessário e organização do bairro para instalação de elementos de segurança particulares.

Fase III

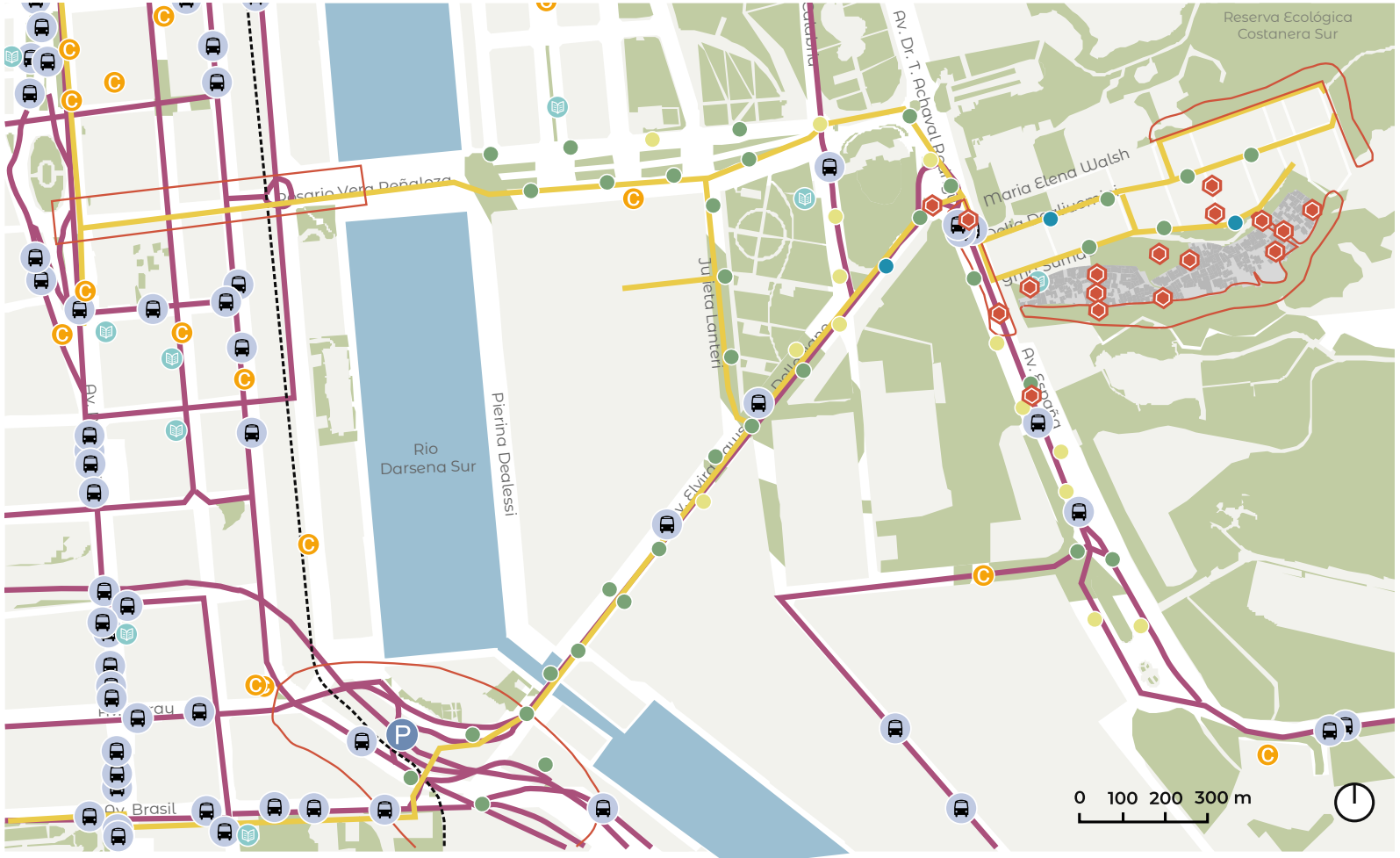
Resultados

O mapa abaixo mostra a sobreposição entre as duas metodologias que varia de acordo com as áreas do bairro. Por um lado, foram detectados paradas onde não há coincidências entre as duas metodologias: os depoimentos das oficinas fornecem uma perspectiva que contrasta com a informação recolhida pelo Safetipin.

Por outro lado, áreas percebidas como inseguras surgem no mapeamento participativo que não foram pesquisadas com o Safetipin. Por fim, verificam-se coincidências em alguns paradas. Abaixo estão algumas conclusões.

Metodologias comparativas
Bairro Rodrigo Bueno

Mapa 55. Metodologias comparadas de Rodrigo Bueno.



Referências

índice de segurança
- Muito baixo
- Baixo
- Metade
- Alto
- Muito alto

Mapeamento Participativo
- Sites inseguros (percepção)
- Áreas inseguras
- Rotas frequentes

infraestrutura e serviços
- Caixas eletrônicos
- Escolas
- Centro de Saúde e Ação Comunitária
- Estações de polícia

Transporte
- Ponto de ônibus
- Estações ferroviárias
- Estrada de ferro
- Passeio de ônibus
- Espaços verdes
- Metrobus

Transporte Público

Embora o índice Safetipin indique que o bairro tem acesso ao transporte público entre 2 e 5 minutos a pé, tanto os levantamentos realizados nas paradas quanto os resultados obtidos durante o mapeamento participativo mostram que isso não é totalmente garantido. **Existem apenas duas linhas de ônibus disponíveis nas imediações do bairro (2 e 4) que condicionam as possíveis ligações com o resto da cidade**. Acresce ainda o facto de a frequência de circulação ser baixa, sobretudo à noite, e de muitas vezes, face às longas filas nas paragens, as unidades pararem para recolher passageiros, reiteradamente levantado.

O acesso a mais linhas de ônibus é pela **Av. Paseo Colón** e esse trecho se torna longo e perigoso para ser feito a pé. Essas dificuldades muitas vezes obrigam os moradores do bairro a limitar suas atividades, alocar mais tempo para uma determinada viagem ou, em caso de emergência, recorrer a modos de deslocamento mais caros.

Ambiente Urbano

Alguns paradas e áreas identificadas como seguras pelo índice Safetipin foram registradas como inseguras pelos vizinhos durante o mapeamento participativo.

O cruzamento da **Av. Elvira Rawson de Dellepiane com a Au. Buenos Aires - La Plata** registrou paradas médios e altos durante a coleta, e apesar de haver paradas de transporte público e um posto de controle de segurança, os vizinhos disseram se sentir inseguros por ser uma área solitária onde a rodovia funciona como uma grande barreira urbana e no um frequentado por roubos.

Outra área semelhante é o cruzamento da **Av. España com a Av. Elvira Rawson de Dellepiane.** Embora o índice tenha valores altos e seja onde se localiza a entrada do bairro e os paradas de ônibus mais utilizados, os vizinhos referiram uma área insegura onde ocorrem assaltos e conflitos, principalmente à noite.

Da mesma forma, algumas áreas não levantadas durante a coleta surgiram no mapeamento, em decorrência do fato de que esses trechos não foram levantados. A divisa entre o bairro histórico e o canal existente é registada como insegura associada à falta de iluminação, à ausência de pessoas e à presença de casas demolidas, bem como devido ao número de assaltos que se registam.

Análise comparativa entre bairros

O gráfico a seguir apresenta os resultados de cada uma das variáveis que compõem o índice composto de segurança diurna por bairro. Comparativamente, observa-se que, na sua maioria, têm um comportamento semelhante em todos os bairros, sendo as variáveis **melhor pontuadas o acesso ao transporte, o estado da iluminação, o estado do percurso e o que vejo? e os mais baixos são a presença de segurança e o nível de presença mista.** Enquanto as variáveis de visibilidade e presença de pessoas registram pequenas variações conforme o bairro.

O gráfico a seguir mostra os resultados de cada uma das variáveis que compõem o índice composto de segurança noturna. Em termos gerais, o gráfico é semelhante ao índice diurno, o que implica que as variáveis têm comportamentos semelhantes entre o dia e a noite. No entanto, existem algumas variações específicas em relação à coleta diurna, principalmente nas variáveis presença de pessoas e presença mista que durante o dia variam entre 0-1 dependendo do bairro e à noite ambas estão em 0.

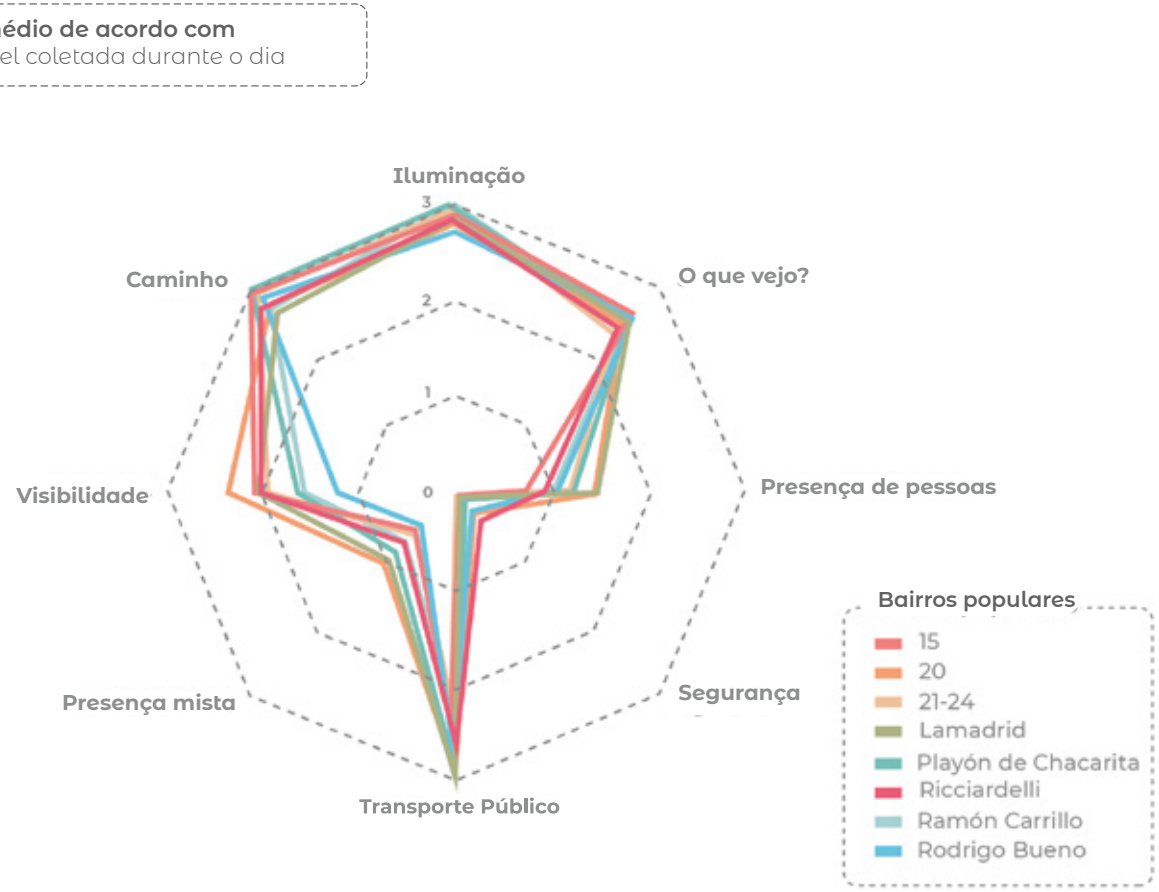


Gráfico 43. Variável média segundo a variável coletada durante o dia de todos os bairros. Valor médio de acordo com a variável onde 0 corresponde a muito baixo e 3 a muito alto.

Ao comparar os dados qualitativos obtidos nas oficinas de mapeamento, é possível detectar certos padrões espaciais e semelhanças entre os bairros, bem como algumas particularidades. De um modo geral, podemos reconhecer dois fatores principais que parecem influenciar em grande medida a **percepção de segurança** na mobilidade das mulheres nestes bairros. Por um lado, um fator associado à **localização e localização dentro da cidade**, ou seja, se o bairro está ou não integrado ao tecido urbano ou se, ao contrário, forma um enclave entre grandes propriedades. O outro fator influente na dinâmica de segurança e mobilidade é a condição de conexão ou desconexão relacionada ao transporte público. Alguns achados comuns são agrupados a seguir de acordo com a categorização utilizada na análise por bairro.

Valor médio de acordo
com a variável coletada durante a noite

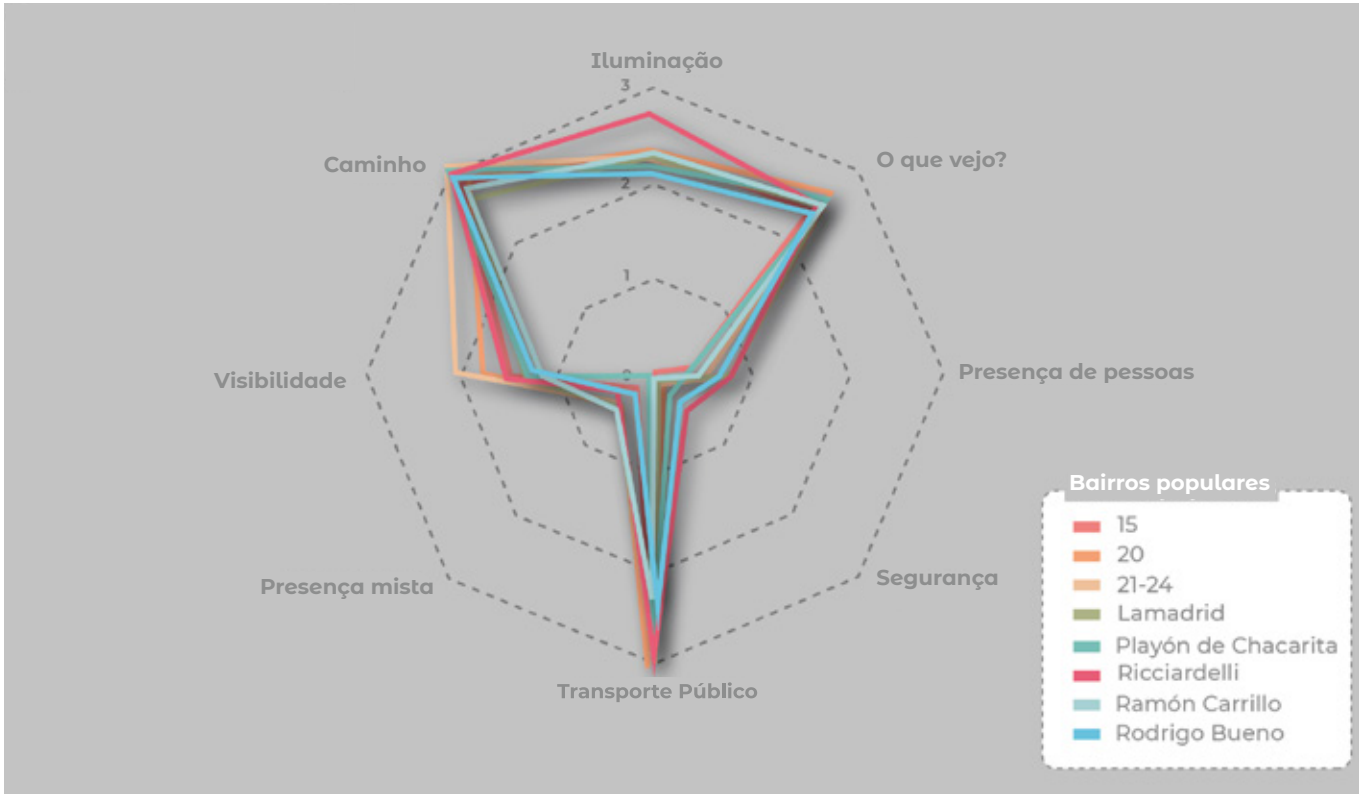


Gráfico 44. Variável média segundo a variável coletada durante a noite de todos os bairros. Valor médio de acordo com a variável onde 0 corresponde a muito baixo e 3 a muito alto.

Práticas diárias

- Em todos os bairros analisados, foram identificadas práticas cotidianas ou padrões de mobilidade semelhantes em relação aos destinos mais frequentados: áreas comerciais, muitas vezes localizadas em ruas principais, equipamentos educacionais, de saúde, esportivos e comunitários. **Na maioria dos bairros, as práticas diárias de mobilidade de algumas mulheres também incluem a ida aos locais de trabalho do bairro.**

- Existe uma relação direta entre a localização dos bairros, a configuração do seu entorno e a forma como se distribuem as práticas cotidianas de mobilidade. **Em bairros que funcionam como enclaves como Rodrigo Bueno, Ramón Carrillo e Barrio 1-11-14 ou distantes como Barrio 20, a mobilidade cotidiana das mulheres é relativamente limitada e concentrada no bairro.** Em outros bairros, com maiores níveis de integração ao tecido urbano, como bairro 15, bairro 21-24 e Playón de Chacarita, as práticas de mobilidade cotidiana das mulheres ultrapassam em maior medida o perímetro do bairro. No entanto, todos os bairros analisados possuem pelo menos alguma situação de fronteira em um de seus lados que dificulta a extensão dessas atividades pelo território, por exemplo: corpos d'água, rodovia ou trilhos de trem.

Viaje para fora do bairro

- Em todos os bairros, o principal e mais recorrente motivo de deslocamento fora do bairro foi a necessidade de acesso a centros de saúde com serviços mais complexos ou centros de abastecimento maiores do que os comércios de bairro (supermercados atacadistas).

- Em alguns casos, como o bairro 21-24, Playón de Chacarita e o bairro 15, são identificados deslocamentos para instalações recreativas ou educativas, tanto para acompanhar as crianças como para a formação dos próprios participantes. com o ambiente. Em bairros cuja operação é enclaves como Rodrigo Bueno, 1-11-14 e Ramón Carrillo, essas práticas parecem ser resolvidas principalmente no interior, minimizando as saídas, apenas em caso de necessidade.

- Um fator adicional que pode ser atribuído a esse comportamento é o nível de conectividade do bairro com outras áreas da cidade. Os bairros mais desconectados, seja fisicamente ou pela rede de transporte público, como Rodrigo Bueno ou Ramón Carrillo, têm menos saídas fora do bairro por motivos não prioritários. No caso de querer fazer esse tipo de deslocamento, as mulheres dependem de outros meios de transporte como remises particulares.

Conexão do bairro com o meio ambiente

- Quanto à condição de conectividade, os diferentes bairros analisados apresentam diferentes graus de integração ao sistema de transporte público da cidade. **A situação ótima em termos de conexão por transporte público está no bairro Fraga - Playón de Chacarita**, conectado por uma linha ferroviária, metrô e uma ampla variedade de linhas de transporte público de ônibus.

- Os bairros 15, 21-24, Padre Ricciardelli (antigo 11-14) e 20 podem estar localizados em situação menos privilegiada com relação ao transporte, em todos eles podem ser identificadas rotas de várias linhas de ônibus ou vários modais de transporte. No entanto, nestes casos, apesar de a oferta teórica de transporte não ser escassa, as mulheres relatam dificuldades em viajar à noite, principalmente devido à redução ou redução da frequência.

- Por fim, **os bairros cuja situação de desconexão é mais evidente são os bairros Ramón Carrillo – Fátima e Rodrigo Bueno**, uma vez que são servidos por uma oferta muito limitada de serviços de transporte. Nesses dois bairros, as mulheres têm dificuldade de locomoção não só à noite, mas também durante o dia. Esta situação obriga-os, por vezes, a percorrer longas distâncias a pé para outros modos de transporte mais afastados, situação que se evidencia nos mapas elaborados a partir dos percursos pedonais que realizam com frequência.

- Em relação à situação de isolamento ou integração dos bairros, a mesma lógica parece repetir-se em grande medida. Os bairros Rodrigo Bueno, Ramón Carrillo – Fátima e Padre Ricciardelli (antigo 11-1-14) são os mais desfavorecidos nesse sentido, pois funcionam como enclaves. Nos dois últimos, sua situação de isolamento físico é bem evidente, pois estão cercados por grandes propriedades que os isolam do resto da cidade. No caso do bairro 20, embora não constitua um enclave na sua totalidade, é delimitado a sul por grandes espaços verdes.

- O bairro 21-24, por sua vez, apresenta maior possibilidade de integração com a malha urbana, embora com problemas de conexão. Em uma das margens existe um corpo d'água (o Riachuelo), além de encontrar grande aproveitamento industrial em seu entorno. Por fim, o bairro Playón de Chacarita (Villa Fraga) apresenta as melhores condições de integração devido ao seu tamanho e por estar inserido na malha urbana. No entanto, uma de suas arestas está voltada para a Estrada de Ferro de Urquiza, constituindo uma aresta mais complexa.

Percepção de Segurança e Estratégias de Mobilidade

- Entre os principais fatores de insegurança recorrentes em todos os bairros, as mulheres identificaram: **a falta de iluminação como fator majoritário (contrastando com os dados obtidos no aplicativo Safetipin), a existência de ruas desertas sem movimento de pessoas e a falta de presença das forças de segurança (de acordo com os resultados do Safetipin).** Em alguns casos, como nos bairros 15, Padre Ricciardelli (antigo 11-14), 21-24 e Rodrigo Bueno, espaços com grande fluxo de pessoas (geralmente próximo a paradas de transporte) também são inseguros devido ao grande número de roubos. Por outro lado, **a presença de instalações fabris no entorno dos bairros 15, Padre Ricciardelli (ex 1-11-14) e 21-24, também foram apontadas como fatores de insegurança por evidenciarem menor iluminação e circulação de pessoas.** A situação de desconexão e falta de transporte público nos bairros Rodrigo Bueno e Ramón Carrillo, conforme mencionado anteriormente, também é um fator que as mulheres identificaram como causa da baixa **percepção de segurança**. Vale destacar alguns casos específicos: **no bairro Fraga quanto ao estado do espaço e vias públicas; em Rodrigo Bueno em relação à ocupação do espaço público pelo homem**; e no bairro Padre Ricciardelli (ex 11-1-14), aspecto alheio ao ambiente urbano, foram questões de segurança cidadã, como a percepção do controle territorial do narcotráfico.

- Em todos os casos, a situação que agrava a **percepção de segurança** mais identificada pelos participantes corresponde a roubos e furtos no ambiente urbano. Em menor grau, identificaram áreas de consumo e venda de drogas, situações de assédio e abuso sexual e até locais onde ocorreram homicídios. **Outro fator importante que emergiu em grande parte em muitos bairros refere-se não só à sua própria segurança, mas também à de seus filhos.** De forma quase uniforme, todos os bairros apresentam diferença entre a dinâmica de mobilidade e a **percepção de segurança** durante o dia e a noite. Apenas no Playón de Chacarita (bairro Fraga) a vida noturna não aparece como a principal limitação na hora de se locomover pelo bairro.

- É possível reconhecer algumas estratégias de segurança que se repetem em todos os bairros, como por exemplo, a preferência por saídas diurnas e a redução das saídas noturnas. **Em diversos casos, como no bairro 15, bairro 21-24, bairro Ramón Carrillo-Fátima e bairro Rodrigo Bueno, a organização do bairro é uma das principais estratégias de segurança, seja por meio da instalação de câmeras particulares e iluminação pública público ou planejando viagens conjuntas entre vizinhos.** Da mesma forma, em todos os bairros analisados, **as mulheres identificaram elementos de segurança, como guaritas e câmeras de segurança**, embora tenham afirmado que não contribuem para a **percepção de segurança**, aliás, apontam em todos os casos a falta de ação policial .

- Ao longo das oficinas, foi muito difícil para as mulheres identificar áreas ou locais que consideram seguros. **Na maioria das vezes, afirmaram que o bairro não possui espaços seguros, mas que optam por determinados percursos em detrimento de outros, não tendo outra opção.** Eles apenas identificam lugares seguros no bairro Rodrigo Bueno, indicando especificamente o escritório do IVC no bairro, no bairro Ramón Carrillo - Fátima para "El Refugio" - Associação Civil de Mulheres em Ação e, no bairro 20 para La Plaza de las Risas , interveio recentemente. **É importante ressaltar que os dois primeiros bairros onde são identificados locais seguros são aqueles que se encontram em situações mais desfavoráveis em relação às suas condições de isolamento e desconexão.** Em ambos os casos, os lugares seguros referem-se a equipamentos comunitários que, particularmente nestes bairros, parecem ter grande importância no dia-a-dia dos grupos de mulheres.

06

Conclusões

Os índices de segurança diurnos e noturnos não apenas destacam as lacunas existentes na infraestrutura física, mas também evidenciam os baixos níveis de apropriação feminina do ambiente construído nos bairros populares analisados. O estudo mostra que, embora a maioria dos bairros analisados tenha uma boa infraestrutura física em termos de iluminação e calçadas, o uso e apropriação do ambiente urbano, ou seja, a presença de pessoas, principalmente mulheres, meninos e meninas (presença mista) nas ruas, particularmente durante a tarde/noite, é baixo. Isso pode ser atribuído em grande parte à baixa combinação de atividades: baixa atividade comercial nos andares térreos e ausência de vendedores nas ruas, tornando-os inseguros para o uso das mulheres, especialmente após o anoitecer.

Os resultados das pesquisas de paradas de ônibus mostram que itens básicos, como abrigos e assentos, não estão disponíveis em todos os paradas de ônibus pesquisados. Apenas alguns poderiam ser identificados com um número de linha. Embora a iluminação e os as calçadas tenham sido classificadas tenham sido classificados como razoáveis ou bons na maioria dos paradas de ônibus auditados, os elementos de infraestrutura para promover o acesso universal, como rampas de acesso e pisos táteis, não estavam disponíveis ou quebrados ou espalhados em muitos paradas.

Foto 47. Diagnóstico a pie barrio 20.

Pesquisas de percepção de viajantes sugerem que mais mulheres do que homens se sentem inseguras nos paradas de ônibus e expressaram preocupação sobre a disponibilidade e condição da infraestrutura física e a frequência dos ônibus.

Pode-se pensar que a **percepção de segurança** não é determinada apenas pela estrutura física; existem fatores institucionais, sociais, econômicos, culturais, entre outros, que fazem com que os locais sejam percebidos como mais ou menos seguros para as mulheres. Ao mensurar espaços seguros em territórios vulneráveis com dinâmicas tão particulares e díspares quanto os bairros populares, seria necessário incluir outras dimensões de análise. Oficinas participativas com mulheres dos bairros possibilitaram destacar as preocupações com a segurança das mulheres ao caminhar pelas ruas do bairro. Os resultados reforçam ainda mais a importância da iluminação, da disponibilidade (e não apenas do acesso), a um transporte público confiável e seguro e da presença da polícia na formação das percepções de segurança das mulheres.

Em geral, o estudo mostra que uma estrutura urbana fragmentada, a falta de infraestrutura urbana adequada e bem conservada, juntamente com serviços de transporte público precários, são barreiras para a mobilidade das mulheres e as impedem de acessar livremente oportunidades de crescimento e bem-estar geral.

Estrutura urbana

Existem fatores estruturais voltados para o exterior dos bairros que contribuem para a **percepção de segurança**, pois estão associados à condição de fragmentação e isolamento produzida pelas grandes barreiras urbanas que afetam a maioria dos bairros pesquisados e a maioria dos bairros populares de CABA.

As grandes instalações desportivas e industriais localizadas nos bairros, combinadas com as divisões geradas pelas autoestradas, ferrovias, os grandes espaços verdes, tanto públicos (praças e parques) como privados (clubes, centros desportivos, campos desportivos), hospitais, grandes instalações comerciais, fazem parte da lista de barreiras urbanas existentes na Cidade Autônoma de Buenos Aires. Dessa forma, os bairros populares tendem a se desenvolver nesses setores urbanos distantes das áreas residenciais, em locais de periferia urbana (interna ou externa), formando enclaves.

Outro fator estrutural, mas que se visualiza no interior dos bairros e que contribui para a **percepção de segurança**, corresponde ao tecido constituído principalmente por passagens e corredores. Por sua vez, o tamanho do bairro também contribui para isso, uma vez que os bairros menores (Rodrigo Bueno e Playón de Chacarita) são percebidos como "mais seguros" pelas mulheres, em comparação com outros bairros. Seja porque os seus moradores se conhecem mais facilmente, seja porque têm menos corredores/passagens, seja porque ali habitam menos famílias e se criam laços de solidariedade, com relações de vizinhança.

Transporte público

A dificuldade de acesso ao transporte público é um fator que contribui para o aumento da **percepção de insegurança** nos bairros populares. Muitas vezes a existência de cobertura e infraestrutura próximas não implica necessariamente acesso adequado ao serviço. Estar localizado em áreas historicamente marginalizadas da cidade, áreas de segregação entre as barreiras urbanas; A escassa oferta de transporte público nos bairros e arredores é algo muito comum. Isso é visualizado em quatro aspectos:

1. **A distância que deve ser percorrida dos bairros** até os paradas de ônibus na maioria dos casos ultrapassa 10 quarteirões de caminhada, um percurso complexo a ser percorrido por mulheres que facilitam a mobilidade de outras pessoas como crianças, idosos ou com mobilidade reduzida e que realizam tarefas como compras de supermercado. Também é complexo o acesso a outros serviços de transporte público que conectam com o centro da cidade, que podem não estar disponíveis nas paradas mais próximas.

2. **A frequência das linhas de ônibus ao entardecer** diminui muito mais do que em outras partes da cidade. Inclusive, em alguns bairros, após as 20h os ônibus modificam seu percurso evitando trafegar no bairro e seus arredores, descumprindo os contratos de serviço, e sem autorização dos órgãos competentes.

3. É muito frequente que os paradas de ônibus mais utilizados e/ou frequentados pelos vizinhos **tenham sido destacados como paradas ou áreas percebidas como inseguras; Esta situação é agravada pelas situações de longa espera pelos serviços e pela perceção de insegurança no deslocar-se a pé até aos mesmos.** Essa situação, que é generalizada nos bairros, é ainda mais acentuada no caso das mulheres, como foi mencionado durante o mapeamento.

4. Um padrão identificado é que na maioria dos bairros pesquisados, **as áreas percebidas como inseguras são aquelas com acesso a algumas facilidades como escolas, postos de saúde ou transporte público.** Isso pode estar relacionado à dinâmica de acesso a esses serviços, como acompanhar meninos ou meninas à escola ou conseguir o plantão matinal, atividades realizadas em sua maioria por mulheres[62].

Percepção de segurança

Os participantes identificaram um grande número de áreas e paradas inseguros, tanto dentro quanto no entorno dos bairros em que vivem. Os principais fatores associados à **percepção de segurança** respondem à falta de iluminação e à existência de ruas vazias, sem circulação de pessoas. Vale ressaltar que a pesquisa realizada pela Safetipin identifica o nível da variável iluminação como adequado, enquanto a baixa presença de pessoas surgiu como um dos fatores que podem afetar negativamente a **percepção de segurança**.

Em geral, há uma grande adoção de estratégias de segurança realizadas individualmente ou por meio da organização de bairro, como viajar na companhia de outras pessoas. Em muitos casos, elas afirmaram não ter a possibilidade de escolher rotas seguras, mas optaram por locais menos inseguros. Isto acontece em contraste com a falta de confiança nos elementos de segurança e na atuação da policia, elementos também identificados pela Safetipin como fazendo parte de ambientes inseguros.

[62] Na cidade de Buenos Aires, a última pesquisa de uso do tempo revela que as mulheres gastam 5:29 horas por dia nessas tarefas, quase duas horas a mais do que os homens gastam diariamente (CABA Time Use Survey, 2016).

07

Roteiro

É fundamental sustentar e ampliar a incorporação da perspectiva de gênero no planejamento e desenho dos sistemas de mobilidade e transporte, como vem fazendo há alguns anos o Ministério de Transportes e Obras Públicas com o apoio de seu parceiro estratégico CAF.

O Guia da Mobilidade Diária com Perspectiva de Género publicado em 2021 apresenta uma série de passos a seguir para uma abordagem integral neste campo. A instância fundamental é aquela que constitui o diagnóstico do território sobre o qual as transformações vão ser propostas. Este artigo aborda pela primeira vez na cidade de Buenos Aires a mobilidade das mulheres nos bairros populares, a fim de compreender as dificuldades e barreiras que encontram em sua mobilidade cotidiana. Aqui estão alguns paradas de ação possíveis:

Foto 48. Mapeamento e Diagnóstico Participativo a pé, bairro 20.

Desenvolver e aprofundar outras ferramentas de coleta de dados

As aplicações Safetipin Nite e Safetipin Site permitiram obter dados para conhecer a infraestrutura, o ambiente urbano material e a sua utilização e apropriação. Embora esses aspectos sejam fundamentais para dar continuidade aos esforços dos entes públicos em oferecer infraestrutura e equipamentos urbanos de qualidade, são necessárias ferramentas complementares para melhor compreender as possíveis melhorias em relação à mobilidade feminina. Por exemplo, em alguns casos os valores alcançados por algumas variáveis contrastam com os comentários obtidos durante as pesquisas nos paradas de ônibus de pessoas que frequentam esses espaços e com as informações coletadas durante as instâncias de mapeamento participativo com moradores do bairro. As oficinas participativas foram fundamentais para aprofundar as barreiras que persistem na mobilidade. Devido à amostra não representativa no que diz respeito ao universo de moradores dos bairros, é aconselhável identificar formas de ampliar a metodologia e sua abrangência no futuro e também focar na mobilidade das infâncias e diversidades.

Melhorar a oferta e a frequência dos serviços de transporte público

Os bairros populares são territórios que historicamente não foram considerados prioritários nos processos de planejamento urbano. Embora os bairros estudados estejam próximos a redes de transporte público, existem inúmeros problemas relacionados ao acesso ao serviço: baixas frequências, principalmente à noite, interrupções do serviço e falta de conexões para os principais destinos do restante da cidade. A conectividade de primeira e última milha deve ser fortalecida para melhorar o acesso e incentivar o uso do transporte público.

A governança dos serviços de ônibus na Cidade de Buenos Aires não está inteiramente nas mãos do Governo da Cidade, a grande maioria dos aspectos de planejamento e gestão do transporte está nas mãos do Governo Nacional. É importante continuar avançando em esforços conjuntos com os órgãos competentes para melhorar a acessibilidade real por meio de um melhor acompanhamento e fiscalização do serviço.

Melhorar paradas de transporte público

O estudo mostrou que existem infraestruturas de espera de todos os tipos. É preciso continuar transformando e incorporando abrigos com assentos e sinalização, integrando a mobilidade dos bairros populares com a do restante da Cidade. Além disso, deve ser garantida a acessibilidade universal a esses paradas, bem como níveis adequados de qualidade de iluminação.

Melhorar o acesso a informações em tempo real sobre os serviços de transporte público

Identificou-se durante o estudo que a possibilidade de conhecer os horários de chegada dos serviços de transporte público constitui não só uma ferramenta fundamental para as mulheres planejarem com base em seu tempo, mas também uma estratégia de segurança para reduzir o tempo que passam expostas em ambientes que são percebidos como como inseguro.

É importante incorporar a sinalização preditiva nas paradas dos bairros populares - que já existem em alguns paradas da cidade - bem como aprimorar os sistemas junto aos prestadores de serviços de transporte e órgãos competentes e divulgar a existência de aplicativos móveis que forneçam essas informações.

Redesenhar os espaços de mobilidade dentro e nas imediações dos bairros populares

Com os processos de integração sociourbana realizados nos bairros populares da Cidade de Buenos Aires, o entorno urbano imediato dos bairros teve melhorias significativas em termos de iluminação, acessibilidade -condição das calçadas e rampas- e sua qualidade. Conforme verificado durante o estudo, espaços com intervenção recente ou com maior iluminação, acessibilidade e comodidade geram maior adesão, o que leva a

uma maior sensação de segurança para quem mora e se locomove no bairro. O trabalho deve continuar na concepção de um ambiente urbano de qualidade e acessível.

Melhorar a visibilidade

Durante o estudo, foi revelada a relação positiva entre a presença de mais pessoas e a **percepção de segurança** das mulheres na hora de escolher para onde viajar. Seria construtivo promover essa vigilância cidadã nas ruas a partir de campanhas com comerciantes e vizinhos para gerar rotas preferenciais mais seguras que ligassem as principais atrações do bairro e os principais paradas de conexão do bairro com o restante da cidade. Este ponto está intimamente ligado à promoção de usos mistos, condição essencial para incentivar o fluxo de pedestres nos bairros e arredores.

Promova iniciativas comunitárias

Inúmeras estratégias adotadas nos bairros pelos vizinhos como um grupo foram registradas durante o mapeamento participativo. Desde a organização para realizar determinados percursos em grupo, até à instalação de câmaras de vigilância. Fortalecer essas iniciativas, apelar para um apelo mais amplo, bem como favorecer o diálogo entre a sociedade civil e os órgãos governamentais envolvidos, é uma estratégia para melhorar a experiência de mobilidade de mulheres em bairros populares.

Divulgação de resultados

Divulgar os resultados alcançados com ambas as metodologias em cada bairro, principalmente entre as equipes SECTOP e IVC, bem como com outras áreas governamentais relevantes Unidade para a Igualdade de Gênero, Ministério da Segurança, Secretaria de Desenvolvimento Urbano, entre outros, para que sejam imediatamente incorporados ao concepção e planejamento de projetos.

Segurança

Ao longo das instâncias participativas, a **percepção de insegurança** foi repetidamente mencionada como um dos principais determinantes no planejamento de viagens, vislumbrando mobilidade limitada e acesso a mais e melhores oportunidades. Além da presença da polícia e de elementos de segurança como câmeras, as mulheres não se sentem seguras. É fundamental aprofundar, além da oferta de infraestrutura, outros tipos de intervenções e estratégias que promovam a apropriação dos espaços públicos por mulheres, meninas e outras diversidades e trabalhar em conjunto com as áreas envolvidas para melhorar a **percepção de segurança**, que é é determinante na mobilidade das mulheres.

08

Glossário

Nota: O seguinte Glossário corresponde ao glossário elaborado para o Plano de Mobilidade Sustentável 2030 pela Subsecretaria de Planejamento da Mobilidade do Governo da Cidade Autônoma de Buenos Aires.

GLOSSÁRIO ACRÔNIMOS

IVC: Instituto Municipal de Habitação

AFD: Agência Francesa de Desenvolvimento

AMBA: Área Metropolitana de Buenos Aires

BADATA: Dados de Buenos Aires

CABA: Cidade Autônoma de Buenos Aires

CAF: Banco de Desenvolvimento da América Latina

CTyT: Código de Trânsito e Transporte

CU: Código Urbano

ENMODO: Pesquisa de Mobilidade Domiciliar

FFCC: Ferrovias

GBA: Grande Buenos Aires

Foto 49. Playón da Chacarita.

GCABA: Governo da Cidade Autônoma de Buenos Aires

MEPeHU: Ministério do Espaço Público e Higiene Urbana

BTT: Metrobus

PBA: Província de Buenos Aires

PIRU: Projeto integral de urbanização.

SECTOP: Secretaria do Transportes e Obras Públicas

STPB: Sistema de Transporte Público de Bicicletas

SUBE: Sistema Único de Bilhete Eletrônico

A

Acessibilidade

Acessibilidade de mobilidade: Diferentes condições que permitem o deslocamento de pessoas para realizar atividades ou obter serviços. Contempla tanto a possibilidade de fazer uma viagem quanto a facilidade de fazer o trajeto até o destino. O nível de acessibilidade depende de vários fatores, entre os quais se destacam a oferta de transporte (quantidade e diversidade), a infraestrutura disponível, conectividade de rede e possibilidade de pagamento.

Acessibilidade universal: Condição que deve ser atendida por todos os ambientes, produtos e serviços de forma a garantir seu acesso com segurança e da forma mais autônoma possível para todas as pessoas, em igualdade de condições. Portanto, é uma condição facilitadora na interação entre o sujeito e o meio, em um contexto inclusivo que contempla a heterogeneidade que caracteriza a conformação dos grupos humanos.

Acessibilidade económica: Condições económicas que permitem a acessibilidade ao transporte. O transporte representa uma das principais despesas domésticas e, por isso, a política tarifária tem um impacto central na sua acessibilidade.

Acessibilidade

No caso dos transportes, refere-se a quão acessíveis são as tarifas de transporte para a maioria dos cidadãos. O número de viagens é geralmente medido em percentagem do salário mínimo, etc.

Autonomia

Ter capacidade e condições concretas para tomar livremente decisões que afetem suas vidas. Contempla a autonomia econômica, na tomada de decisões, física e sua inter-relação (OIG, 2019).

B

Bairros populares

Um bairro popular é considerado um bairro vulnerável em que pelo menos 8 famílias vivem juntas ou contíguas, onde mais da metade da população não possui título fundiário ou acesso regular a dois ou mais serviços básicos (rede de água encanada, rede elétrica com medidor e/ou rede de esgoto).

Barreiras urbanas

Obstáculos que impossibilitem ou compliquem a circulação veicular ou pedestre. Isso pode ser devido a questões físicas (grandes propriedades, grandes espaços públicos com acesso limitado e infraestrutura viária) ou imateriais (falta de manutenção, pouca iluminação, insegurança, etc.). Quando as barreiras se acumulam, elas podem desconectar um bairro do resto da cidade. Entre os impactos mais graves, mas menos visíveis, pode-se citar a manutenção ou aumento do hiato social e de gênero.

Ciclorrota

Espaços localizados na calçada para circulação exclusiva de bicicletas, marcados por demarcação horizontal e vertical.

C

Caminhabilidade

É um indicador de integração social e dinamismo urbano. As pessoas que andam pelas ruas muitas vezes dão vitalidade e segurança a uma cidade. A sua presença tem uma relação direta com a utilização do espaço público e com as transições entre espaços de permanência e espaços de trânsito. Uma caminhabilidade adequada depende, entre outros fatores, do grau de acessibilidade, do tipo de ocupação do solo, do nível ou percepção da segurança viária e cidadã, do potencial patrimonial ou turístico de uma área.

Caminhada

A caminhada é o meio de transporte realizado pelo pedestre e faz parte da mobilidade ativa. No sistema de transporte, a caminhada tem papel fundamental, sendo responsável pela integração entre os diferentes serviços ou modais. A ela são atribuídas externalidades positivas em termos de saúde, segurança, meio ambiente, cultura e economia local.

Centro de transbordo

Local onde se concentram as trocas modais. Na Cidade, o decreto 530/007 identifica formalmente os principais centros de transbordo (Constitución, Retiro, Flores, Federico Lacroze, Liniers, Alem, entre outros) com o objetivo de tornar os transbordos mais eficientes e melhorar suas condições de qualidade.

Ciclovia

Parte da rede viária destinada à circulação exclusiva de bicicletas. Isso geralmente é delimitado do restante da estrada com tinta e/ou algum elemento físico de separação.

Conectividade

Capacidade de colocar bens, serviços, informação e pessoas nos espaços necessários, de acordo com as exigências das diferentes áreas de impacto de interesse nacional, de forma eficiente, ou seja, minimizando custos e tempos de deslocação e otimizando a solução escolhida entre diferentes alternativas que podem cumprir esta função (Rozas, Jaimurzina e Pérez, 2015).

Conurbano/Região Metropolitana

Região que engloba um conjunto de aglomerados urbanos que, a partir de um crescimento paulatino e na ausência de regulamentação que o contenha, se fundem.

Cuidado

Bens e atividades que permitem que as pessoas se alimentem, se eduquem, tenham saúde e vivam em um habitat adequado. Abrange tanto os cuidados materiais que implicam um emprego, os cuidados financeiros que implicam um custo, como os cuidados psicológicos que implicam um vínculo afetivo (Batthyany, 2004).

E

Ecobici

Sistema de transporte público de bicicletas com estações automáticas 24 horas por dia, todos os dias do ano.

Escolha modal

Escolha consciente ou inconsciente do meio de transporte para fazer uma viagem. Está relacionada a múltiplos fatores, alguns individuais, ligados à situação geográfica, ao nível socioeconômico dos domicílios e às preferências ou possibilidades pessoais; outros externos, como a oferta, a previsibilidade, o nível de serviço, os custos de cada um deles, entre outros.

Estágios de viagem

É o trecho de viagem que é realizado em um meio de transporte. Uma viagem pode ter várias etapas usando um ou vários modos (caminhada ou metrô, por exemplo).

I

Intermodalidade

Trata-se da integração para a conexão entre os diferentes meios de transporte que facilitaria o uso de meios mais eficientes e coletivos para as pessoas otimizarem rotas e destinos mais fluidos. Busca reduzir o uso de veículos particulares e estimular o transporte coletivo e não motorizado.

m

Metrobus

Infraestrutura de circulação exclusiva e paradas de ônibus para subidas e descidas, segregadas fisicamente da circulação geral, o que permite reduzir os tempos de deslocamento e melhorar o conforto e acessibilidade das paradas. Localizados nas principais vias da Cidade, os metrobus conectam os principais centros de transbordo, promovendo a intermodalidade. O sistema tem grande potencial de crescimento, principalmente em corredores transversais e corredores metropolitanos.

Meios de transporte

Eles correspondem a todas as maneiras pelas quais as pessoas se movem. Eles podem ser classificados em públicos-coletivos e privados. Também em modos de transporte motorizados e não motorizados. Nos não motorizados, devem ser considerados deslocamentos ativos nas modalidades de caminhada e ciclismo.

Mobilidade

Entendido aqui como um direito básico e genérico de todos os seres humanos, como condição e meio de acesso a outros direitos fundamentais. É essencial usufruir da maior parte dos bens e serviços; condiciona o acesso à moradia, ao trabalho, à educação, à cultura e ao desenvolvimento pessoal e coletivo.

Mobilidade ativa

Capacidade de mobilização usando o corpo como motor, isto é, movendo-se a pé, em cadeira de rodas, de bicicleta, de patins ou skates, etc.

n

Nó intermodal

São espaços onde as pessoas circulam para realizar trocas modais. Estes podem ser organizados ou espontâneos. Estes espaços de articulação desempenham um papel essencial, uma vez que permitem fortalecer a rede, aproveitar melhor as vantagens oferecidas por cada modo e obter economias de escala na conceção de soluções. Os nós, especialmente se oferecerem serviços adaptados às necessidades dos usuários, também podem atuar como integradores e ativadores econômicos e sociais do espaço urbano onde estão inseridos. Na cidade foram classificados em três categorias: Regional, Metropolitano e Bairro.

P

Padrão de mobilidade

Sucessão ordenada de viagens construídas seguindo uma série de necessidades de destino. A sequência é a repetição do padrão. Costumam ser catalogados em pares como "Trabalho - Estudo", "Cuidado - Trabalho", "Culto e Família-Estudo", "Cuidado - Estudo", ou em cadeias mais longas, dependendo das atividades diárias de cada indivíduo. Nas cidades sul-americanas, as mulheres, por serem responsáveis por atividades mais domésticas ou de cuidado, tendem a ter padrões de deslocamento mais complexos do que os homens.

Pessoas com Mobilidade Reduzida (PRM)

São aquelas pessoas que limitaram permanentemente ou temporariamente sua capacidade de se mover sem ajuda externa. Considera tanto os usuarios com deficiência relacionada com a mobilidade (paraplegia, tetraplegia, problemas ósseos, etc.) como os que apresentam dificuldades por outros motivos (idosos, grávidas, pessoas com crianças pequenas, etc.) .

R

Remises

Carro de aluguel não sujeito a itinerário pré-determinado que efetue deslocações porta-a-porta, com tarifa fixa para todo o percurso, utilizado para ocupação total da viatura com reserva prévia. Ao contrário do táxi, não têm cor distintiva, não têm taxímetro e não levam ou deixam passageiros na via pública.

T

Táxi

Atendimento individual regulado pelo Estado. Ao contrário dos remises, os táxis movimentados têm a possibilidade de circular em faixas exclusivas de ônibus, economizando tempo de deslocamento nos horários de pico. Este serviço funciona de forma tradicional, com paragens a pedido na via pública, através de serviços de Radiotáxi (chamadas telefónicas) ou soluções aplicacionais.

Transporte guiado

Aquele transporte que utiliza trilho-guia por onde circula, por exemplo, o metrô, a ferrovia, o trólebus, etc.

Transporte público

Abrange o transporte urbano formal, incluindo ônibus, metrô, metrô, trens metropolitanos, Metrobus, sistema de bicicletas compartilhadas e táxis. Distingue-se do automóvel e motocicletas que constituem o transporte privado.

U

Última milha

En logística urbana se entiende como la última milla o último kilómetro del recorrido que realiza un producto hasta su destino final. El auge del comercio electrónico ha cambiado la estructura de esta logística y requiere una regulación específica para limitar los impactos negativos, especialmente en el medio ambiente y la seguridad vial.

V

Viagens

Movimentos realizados por uma pessoa para ir de um ponto (origem) a outro (destino) para realizar uma atividade (motivo da viagem). Uma viagem pode ter várias etapas usando um ou vários modos (caminhada ou metrô, por exemplo).

Rotas de distribuição

Eles são classificados em principais e complementares. As principais canalizam predominantemente movimentos internos de longa distância (através do tráfego), fornecem conexão a paradas não alcançados por estradas principais e distribuem o tráfego urbano e interurbano para estradas complementares e de distribuição local. As complementares canalizam, predominantemente, movimentos internos de distância intermediária e distribuem o tráfego das principais distribuidoras para as vias locais.

Estradas locais

Integram as ruas de acesso ou serviço local, as passagens, as ruas de convivência e as ruas pedonais. Canalizam, predominantemente, movimentos internos curtos de caráter local com pouca ou nenhuma presença de tráfego de passagem (acesso à fachada). Uma característica particular das redes de distribuição e locais da CABA é sua operação majoritariamente unidirecional.

Estradas principais (rodovias e avenidas expressas)

Estes canalizam predominantemente movimentos metropolitanos e interurbanos de longa distância. Desempenham funções de ligação e distribuição de chegadas, saídas ou viagens que atravessam a Cidade sem paragens.



09

Bibliografia

Allen, H.;Cárdenas, G.; Pereyra, L.;Sagaris, L. (2018). Ella se mueve segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. CAF.

Bramuglia, J; Pereyra, L.(2019). Plan de Género y Movilidad, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. GCABA.

Programa "Me Muevo Segura" Bogotá. Mediciones nocturnas en materia de seguridad para las mujeres: ciclovías. Mujeres en Cifras 18. Boletín Informativo de la Secretaria Distrital de la Mujer. 2019. http://omeg.sdmujer.gov.co/index.php/home/mediciones-propias/me-muevo-segura

Gonzalez, K.D.; Machado, A.L.; Alves, B. B.; Raffo, V.; Guerrero, S.; Portabales, I. "Why Does She Move? : A Study of Women's Mobility in Latin American Cities". World Bank, Washington, DC. 2020. https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33466

Brikman, D. (2019). El lente de la movilidad. Un análisis de Villa 15, sus características de segregación y las prácticas cotidianas de sus habitantes.

Foto 50. Playón de Chacarita.

Jacobs, J. (2018); Muerte y vida de las grandes ciudades. Año 2015.

Gehl,J. (20014). Ciudades Para la Gente.

Gehl,J. (2006) La Humanización del Espacio Urbano.

https://worldpopulationreview.com/countries/argentina-population

Movilidad Laboral en el Área Metropolitana. Centro de Estudios Metropolitanos. 2020

Encuesta Nacional de Movilidad Domiciliaria, 2010.

Estadísticas y Censos, Dirección general. (2015) Censo 2010. Situación y caracterización de los asentamientos precarios en la Ciudad de Buenos Aires (Nro. 856).

Mapa de Asentamientos informales (RENABAP, 2018) - Poblaciones. (s. f.). https://mapa.poblaciones.org/map/3401/

Ley 27453/2018 y su actualización 27694/2022

Ley 2670/2015

https://vivienda.buenosaires.gob.ar/integracion/carrillo-lacarra#top

https://vivienda.buenosaires.gob.ar/integracion/camino-sirga#top

https://vivienda.buenosaires.gob.ar/integracion/barrio-15#top

https://vivienda.buenosaires.gob.ar/integracion/barrio-ricciardelli#top

https://vivienda.buenosaires.gob.ar/integracion/rodrigo-bueno#top

https://vivienda.buenosaires.gob.ar/integracion/playon-chacarita#top

https://vivienda.buenosaires.gob.ar/integracion/barrio-20#top

10_

Anexos



Foto 51. Bairro 20.

Fichas técnicas da pesquisa Safetipin

Dados de coleta	
Nome do bairro	Bairro 15
Coleção diurna	16-12-2021/ 16.10 hs às 17.50 hs
Coleção noturna	17-12-2021/ 22.10 hs às 00 hs
KM coletados (média)	26
Paradas auditadas	4
Depoimentos coletados	21
Não. Fotos Diurno	1.190
Fotos noturnas	750

Tabela 10. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro 15.

Dados de coleta	
Nome do bairro	Bairro 20
Coleção diurna	01-12-2021/ 18.16 hs às 19.53 hs
Coleção noturna	01-12-2021/ 21.45 hs às 22.12 hs
KM coletados (média)	14,5
Paradas auditadas	4
Depoimentos coletados	17
Não. Fotos Diurno	244
Fotos noturnas	624

Tabela 11. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro 20.

Dados de coleta	
Nome do bairro	Bairro 21-24
Coleção diurna	23-11-2021/ 17.27 hs às 18.19 hs
Coleção noturna	23-11-2021/ 20.08 hs às 21.05 hs
KM coletados (média)	26
Paradas auditadas	4
Depoimentos coletados	11
Não. Fotos Diurno	697
Fotos noturnas	641

Tabela 12. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro 21-24.

Dados de coleta	
Nome do bairro	Bairro Lamadrid
Coleção diurna	21-12-2021/ 18.53 hs às 19.06 hs
Coleção noturna	21-12-2021/ 20.37 hs às 20.50 hs
KM coletados (média)	3
Paradas auditadas	4
Depoimentos coletados	12
Não. Fotos Diurno	113
Fotos noturnas	119

Tabela 13. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro de Lamadrid.

Dados de coleta	
Nome do bairro	Fraga - Playón de Chacarita
Coleção diurna	02-12-2021/ 17.52 hs às 18.33 hs
Coleção noturna	02-11-2021/ 20.30 hs às 21.28 hs
KM coletados (média)	6.50
Paradas auditadas	4
Depoimentos coletados	22
Não. Fotos Diurno	390
Fotos noturnas	52

Tabela 14. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro Playón de Chacarita.

Dados de coleta	
Nome do bairro	Bairro Ramón Carrillo
Coleção diurna	16-11-2021/ 17.10 hs às 18.40 hs
Coleção noturna	24-11-2021/ 18.00 hs às 20.05 hs
KM coletados (média)	20
Paradas auditadas	4
Depoimentos coletados	22
Não. Fotos Diurno	288
Fotos noturnas	457

Tabela 15. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro Ramón Carrillo.

Dados de coleta	
Nome do bairro	Rodrigo Bueno
Coleção diurna	30-11-2021/ 19.12 hs às 19.45 hs
Coleção noturna	30-11-2021/ 20.30 hs às 21.05 hs
KM coletados (média)	7
Paradas auditadas	4
Depoimentos coletados	12
Não. Fotos Diurno	384
Fotos noturnas	367

Tabela 16. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro Rodrigo Bueno.

Dados de coleta	
Nome do bairro	Padre Rodolfo Ricciardelli
Coleção diurna	07-12-2021/ 17.52 hs às 18.48 hs
Coleção noturna	07-12-2021/ 20.28 hs às 21.15 hs
KM coletados (média)	15
Paradas auditadas	4
Depoimentos coletados	21
Não. Fotos Diurno	695
Fotos noturnas	608

Tabela 17. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro Padre Rodolfo Ricciardelli.

Coleta de imagens por Safetipin

nº	Data de coleta da imagem	Nome do bairro	Dia (imagens)	Dia (Km)	Noite (imagens)	Noite (Km)
1	23-Nov-21	Bairro 21-24	697	16.1 Km	641	16.5 Km
2	24-Nov-21	Ramón Carrillo	912	18.2 Km	847	19.1 Km
3	30-Nov-21	Rodrigo Bueno	384	7.65 Km	367	7.97 Km
4	01-Dez-21	Bairro 20	887	15.3 Km	624	13.7 Km
5	02-Dez-21	Playón de Chacarita	390	4.7 Km	288	4.5 Km
6	08-Dez-21	Bairro 1-11-14	699	15.93 Km	608	16.5 Km
7	16-Dez-21, 4-Fev-22	Bairro 15	1102	25.1 Km	1216	27.2 Km
8	21-Dez	Bairro Lamadrid	133	3.07 Km	119	2.97 Km
		Total	**5204**		**4710**	

Tabela 18. Coleta de imagens por Safetipin.

Parâmetros de Avaliação (Paradas de Ônibus)					
Classificação	1	2	3	4	5
Iluminação	**Nenhum**	**Não funciona**	**Pouca**	**Suficiente**	**Brilhante**
	Nenhuma rua ou outras luzes.	Tem iluminação mas não funciona (desligada/vandalizada).	Quando as luzes podem ser vistas, mas não claramente.	A iluminação permite uma visibilidade clara.	A área é muito bem ilumina-da.
Abertura	**Visibilidade zero**	**Pouca visibilidade**	**Parcialmente visível**	**Bastante notável**	**Visibilidade total**
	Os cantos ou obstáculos não permitem a visibilidade do ambiente e do panorama geral.	Ele permite uma visão geral, mas a área próxima e os arredores não são vistos	Você pode ver um pouco à frente e os arredores.	Você pode ver em quase todas as direções.	Você pode ver claramente em todas as direções.
Visibilidade	**Eles não parecem**	**Poucos olham**	**Algum olhar**	**Muitos olham**	**Altamente visível**
	Nenhuma janela ou entrada de lojas ou residências dá para este ponto.	Menos de 5 janelas ou entradas estão voltadas para o ponto.	Entre 5-10 janelas ou entradas voltadas para o	Mais de 10 janelas ou entradas dão para o ponto.	Mais de 20 janelas ou entradas dão para o ponto.
presença de segurança	**Nenhum**	**Mínimo**	**Moderado**	**Bom**	**Máximo**
	Não há guardas de segurança ou policiais por perto.	A segurança privada está disponível nas proximidades.	O bairro parece seguro ou tem delegacias de polícia.	Polícia disponível à distância de chamada.	O pessoal da polícia pode ser visto.
Status da rota de passagem	**Nenhum**	**Pobre**	**Justo**	**Bem**	**Excelente**
	Não há caminho disponível (pavimentação inexistente).	Existem estradas, mas estão em muito mau estado (calçadas quebradas, sem ladrilhos, buracos).	Você pode caminhar, mas não é possível correr, pois há obstáculos.	Fácil de andar rapidamente ou correr. Pavimento livre de obstáculos e bem conservado.	Boas acessibilidades em sentido lato: rampas para pessoas com mobilidade reduzida em vez de degraus ou vielas.
Disponibilidade de transporte público	**Não está disponível**	**A distância**	**Aproximar**	**Muito perto**	**Muito acessível**
	Caminhando 1.200 metros ou mais você pode encontrar alguns meios de transporte e uma parada.	Caminhando 800 metros poderá encontrar alguns meios de transporte e uma paragem.	Andando uma distância entre 400 e 800 metros você pode encontrar transporte e parada.	Andando menos de 400 metros você pode encontrar transpor-tes públicos e uma paragem.	Andando menos de 100 metros, você pode encontrar uma parada de transporte.
Multidão	**Deserto**	**Poucas pessoas**	**Algumas pessoas**	**Muitas pessoas**	**Uma multidão de pessoas**
	Ninguém à vista.	Menos de 5 pessoas à vista.	5-10 pessoas à vista.	10-20 pessoas à vista.	Mais de 20 pessoas à vista.
Presença de mulheres	**Ninguém**	**No hay diversidad**	**Há pouca diversidade**	**Existe alguma diversidade**	**Há diversidade**
	Ninguém à vista.	Só homens.	A maioria são homens, algumas mulheres ou	Homens, mulheres e crianças quase iguais.	Mais mulheres e crianças do que homens.

Tabela 19. Rubrica para parâmetros de qualificação.

Formulário de vistoria e auditoria em paradas de transporte público

Testemunhos de usuários

* Obrigatório

1 Com qual gênero você se identifica? *
Marque apenas uma opção.

- ☐ Fêmea
- ☐ Masculino
- ☐ Não binário
- ☐ Prefiro não dizer
- ☐ Outro:

2 Idade*
Marque apenas uma opção.

- ☐ 15-20
- ☐ 20-25
- ☐ 30-35
- ☐ 40-45
- ☐ 50-55
- ☐ 50-60
- ☐ 60 ou mais

3 Frequência com que você usa o ponto de ônibus *
Marque apenas uma opção.

- ☐ Diário
- ☐ 3-5 dias por semana
- ☐ 1-2 dias por semana
- ☐ Nunca
- ☐ Outro:

4 Frequência com que você usa o ponto de ônibus *
Marque apenas uma opção.

- ☐ Diário
- ☐ 3-5 dias por semana
- ☐ 1-2 dias por semana
- ☐ Nunca
- ☐ Outro:

5 Motivo da viagem ao utilizar o ônibus *
Marque apenas uma opção.

- ☐ Trabalho remunerado
- ☐ Educação
- ☐ Lazer (fazer compras, encontrar um amigo, etc.)
- ☐ Tarefas de cuidado (levar/pegar crianças na escola, cuidar de idosos)
- ☐ Outros:

6 Por favor, selecione o meio de transporte mais utilizado para chegar ao ponto de ônibus*
Marque apenas uma opção.

- ☐ A pé
- ☐ Bicicleta
- ☐ Carro
- ☐ outro:

7 Selecione os 2 motivos mais importantes para escolher o modo de rolagem selecionado acima. *
Marque tudo o que se aplica

- ☐ Custo
- ☐ Tempo
- ☐ Conforto
- ☐ Segurança
- ☐ Possibilidade de andar de bicicleta/a pé até à paragem de autocarro
- ☐ Nenhum outro modo disponível
- ☐ Outro:

8 Você se sente inseguro no caminho para o ponto de ônibus? *
Marque apenas uma opção.

- ☐ Sim sempre
- ☐ Sim, depois de escurecer
- ☐ As vezes
- ☐ Nenhum outro:

9 Você se sente inseguro enquanto espera no ponto de ônibus?*
Marque apenas uma opção.

- ☐ Sim sempre
- ☐ Sim, depois de escurecer
- ☐ As vezes
- ☐ Não
- ☐ Outro:

10 Caso você se sinta inseguro no caminho ou enquanto espera no ponto de ônibus, especifique os motivos.

_____
_____
_____
_____
_____
_____

11 Quaisquer sugestões para melhorar a segurança geral e acessibilidade em torno dos pontos de ônibus. *

_____
_____
_____
_____
_____
_____

12 Quanto tempo leva para chegar ao ponto de ônibus?*

- ☐ Menos de 15 min
- ☐ Entre 15-30 min
- ☐ Más de 30 min

Tabela 20. Ficha de vistoria e auditorias em paradas de transporte público.

Formulário de auditoria em paradas de transporte público

Informações gerais

O e-mail do respondente será registrado ao enviar este formulário.
* Obrigatório

1 E-mail*

2 Nome da rua. Adicione uma foto da rua.*

3 Nome do ponto de ônibus. Adicione uma foto do ponto de ônibus.*

4 Marque a localização do ponto de ônibus no mapa *

Infraestrutura no ponto de ônibus

5 Quais são as características do ponto de ônibus observado? *
Verifique tudo o que se aplica.

- ☐ Adesivo com o número da linha de ônibus
- ☐ Placa com número da linha de ônibus
- ☐ poste público
- ☐ Lâmpada
- ☐ refúgio
- ☐ refúgio tipo de metrobus

6 Quais das opções a seguir estão disponíveis no ponto de ônibus ou próximo a ele? *
Marque tudo o que se aplica

- ☐ Sinalização do ponto de ônibus
- ☐ Assentos sem encosto ou apoio de braços
- ☐ Bancos com encosto e/ou apoio de braços
- ☐ Rampa
- ☐ ladrilhos táteis
- ☐ Lixo
- ☐ bebedor
- ☐ Banheiro público
- ☐ Outros:

7 Instalações adicionais no ponto de ônibus *
Marque tudo o que se aplica

- ☐ Número da linha de ônibus.
- ☐ Horários de ônibus.
- ☐ Mapas de rota.
- ☐ Informações em tempo real sobre: chegada - partida e tempo de espera do ônibus.
- ☐ Sinalização em Braile.
- ☐ anúncio de som
- ☐ Informações sobre os números de emergência (Polícia - Assistência Médica - Linha de Assédio - Bombeiros etc).
- ☐ Nenhuma das anteriores.
- ☐ Outros:

8 O ponto de ônibus está bem conservado ou o vandalismo afetou seu uso? Por favor especifique.*
Marque tudo o que se aplica

Auditoria de ponto de ônibus

9 Qualifique o estado da iluminação do ponto de ônibus *
Marque apenas uma opção.

- ☐ Nenhum (Não há iluminação pública ou qualquer tipo de iluminação)
- ☐ Não funcionais (há luzes mas não funcionam ou foram vandalizadas)

Tabela 21. Formulário de auditoria em paradas de transporte público.

- ☐ Pouco (as luzes são vistas, mas não claramente)
- ☐ Suficiente (a iluminação é suficiente para ver claramente)
- ☐ Claro (a área é muito bem iluminada)

10 Fontes de luz na paragem e arredores *
Marque tudo o que se aplica

- ☐ Iluminação de rua/estrada
- ☐ Postes de luz - iluminação em escala humana
- ☐ refletores
- ☐ Iluminação de lojas ou restaurantes próximos
- ☐ Iluminação de barracas de rua
- ☐ Iluminação vinda das casas dos arredores
- ☐ Iluminação de outdoors ou letreiros luminosos
- ☐ Nenhum
- ☐ Outro:

11 Qualificar o caminho/calçada no ponto de ônibus e seu entorno.
Marque apenas uma opção.

- ☐ Nenhum (nenhuma trilha disponível)
- ☐ Ruim (Existem trilhas, mas em péssimo estado: poços, calçada não pavimentada, sem telhas)
- ☐ Adequado (Você pode caminhar, mas não pode correr devido à existência de obstáculos: calçadas irregulares, estacionamentos, etc.)
- ☐ Bom (fácil para caminhada ou corrida rápida: trilha bem conservada e livre de obstáculos)
- ☐ Excelente (Boas acessibilidades para todos: rampas incluídas)

12 Quaisquer sugestões para melhorar a segurança geral e acessibilidade em torno dos pontos de ônibus. *
Marque apenas uma opção.

- ☐ Sinalização / Sinais publicitários
- ☐ Lixo
- ☐ restos de construção
- ☐ estacionamento impróprio
- ☐ Vegetação (árvores/arbustos) que obstrui a circulação
- ☐ Vendedores ambulantes obstruindo o tráfego
- ☐ Luz de rua / postes de luz
- ☐ Nichos elétricos / Transformadores / Cabines telefônicas
- ☐ esgotos a céu aberto/a descoberto
- ☐ Nenhuma das anteriores

13 Faixas de pedestres perto do ponto de ônibus *
Marque tudo o que se aplica

- ☐ travessias de pedestres
- ☐ Sinalização de Pedestres
- ☐ pontes pedonais
- ☐ passagens subterrâneas
- ☐ Nenhuma das anteriores
- ☐ Outros:

14 Elementos de acessibilidade universal no ponto de ônibus e arredores *
Marque tudo o que se aplica

- ☐ Rampa
- ☐ Ilha central ou abrigo na estrada para segurança rodoviária
- ☐ corrimão
- ☐ ladrilhos táteis
- ☐ Sinalização em Braille
- ☐ Sinalização de pedestres com áudio
- ☐ Nenhum
- ☐ Outros:

15 Qualificar a visibilidade na paragem do autocarro? *
Marque apenas uma opção.

- ☐ 1 (Não há janelas ou entradas ou vendas de rua de onde você pode ver este lugar)
- ☐ 2 (menos de 5 janelas ou portas de onde se pode ver este local)
- ☐ 3 (Entre 5 e 10 janelas ou entradas de onde se avista este local)
- ☐ 4 (Mais de 10 janelas ou entradas de onde se avista este local)
- ☐ 5 (Mais de 20 janelas ou entradas de onde se avista este local)

16 O que você vê ao redor do ponto de ônibus? *
Marque tudo o que se aplica

- ☐ Locais / Restaurantes
- ☐ Instalações temporárias / vendedores ambulantes
- ☐ casas
- ☐ escritórios
- ☐ Fábricas / Indústrias
- ☐ Terra Vaga
- ☐ Nenhum
- ☐ Outros:

17 Presença de pessoas no ponto de ônibus*
Marque apenas uma opção.

- ☐ Deserto (Nenhuma pessoa à vista)
- ☐ Poucas pessoas (menos de 5 pessoas à vista)
- ☐ Algumas pessoas (5/10 pessoas à vista)
- ☐ Poucas pessoas (10/20 pessoas à vista)
- ☐ Uma multidão de pessoas (Mais de 20 pessoas à vista, com pouco distanciamento entr

18 Diversidade de pessoas no ponto de ônibus *
Marque apenas uma opção.

- ☐ Sem pessoas (sem pessoas à vista)
- ☐ Sem diversidade (apenas homens)
- ☐ Há pouca diversidade (a maioria são homens, mulheres e crianças)
- ☐ Existe alguma diversidade (números quase iguais de homens, mulheres e crianças)
- ☐ Há muita diversidade (mais mulheres e crianças do que homens)

19 Diversidade de pessoas no ponto de ônibus *
Marque apenas uma opção.

- ☐ Nenhum (não há seguranças, policiais ou agentes de trânsito por perto)
- ☐ Mínimo (há uma presença de segurança privada nas proximidades)
- ☐ Moderado (Presença de segurança privada ou delegacias no bairro)

- ☐ Bom (Há uma presença da Polícia a uma distância muito próxima)
- ☐ Alto (Há uma presença visível da Polícia)

20 Avalie a abertura visual (o que eu vejo?) no ponto de ônibus e seus arredores*
Marque apenas uma opção.

- ☐ 1 (Cantos e obstáculos que não permitem que você veja os arredores ou o quadro geral)
- ☐ 2 (A imagem grande pode ser vista, mas os arredores não são claramente visíveis)
- ☐ 3 (Você pode ver um pouco à frente e ao redor)
- ☐ 4 (Pode ser visto em quase todas as direções)
- ☐ 5 (Claramente visto em todas as direções)

21 Alguma outra observação sobre o ponto de ônibus?

_____
_____
_____
_____
_____
_____

Modos locais de transporte público

22 Existe algum meio de transporte local - Ônibus / Bicicletas / Táxis - disponível perto do ponto de ônibus? Em caso afirmativo, desenvolva uma breve descrição de sua infraestrutura e serviços disponíveis. Adicione também algumas imagens que suportem sua descrição.*

_____
_____
_____
_____
_____
_____

Índice de fotos

- Foto 1. Diagnóstico a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP) 4
- Foto 2. Diagnóstico a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP) 5
- Foto 3. Diagnóstico a pé no bairro 20. Créditos ao Ministério dos Transportes e Obras Públicas (SECTOP) 8
- Foto 4. Mapeamento participativo e diagnóstico a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP) 10
- Foto 5. Diagnóstico a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP) 12
- Foto 6. Ciclovia no Bairro Mugica. Créditos ao Ministério dos Transportes e Obras Públicas (SECTOP) 13
- Foto 7. Ciclovia no Bairro Mugica. Créditos ao Ministério dos Transportes e Obras Públicas (SECTOP) 15
- Foto 8. Nova entrada da linha 45 para o bairro Mugica. Créditos ao Ministério dos Transportes e Obras Públicas (SECTOP). 17
- Foto 9. Vista aérea do bairro Rodrigo Bueno. Créditos ao Instituto Municipal de Habitação (IVC) 18
- Foto 10. Vaga Villa. Retirado de Valeria Snitcofsky e do portal BBC.com 19
- Foto 11. Villa 31. Retirado do Movimiento Evita e do portal BBC.com 19
- Foto 12. Mapeamento e Diagnóstico Participativo a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP). 20
- Foto 13. Mapeamento participativo e diagnóstico a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP). 23
- Foto 14. Mapeamento e diagnóstico participativo a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP). 24
- Foto 15. Mapeamento participativo e diagnóstico a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP) 24
- Foto 16. Mapeamento e diagnóstico participativo a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP) 28
- Foto 17. Vista aérea do bairro 15. Créditos Instituto Municipal de Habitação (IVC) 31
- Foto 18. Cartão postal urbano do bairro 15. Fonte: Google Maps 32
- Foto 19. Rua Saraza entre Piedra Buena e José Ignacio Rucci. Origem Google Maps 34
- Foto 20. Bairro Los Perales - Avenida Lisandro de la Torre. Origem Google Maps 37
- Foto 21. Diagnóstico a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP) 40
- Foto 22. Rua Herrera no bairro 15. Retirado do Google Maps 43
- Foto 23. Vista aérea do bairro 20. Créditos Instituto Municipal de Habitação (IVC) 47
- Foto 24. Postal urbano do bairro 20. Fonte Google Maps 48
- Foto 25. Mapeamento e diagnóstico participativo a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP) 56
- Foto 26. Vista aérea do bairro 21-24. Créditos ao Instituto Municipal de Habitação (IVC) 63
- Foto 27. Cartão postal urbano do bairro 21-24. Origem Google Maps 64
- Foto 28. Diagnóstico a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP) 72

- Foto 29. Vista aérea do bairro de Lamadrid. Créditos ao Instituto Municipal de Habitação (IVC) 79
- Foto 30. Cartão postal urbano do bairro de Lamadrid. Fonte Google Maps. 80
- Foto 31. Diagnóstico a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP). 87
- Foto 32. Vista aérea do bairro Playón de Chacarita. Créditos ao Instituto Municipal de Habitação (IVC). 89
- Foto 33. Cartão postal urbano do bairro Playón de Chacarita. Fonte Google Maps. 90
- Foto 34. Diagnóstico a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP). 97
- Foto 35. Vista aérea do bairro Padre Ricciardelli. Créditos ao Instituto Municipal de Habitação (IVC). 103
- Foto 36. Cartão postal urbano do bairro Padre Ricciardelli. Fonte Google Maps. 104
- Foto 37. Av. Perito Moreno e Av. Varela. Retirado do Google Maps. 106
- Foto 38. Mapeamento participativo e diagnóstico a pé no bairro 20. Créditos ao Instituto Municipal de Habitação (IVC). 112
- Foto 39. Vista aérea do bairro Ramón Carrillo. Créditos ao Instituto Municipal de Habitação (IVC). 119
- Foto 40. Cartão postal urbano do bairro Ramón Carrillo. Retirado do Google Maps. 120
- Foto 41. Rodovia da Cámpora. Retirado do Google Maps. 122
- Foto 42. Av. Mariano Costa. Retirado do Google Maps. 126
- Foto 43. Diagnóstico a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP). 128
- Foto 44. Vista aérea do bairro Rodrigo Bueno. Créditos ao Instituto Municipal de Habitação (IVC). 135
- Foto 45. Cartão postal urbano do bairro Rodrigo Bueno. Retirado do Google Maps. 136
- Foto 46. Diagnóstico a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP). 144
- Foto 47. Diagnóstico a pé no bairro 20. Créditos à Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SECTOP). 155
- Foto 48. Mapeamento e Diagnóstico Participativo a pé no bairro 20. Créditos ao Instituto Municipal de Habitação (IVC). 158
- Foto 49. Praia da Chacarita. Créditos ao Instituto Municipal de Habitação (IVC). 161
- Foto 50. Praia da Chacarita. Créditos ao Instituto Municipal de Habitação (IVC). 167
- Foto 51. Bairro 20. Créditos ao Instituto Municipal de Habitação (IVC). 169

Índice de tabelas

- Tabela 1. Variáveis e qualificação dos parâmetros do Safetipin. Elaboração própria. 26
- Tabela 2. Auditoria dos pontos de ônibus do bairro 15. Elaboração própria. 38
- Tabela 3. Auditoria dos pontos de ônibus do bairro 20. Elaboração própria. 54
- Tabela 4. Auditoria dos pontos de ônibus do bairro 21-24. Elaboração própria. 70
- Tabela 5. Auditoria dos pontos de ônibus no bairro Lamadrid. Elaboração própria. 86
- Tabela 6. Auditoria dos pontos de ônibus no bairro Playón de Chacarita. Elaboração própria. 96
- Tabela 7. Auditoria dos pontos de ônibus do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboração própria. 110
- Tabela 8. Auditoria dos pontos de ônibus do bairro Ramón Carrillo. Elaboração própria. 126
- Tabela 9. Auditoria dos pontos de ônibus do bairro Rodrigo Bueno. Elaboração própria. 142
- Tabela 10. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro 15. 170
- Tabela 11. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro 20. 170
- Tabela 12. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro 21-24. 171
- Tabela 13. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro de Lamadrid. 171
- Tabela 14. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro Playón de Chacarita. 172
- Tabela 15. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro Ramón Carrillo. 172
- Tabela 16. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro Rodrigo Bueno. 173
- Tabela 17. Dados da coleta diurna e noturna do Safetipin no bairro Padre Rodolfo Ricciardelli. 173
- Tabela 18. Coleta de imagens por Safetipin. 174
- Tabela 19. Rubrica para parâmetros de qualificação (ponto de ônibus). 175
- Tabela 20. Ficha de vistoria e auditorias em paradas de transporte público. 176
- Tabela 21. Formulário de auditoria em paradas de transporte público. 178

Índice de gráficos

- Gráfico 1. Linha do tempo do fundo. Elaboração própria. 14
- Gráfico 2. Fases da metodologia. Elaboração própria. 25
- Gráfico 3. Arquitetura do índice de segurança. Elaboração própria. 27
- Gráfico 4. Índice de segurança diurno e noturno do bairro 15. Elaboração própria. 34
- Gráfico 5. Dados de auditorias de paradas de transporte público no bairro 15. Elaboração própria. 36
- Gráfico 6. Valor médio segundo variável de vizinhança 15. Elaboração própria. 37
- Gráfico 7. Percepção de insegurança no bairro 15. Elaboração própria. 39
- Gráfico 8. Depoimentos de usuários do bairro 15. Elaboração própria. 40
- Gráfico 9. Índice de segurança diurno e noturno do bairro 20. Elaboração própria. 50
- Gráfico 10. Dados das auditorias das paradas do bairro 20. Elaboração própria. 52
- Gráfico 11. Valor médio segundo variável de vizinhança 20. Elaboração própria. 53
- Gráfico 12. Percepção de insegurança no bairro 20. Elaboração própria. 55
- Gráfico 13. Depoimentos de usuários do bairro 20. Elaboração própria. 56
- Gráfico 14. Índice de segurança diurno e noturno do bairro 21-24. Elaboração própria. 66
- Gráfico 15. Dados das auditorias das paradas do bairro 21-24. Elaboração própria. 68
- Gráfico 16. Valor médio segundo a variável de vizinhança 21-24. Elaboração própria. 69
- Gráfico 17. Percepção de insegurança no bairro 21-24. Elaboração própria. 71
- Gráfico 18. Depoimentos de usuários do bairro 21-24. Elaboração própria. 72
- Gráfico 19. Índice de segurança diurno e noturno do bairro de Lamadrid. Elaboração própria. 82
- Gráfico 20. Dados das auditorias das paradas do bairro Lamadrid. Elaboração própria. 84
- Gráfico 21. Valor médio segundo a variável vizinhança de Lamadrid. Elaboração própria. 85
- Gráfico 22. Depoimentos de usuários do bairro Lamadrid. Elaboração própria. 87
- Gráfico 23. Índice de segurança diurno e noturno do bairro Playón de Chacarita. Elaboração própria. 92
- Gráfico 24. Dados das auditorias das paradas do bairro Playón de Chacarita. Elaboração própria. 94
- Gráfico 25. Valor médio segundo a variável do bairro Playón de Chacarita. Elaboração própria. 95
- Gráfico 26. Dados das auditorias das paradas do bairro Playón de Chacarita. Elaboração própria. 95
- Gráfico 27. Depoimentos de usuários do bairro Playón de Chacarita. Elaboração própria. 97
- Gráfico 28. Índice de segurança diurno e noturno do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboração própria. 106
- Gráfico 29. Dados das auditorias do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboração própria. 108
- Gráfico 30. Valor médio segundo a variável do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboração própria. 109

Índice de mapas

- Gráfico 31. Percepção de insegurança no bairro Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboração própria. 111
- Gráfico 32. Depoimentos de usuários do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboração própria. 112
- Gráfico 33. Índice de segurança diurno e noturno dos bairros Ramón Carrillo, Fátima e Lacarra. Elaboração própria. 122
- Gráfico 34. Dados das auditorias dos bairros Ramón Carrillo, Fátima e Lacarra. Elaboração própria. 124
- Gráfico 35. Valor médio segundo variável dos bairros Ramón Carrillo, Fátima e Lacarra. Elaboração própria. 125
- Gráfico 36. Percepção de insegurança nos bairros Ramón Carrillo, Fátima e Lacarra. Elaboração própria. 127
- Gráfico 37. Depoimentos de usuários dos bairros Ramón Carrillo, Fátima e Lacarra. Elaboração própria. 128
- Gráfico 38. Índice de segurança diurno e noturno do bairro Rodrigo Bueno. Elaboração própria. 138
- Gráfico 39. Dados das auditorias do bairro Rodrigo Bueno. Elaboração própria. 140
- Gráfico 40. Valor médio segundo a variável do bairro Rodrigo Bueno. Elaboração própria. 141
- Gráfico 41. Percepção de insegurança no bairro Rodrigo Bueno. Elaboração própria. 143
- Gráfico 42. Depoimentos de usuários do bairro Rodrigo Bueno. Elaboração própria. 144
- Gráfico 43. Variável média segundo a variável de coleta diurna de todos os bairros. Elaboração própria. 150
- Gráfico 44. Variável média segundo a variável coleta noturna de todos os bairros. Elaboração própria. 151

- Mapa 1. Localização dos 8 bairros populares do estudo na CABA. Elaboração própria. 22
- Mapa 2. Localização do bairro 15 da CABA. Elaboração própria. 33
- Mapa 3. Índice de segurança noturna do bairro 15. Elaboração própria. 35
- Mapa 4. Presença de pessoas do bairro 15, coleta noturna. Elaboração própria. 36
- Mapa 5. Presença mista do bairro 15, coleta noturna. Elaboração própria. 36
- Mapa 6. Localização dos pontos de ônibus no bairro 15. Elaboração própria. 38
- Mapa 7. Síntese do bairro 15. Elaboração própria. 41
- Mapa 8. Metodologias comparativas do bairro 15. Elaboração própria. 44
- Mapa 9. Localização do bairro 20 da CABA. Elaboração própria. 49
- Mapa 10. Índice de segurança noturna do bairro 20. Elaboração própria. 51
- Mapa 11. Presença de pessoas no bairro 20, coleta diária. Elaboração própria. 52
- Mapa 12. Presença de noturnos no bairro 20, coleta noturna. Elaboração própria. 52
- Mapa 13. Localização dos pontos de ônibus no bairro 20. Elaboração própria. 54
- Mapa 14. Síntese do bairro 20. Elaboração própria. 57
- Mapa 15. Metodologias comparativas do bairro 20. Elaboração própria. 60
- Mapa 16. Localização do bairro 21-24 em CABA. Elaboração própria. 65
- Mapa 17. Índice de segurança do bairro 21-24, coleta noturna. Elaboração própria. 67

- Mapa 18. Presença de pessoas do bairro 21-24, coleta diária. Elaboração própria. 68
- Mapa 19. Presença de pessoas do bairro 21-24, coleta noturna. Elaboração própria. 68
- Mapa 20. Localização dos pontos de ônibus no bairro 21-24. Elaboração própria. 70
- Mapa 21. Síntese do bairro 21-24. Elaboração própria. 73
- Mapa 22. Metodologias comparativas do bairro 21-24. Elaboração própria. 76
- Mapa 23. Localização do bairro Lamadrid em CABA. Elaboração própria. 81
- Mapa 24. Localização do bairro de Lamadrid. 83
- Google Earth Pró.
- Mapa 25. Índice de segurança diurna do bairro de Lamadrid. Elaboração própria. 84
- Mapa 26. Índice de segurança noturna do bairro de Lamadrid. Elaboração própria. 84
- Mapa 27. Localização das paradas de ônibus no bairro de Lamadrid. Elaboração própria. 86
- Mapa 28. Localização do bairro Playón de Chacarita em CABA. Elaboração própria. 91
- Mapa 29. Índice de segurança noturna do bairro Playón de Chacarita. Elaboração própria. 93
- Mapa 30. Presença de pessoas no bairro Playón de Chacarita, coleta diária. Elaboração própria. 94
- Mapa 31. Presença de pessoas no bairro Playón de Chacarita, coleta noturna. Elaboração própria. 94
- Mapa 32. Localização das paradas de ônibus no bairro Playón de Chacarita. Elaboração própria. 96
- Mapa 33. Resumo do bairro Playón de Chacarita. Elaboração própria. 98
- Mapa 34. Metodologias comparativas de Playón de Chacarita. Elaboração própria 100
- Mapa 35. Localização do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli na CABA. Elaboração própria. 105
- Mapa 36. Índice noturno de segurança do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboração própria. 107
- Mapa 37. Presença de pessoas do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli, coleta noturna. Elaboração própria. 108
- Mapa 38. Iluminação do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboração própria. 108
- Mapa 39. Localização dos pontos de ônibus do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboração própria. 110
- Mapa 40. Resumo do bairro Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboração própria. 113
- Mapa 41. Metodologias comparadas do Pe. Rodolfo Ricciardelli. Elaboração própria. 116
- Mapa 42. Localização do bairro Ramón Carrillo em CABA. Elaboração própria. 121
- Mapa 43. Índice de segurança noturna do bairro Ramón Carrillo. Elaboração própria. 123
- Mapa 44. Visibilidade do bairro Ramón Carrillo, coleta diária. Elaboração própria. 124
- Mapa 45. Visibilidade do bairro Ramón Carrillo, coleta noturna. Elaboração própria. 124
- Mapa 46. Localização das paradas de ônibus no bairro Ramón Carrillo. Elaboração própria. 126
- Mapa 47. Resumo do bairro Ramón Carrillo. Elaboração própria. 129
- Mapa 48. Metodologias comparativas de Ramón Carrillo. Elaboração própria. 132
- Mapa 49. Localização do bairro Rodrigo Bueno na CABA. Elaboração própria. 137
- Mapa 50. Índice noturno de segurança do bairro Rodrigo Bueno. Elaboração própria. 139
- Mapa 51. Presença de pessoas do bairro Rodrigo Bueno, coleta diária. Elaboração própria. 140
- Mapa 52. Presença de pessoas do bairro Rodrigo Bueno, coleta noturna. Elaboração própria. 140
- Mapa 53. Localização dos pontos de ônibus do bairro Rodrigo Bueno. Elaboração própria. 142
- Mapa 54. Resumo do bairro Rodrigo Bueno. Elaboração própria. 145
- Mapa 55. Metodologias comparadas de Rodrigo Bueno. Elaboração própria. 148



CAF
BANCO DE DESENVOLVIMENTO
DA AMÉRICA LATINA
E CARIBE

Buenos Aires Ciudad