# Ellas se mueven seguras

Percepción de la seguridad en la movilidad en barrios populares




CAF BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA

BA Buenos Aires Ciudad

**Ellas se mueven seguras**
Percepción de la seguridad en la movilidad
en barrios populares

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

Este documento fue elaborado por la Vicepresidencia
Corporativa de Programación Estratégica

Ángel Eduardo Cárdenas
Gerente de Desarrollo Urbano, Agua y Economías
Creativas

Emil Rodriguez
Director(e) Hábitat y Movilidad Sostenible

Edición y Coordinación CAF: Angie Palacios
Equipo de revisión CAF:
Mariana Poskus
Maria Guadalupe Aguirre
Bárbara Zamora Auza

Edición y Coordinación Secretaría de Transporte y
Obras Públicas | Gobierno de la Ciudad Autóma de
Buenos Aires
Carolina Savoca Truzzo
Antonia Rubinstein

Áreas Colaboradoras GCABA (Gobierno de la Ciudad
Autóma de Buenos Aires):
Subsecretaría de Planificación de la Movilidad
(SECTOP)
Gerencia Operativa de Planeamiento y Articulación
Estratégica (IVC)
Subsecretaría de la Integración Social y Hábitat (IVC)
Observatorio de la Vivienda de la Ciudad (IVC)

Edición general:
Luciana Pacheco

Recolección y análisis de datos:
Cooperativa Cambalache
Active Learning Solutions S.A. (Safetipin)

Diseño y diagramación: Estefanie Quispe Salas

Las ideas y planteamientos contenidos en la presente
edición son de exclusiva responsabilidad de sus autores
y no comprometen la posición oficial de CAF. La versión
digital de este libro se encuentra en: scioteca.caf.com

© 2023 Corporación Andina de Fomento
Todos los derechos reservados



# Ellas se mueven seguras

Percepción de la seguridad en la movilidad
en barrios populares

CAF BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA

Buenos Aires Ciudad



Foto 1. Diagnóstico a pie en el barrio 20.

# Agradecimientos

Esta publicación se realizó en el marco del estudio Índice de Seguridad Nocturna para la movilidad de mujeres en 8 barrios populares de Buenos Aires financiado por CAF - Banco de Desarrollo de América Latina en apoyo a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas del Gobierno de la Ciudad Autóma de Buenos Aires, dentro de su estrategia de movilidad y género que busca promover sistemas de transporte urbano más inclusivos en las ciudades de América Latina.

Agradecemos la colaboración y el compromiso de todas las vecinas y referentes de los barrios populares que destinaron su tiempo a formar parte de las instancias participativas para compartir experiencias y visiones sobre sus movilidades cotidianas. También queremos agradecer a los equipos territoriales del Instituto de Vivienda de la Ciudad de cada barrio que aportaron informaciones valiosas para el estudio y coordinaron y dieron su apoyo durante las instancias de recolección de datos y mapeos participativos.

Agradecemos a los equipos de Safetipin y Cambalache por su dedicación y predisposición a lo largo de este estudio. También queremos mencionar la colaboración recibida por parte de CODATU, Approches y la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) quienes en el marco de su estudio en el barrio 20 participaron y compartieron resultados con esta iniciativa.

Finalmente, queremos agradecer a todo el equipo de la Secretaría de Transporte y Obras Públicasque aportó conocimientos, experiencias y recomendaciones a lo largo de la preparación del estudio, su desarrollo y redacción final de este documento.

**N. del E.:** Entendiendo que el lenguaje crea realidad y tiene una influencia directa en la manera de percibir la sociedad en la que nos desarrollamos y con el interés de generar una publicación inclusiva no sólo en el espíritu de su contenido sino también en su redacción, establecimos el criterio de visibilizar el género sólo cuando la situación comunicativa y el mensaje lo requieran.





# ¿Cómo leer esta publicación?

Leyenda de colores por barrio:

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



# Resumen Ejecutivo

La movilidad urbana es esencial para quienes habitan en las ciudades. Las infraestructuras y los servicios de transporte son un medio indispensable para mejorar el bienestar de las personas, facilitando su acceso a los beneficios económicos y sociales propios de la vida urbana. La falta de un sistema de transporte público robusto y eficiente en una ciudad repercute negativamente en la vida y el bienestar de sus habitantes. Las consecuencias asociadas se acentúan más para las mujeres y personas diversas, quienes cuentan con opciones de movilidad limitadas. La experiencia de acceso al entorno urbano y al transporte público no siempre es equitativa y varía según el género, la edad, el entorno socioeconómico, el lugar de residencia y el trabajo. Es así que los retos son aún más grandes para las mujeres que viven en barrios de bajos ingresos y socialmente vulnerables, debido a la falta de acceso o a la baja frecuencia de los servicios de transporte público.

Foto 2. Diagnóstico a pie en el barrio 20.



**Ellas se mueven seguras:** Percepción de la seguridad
en la movilidad en barrios populares

Investigaciones recientes en ciudades latinoamericanas han demostrado que la movilidad de las mujeres se ve profundamente afectada por la violencia de género. Mientras que los varones están más preocupados por los robos a mano armada o los carteristas, las mujeres temen el acoso y la agresión sexual. El miedo a cualquier forma de violencia por motivos de género influye significativamente en las opciones y patrones de viaje de las mujeres, quienes prefieren viajar en grupo y sobre todo de día o acompañadas. El acoso y la violencia sexual impiden a las mujeres disfrutar realmente de su derecho a la ciudad, limitando su acceso a las oportunidades de educación, empleo, ocio y bienestar.

Los nuevos paradigmas a la hora de diseñar y planificar las ciudades dejan de lado al sujeto universal para el que históricamente estuvieron pensadas, y asumen la diversidad de usuarios y usuarias que se desplazan en ellas diariamente. Desde este enfoque surge el presente estudio con el fin de lograr un abordaje integral desde una perspectiva de género en la movilidad de las mujeres que viven en los barrios populares de la Ciudad de Buenos Aires. Según los últimos relevamientos, existen en Argentina más de 5.500 barrios populares, de los cuales 50 se encuentran en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA)[1].

El Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), junto a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas del Gobierno de la Ciudad Autóma de Buenos Aires, y con la colaboración de un equipo de consultores internacionales, conformado por Safetipin (India) y la Cooperativa Cambalache (Argentina), y el Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC), llevaron adelante este estudio con el objetivo de entender las barreras a la movilidad de las mujeres en 8 barrios populares de la ciudad. Este estudio se enfoca en comprender los factores que impactan en la movilidad diaria de las mujeres y personas con identidades diversas alrededor de los barrios seleccionados. Así se pudo esbozar un sistema de ejes de acción y posibles soluciones con el fin de mejorar la movilidad en estos barrios desde una perspectiva de género.

Este estudio constituye una herramienta de suma relevancia para que el Gobierno de la Ciudad Autóma de Buenos Aires (GCABA), desde sus agencias competentes y otros actores de la sociedad civil, comprendan mejor las principales problemáticas que enfrentan las mujeres y los desafíos existentes relacionados con la movilidad en los barrios populares de la Ciudad. Asimismo, esta iniciativa logra generar información sobre una problemática urbana en los barrios populares que suele tener un déficit crónico de acceso a información de calidad para el diseño de políticas públicas efectivas.

[1] Ley 27.694/2022.







# Contenido


1 Actores involucrados ..... 10

2 Introducción ..... 12

2.1 Antecedentes ..... 12
2.2 Movilidad y género. Un nuevo enfoque ..... 15
2.3 Movilidad y género en la Ciudad de Buenos Aires ..... 16

3 Los barrios populares de la Ciudad de Buenos Aires ..... 18

4 Metodología ..... 20

5 **Principales resultados** ..... 28

Barrio 15 ..... 30
Barrio 20 ..... 46
Barrio 21-24 ..... 62
Barrio Lamadrid ..... 78
Barrio Playón de Chacarita ..... 88
Barrio Padre Ricciardelli ..... 102
Barrio Ramón Carrillo ..... 120
Barrio Rodrigo Bueno ..... 134

Comparativa de los barrios ..... 150

6 Conclusiones ..... 154

7 Hoja de Ruta ..... 158

8 Glosario ..... 161

9 Bibliografía ..... 167

10 Anexos ..... 169

Índice de fotos ..... 181
Índice de tablas ..... 183
Índice de gráficos ..... 184
Índice de mapas ..... 185


Foto 3. Diagnóstico a pie en el barrio 20.



**Ellas se mueven seguras:** Percepción de la seguridad en la movilidad en barrios populares



# 01

# Actores Involucrados

Este estudio se realizó en el marco de la estrategia de Género y Movilidad llevada adelante por la Secretaría de Transporte y Obras Públicas de la Ciudad de Buenos Aires (CABA), que busca incentivar el desarrollo de sistemas de transporte y movilidad eficientes, seguros, inclusivos y sustentables, en pos de la mejora de la calidad de vida de las personas usuarias.

**CAF - Banco de Desarrollo de América Latina** es un banco de desarrollo cuyo objetivo es impulsar el desarrollo sostenible y la integración regional de los países de América Latina y el Caribe, mediante el financiamiento de programas y proyectos de los sectores público y privado y la provisión de cooperación y asistencia técnica, entre otros. Este estudio se enmarca en los lineamientos de desarrollo urbano de CAF, los cuales proponen contribuir a que los sistemas urbanos[2] en América Latina y el Caribe sean más inclusivos, diversos, productivos, seguros, resilientes y sostenibles, con foco en tres líneas de trabajo:

[2] Los sistemas urbanos incluyen desde pequeñas poblaciones semi rurales hasta grandes conurbaciones metropolitanas.

Foto 4. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie en el barrio 20.



**Ellas se mueven seguras:** Percepción de la seguridad en la movilidad en barrios populares

**Gestión Urbana**, enfocada en la gobernanza de los sistemas urbanos, planeamiento, gestión territorial y financiamiento para el desarrollo urbano; **Ámbitos Urbanos**, contemplando aspectos de políticas de acceso e infraestructura de vivienda, infraestructura social, entornos urbanos accesibles y **seguridad** ciudadana; y **Redes Urbanas**, incluyendo la movilidad urbana sostenible, en sus aspectos de planificación, innovación tecnológica, forma urbana y sistemas integrados de transporte y sistemas de espacios públicos de calidad.

Asimismo, el foco de este estudio en asentamientos informales se enmarca en los Lineamientos de CAF en materia de vivienda que se enfocan en mejorar el acceso a la vivienda adecuada y sus entornos, con énfasis en poblaciones en situación de vulnerabilidad. Este objetivo contribuye al cumplimiento de la meta 11.1 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, que busca, de aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.

Finalmente, a fin de contribuir a un desarrollo más inclusivo en donde todas las personas puedan ejercer los mismos derechos, el estudio se desarrolla bajo la primera Estrategia CAF para la Igualdad de Género, que reconoce los avances realizados a la fecha y que el mayor desafío en la región reside en lograr la igualdad sustantiva, ya que aún persisten brechas de género que limitan la autonomía de las mujeres.

La Estrategia tiene como objetivo contribuir a la igualdad de oportunidades y al empoderamiento de mujeres y niñas, desde una perspectiva interseccional, a través del apoyo a las políticas públicas de igualdad y la transversalización de género en los diferentes servicios de CAF, mediante tres ejes estratégicos de intervención: autonomía económica, autonomía física, y autonomía para la toma de decisiones.

**Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP)**
Tiene a cargo el diseño y la implementación de políticas públicas, programas y proyectos para mejorar la movilidad en la Ciudad, además de la ejecución de las obras públicas del Gobierno de la Ciudad Autóma de Buenos Aires. Entender los aspectos relacionados con el transporte, la circulación peatonal y vehicular, con base en las políticas de desarrollo económico, ambiental y social de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, es una de sus responsabilidades primarias.

Dentro de la Secretaría, la Subsecretaría de Planificación de la movilidad, a través de la Dirección General de Planificación, Uso y Evaluación, se ocupa de realizar relevamientos de datos ligados a la movilidad y evaluar la experiencia de los usuarios con respecto a los proyectos y servicios de transporte en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; así como realizar evaluación de los proyectos, políticas y programas y emitir recomendaciones a las diferentes áreas de la Secretaría.

**Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC)**
Lleva adelante la política habitacional de la Ciudad de Buenos Aires. Busca reducir, mediante políticas activas, el déficit habitacional y garantizar el acceso a una vivienda digna para todos los habitantes de la Ciudad, enfocándose en las situaciones sociales de mayor vulnerabilidad socioeconómica. Centra su abordaje en tres ejes: la integración habitacional, la urbana y la socio-económica, porque entiende que la problemática debe ser atendida desde un enfoque que abarque la totalidad de las condiciones de vida de las familias.



# 02

# Introducción

## Antecedentes

Con el objetivo de lograr sistemas de transporte y movilidad accesibles e inclusivos, la SECTOP desarrolla desde 2016, y con el apoyo de diversos actores, intervenciones puntuales en materia de equidad e igualdad de género. Estas incluyen la promoción de una movilidad integrada con un enfoque en la movilidad activa, atendiendo particularmente las brechas de género en el uso de la bicicleta, la problemática del acoso sexual callejero a niñas, mujeres y otras identidades de género, la inclusión laboral en el sector transporte y la generación de datos y estadísticas desagregadas por género.

2017 | Ella se Mueve Segura: es un trabajo conjunto de CAF y FIA Foundation donde se analizó la percepción de **seguridad** de las mujeres en el transporte público en tres ciudades de latinoamérica, entre ellas, Buenos Aires. Como resultado, la Secretaría de Transporte contó con datos sólidos que permitieron planificar una de las principales políticas públicas de transporte con perspectiva de género: la Línea 22676 (ACOSO) para el reporte y contención para víctimas de este tipo de violencia. También se comunicó la campaña "Ni loca, ni perseguida, ni histérica. El acoso existe", presente en todos los modos de transporte, estaciones, andenes y vagones de transporte público, alcanzando al momento a más de 2 millones de personas.

Foto 5. Diagnóstico a pie en el barrio 20.





2017 | Mujeres y Ciclismo Urbano: este estudio financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) indaga sobre los patrones de movilidad de las mujeres y en particular su uso de la bicicleta como medio de desplazamiento. Toma como caso de estudio la Ciudad de Buenos Aires, donde se realizó en el marco de esta iniciativa, una instancia participativa. Finalmente, elabora una serie de recomendaciones para incrementar el uso de la bicicleta por parte de las mujeres en entornos urbanos.

2019 | Plan de Género y Movilidad: Por primera vez, y con el apoyo de CAF, se realizó un plan que incluía un diagnóstico extenso y propuestas claras con el objetivo de incluir la perspectiva de género dentro del diseño e implementación de las políticas públicas de transporte por parte de la SECTOP. El foco fue el de atender a mediano plazo los obstáculos que atraviesan las mujeres y los distintos grupos tradicionalmente relegados en el diseño de la Ciudad de Buenos Aires.

2020 | Capacitación en Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: en el marco de las acciones promovidas por el Plan de Género y Movilidad y con el apoyo de CAF, la SECTOP capacitó a sus directores y gerentes en la transversalización de la perspectiva de género en proyectos de transporte mediante un programa diseñado por el grupo de urbanismo feminista CoLlectiu Punt 6.

2021 | Guía de Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: como continuación de la capacitación dada a directores y gerentes, CoLlectiu Punt 6 junto a SECTOP y con el apoyo de CAF redactaron esta guía metodológica. La misma propone herramientas para diagnosticar, diseñar, aplicar, evaluar y hacer seguimiento periódico a la implementación de la perspectiva de género en los sistemas de movilidad y transporte con ejemplos prácticos.

2022 | Manual de diseño de espacios públicos con perspectiva de género y diversidad: SECTOP colaboró con el área de Antropología Urbana del GCABA que coordinó y redactó este manual. El mismo fue desarrollado a partir de un trabajo colaborativo entre distintas áreas de gobierno y tiene por objeto servir de referencia práctica para gobiernos locales, organizaciones de la sociedad civil, empresas y equipos de trabajo que participen o desarrollen proyectos vinculados al diseño de espacios públicos.

El presente documento es una continuación del apoyo de CAF a SECTOP en pos de hacer las redes de movilidad y transporte de la ciudad más inclusivas. Aquí se presenta la metodología, hallazgos y pasos a seguir para mejorar la movilidad de las mujeres dentro del ámbito de los barrios populares de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.




Foto 6. Bicisenda en Barrio Mugica.




Gráfico 1. Línea de tiempo de los antecedentes.





## Perspectiva de género y movilidad

Históricamente, las ciudades se planificaron y diseñaron desde una perspectiva androcéntrica y con un sujeto masculino universal en el centro. Este sujeto se desplazaba principalmente por razones laborales y educativas (actividades que engloban la mayoría de los desplazamientos realizados por varones), dejando de lado los desplazamientos vinculados a las tareas de cuidado mayormente a cargo de mujeres. La huella material de este enfoque son redes de transporte que conectan el centro con las periferias, con escasas conexiones entre ellas y pocos servicios fuera de horas pico (donde hay mayores desplazamientos relacionados al cuidado de personas).

Hoy en día, se discuten nuevos enfoques sobre la producción de ciudad y su funcionamiento a la hora de planificar: **se entiende que ya no hay un sujeto universal para el cual diseñar ciudades**.

Incluir la **perspectiva de género interseccional**[3] en las políticas y el diseño de las redes de transporte y los espacios de movilidad, implica asumir que existen una gran variedad de usuarios/as con diferentes necesidades y comportamientos. Esto no se limita a la erradicación de las violencias y acosos que sufren las mujeres y las personas diversas en el transporte público y la vía pública, sino que también, y sobre todo, apunta a reducir las desigualdades entre varones y mujeres y entre los ambientes urbanos, periurbanos y rurales, a la hora de acceder a los diferentes servicios y actividades que la vida urbana ofrece. La falta de servicios en horarios intermedios, las redes inconexas y la calidad de la infraestructura para movilidades activas son algunos de los condicionantes a la hora de acceder a oportunidades de trabajo, servicios de salud o educación, como así también de un incremento en los tiempos dedicados a las tareas de cuidado no remunerado.

[3] El enfoque interseccional plantea la imposibilidad de estudiar el género como una categoría aislada, sino que tiene en cuenta varios factores (como el género, la edad, el origen, la orientación sexual, la diversidad funcional, entre otros) que se intersectan, dando como resultado múltiples niveles de injusticia social.



Foto 7. Bicisenda en Barrio Mugica.

## Movilidad y género en la Ciudad de Buenos Aires

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires es la capital de la República Argentina y, además, el centro económico, institucional, cultural y geográfico del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), la tercera ciudad más grande de América Latina. En el AMBA vive el 33% de la población y se concentra más del 30% del PBI total del país[4]. En CABA residen aproximadamente 3 millones de personas y en el Gran Buenos Aires (GBA) 16 millones.

Según datos oficiales, **1.3 millones de personas** residentes en GBA entran de manera diaria a la Ciudad de Buenos Aires por motivos laborales[5]. En una situación en la que un gran número de personas viajan hacia dentro de la ciudad en busca de educación, empleo y acceso a otros servicios urbanos, el transporte público comienza a desempeñar un papel fundamental en la vida económica y social de la ciudad[6]. Actualmente, CABA cuenta con una red de transporte público compuesta por 276 líneas de autobuses, 8 líneas de ferrocarril y 6 líneas de subterráneo.

En 2018, CAF informó que de los **19 millones de viajes diarios** que se realizan en el Área Metropolitana de Buenos Aires, el 49% son en transporte público, con 8 de cada 10 viajes realizados en autobuses. El 24% de los viajes fueron a pie. Del total de viajes que realizan las mujeres en él, el 54% se realiza en transporte público (CAF, 2018).

Según datos de la última ENMODO[7], las mujeres realizan el **50% de todos sus viaje**s en autobuses frente al 37% de los varones, mientras que solo el 8% de sus viajes se realizan en vehículos particulares frente al 28% entre los varones (Mendiola & Gonzales, 2021).

Si bien el centro de la ciudad tiene una densa red de transporte, los servicios se reducen en número y frecuencia a medida que uno se aleja del centro. En 2020, el Banco Mundial informó que la mayoría de las rutas internas en las comunidades de bajos ingresos de Buenos Aires no estaban atendidas por autobuses, o en el mejor de los casos los servicios eran limitados y muy poco frecuentes[8]. En una situación en la que la conectividad del transporte público es limitada, las mujeres de bajos ingresos, que no tienen acceso a vehículos privados, son las más afectadas por su ineficiencia (CAF, 2018).

Además de enfrentar dificultades para acceder al transporte público, el estudio "Ella se Mueve Segura" reveló que el **72% de las mujeres entrevistadas también se sentían inseguras al usar el transporte público** (frente al 58% de los varones) en el Área Metropolitana de Buenos Aires (CAF, 2018). Si bien los varones temían los robos a mano armada o los carteristas, las posibilidades de violencia contra las mujeres también incluyen acoso y agresión sexual, lo que afecta significativamente sus elecciones y patrones de viaje. Esto incluye viajar solo en horarios específicos o acompañadas y limitarse exclusivamente a viajes por motivos laborales. La conectividad de las redes de autobuses exacerba aún más las alertas, ya que se ven obligadas a caminar largas distancias por calles inseguras o desiertas (Banco Mundial, 2020).

Sumado a las preocupaciones por la **seguridad personal**, las mujeres también se enfrentan a otros problemas relacionados con los roles de género impuestos por la sociedad al utilizar el transporte público. Según la "Encuesta Nacional de Uso de Tiempo (INDEC, 2021), en Argentina las mujeres dedican, en promedio, casi el doble del tiempo que los varones a tareas relacionadas con el cuidado. Como resultado, se ven obligadas a realizar viajes más cortos pero más frecuentes debido a las necesidades de las personas que cuidan, lo que hace que ocupen más tiempo y dinero en transporte público (CAF, 2018).

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

[5] Movilidad Laboral en el Área Metropolitana. Centro de Estudios 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] Encuesta Nacional de Movilidad Domiciliaria, 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



**Ellas se mueven seguras:** Percepción de la seguridad
en la movilidad en barrios populares

Por lo tanto, los problemas en la conectividad a redes de transporte público seguras y accesibles no solo afecta la capacidad de las mujeres para realizar sus tareas diarias, sino que también **restringe su acceso a trabajos mejor remunerados**, **educación**, **servicios de salud y**, **en consecuencia**, **oportunidades de desarrollo social y económico**.

En este contexto, la Secretaría de Transporte y Obras Públicas, junto a su socio estratégico CAF, definieron la necesidad de llevar adelante un estudio para entender de manera unificada e integral las condiciones de movilidad a través de un mejor entendimiento de las barreras existentes para las mujeres que habitan en 8 barrios populares de la Ciudad de Buenos Aires, con foco en **seguridad personal**, **conectividad y accesibilidad universal**. Esto se realizó mediante las siguientes acciones:

- Contextualización de las problemáticas en territorio por los principales actores gubernamentales de la Ciudad de Buenos Aires.
- Definición del marco de análisis y de una metodología de recolección de datos mixta.
- Análisis de los datos recopilados para identificar las principales problemáticas de **seguridad**, **accesibilidad** y **conectividad**, especialmente para mujeres y niñas.
- Sistematización de los principales hallazgos e identificación de pasos a seguir para transformar los barrios populares y los espacios de movilidad en lugares más seguros y accesibles para todos los usuarios y en particular para las mujeres y las niñas.

El estudio seleccionó ocho barrios populares dentro de la Ciudad de Buenos Aires para realizar un diagnóstico sobre la movilidad con perspectiva de género. El mismo tiene la finalidad de identificar los factores que afectan la **percepción de seguridad de las mujeres** que viven y se mueven en esos espacios, territorializar dichos factores y sistematizar la información en indicadores que permitan comparar la situación en cada uno de ellos y así elaborar una serie de recomendaciones de intervenciones y políticas públicas para llevar adelante. El criterio a la hora de seleccionar los barrios se centró en elegir aquellos con diversas características morfológicas, de conectividad e inserción urbana, dimensiones, cantidad de población y estado de intervenciones de integración sociourbana en curso. Los barrios seleccionados fueron: **barrio 15**, **barrio 20**, **barrio 21-24**, **barrio Lamadrid**, **barrio Playón de Chacarita**, **barrio Ramón Carrillo**, **barrio Padre Ricciardelli** (ex Villa 1-11-14) y **barrio Rodrigo Bueno**.




Foto 8. Nuevo ingreso de línea 45 al Barrio Mugica.



# 03

# Los barrios populares de la Ciudad de Buenos Aires

El enfoque de este estudio está puesto en los barrios populares de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Según el Registro Nacional de barrios Populares (RENABAP), existen un total de 57 sitios[9] considerados barrios populares dentro del ámbito de la ciudad, difiriendo en su origen, características morfológicas, dimensiones y población.

Los barrios populares en Argentina están definidos por ley[10] como barrios integrados por un mínimo de ocho familias agrupadas o contiguas, en donde más de la mitad de la población no cuenta con título de propiedad del suelo ni con acceso regular a al menos dos de los servicios básicos (red de agua corriente, red de energía eléctrica con medidor domiciliario y/o red cloacal)[11].

[9] Ley 27453/2018 y su actualización 27694/2022
[10] Ley 27453/2018 y su actualización 27694/2022
[11] Ley 2670/2015

Foto 9. Vista aérea del barrio Rodrigo Bueno.



**Ellas se mueven seguras:** Percepción de la seguridad en la movilidad en barrios populares

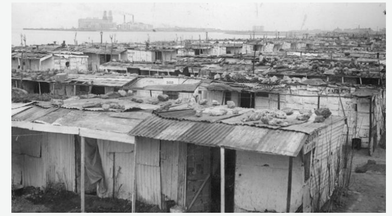
Los barrios populares, históricamente denominados villas y asentamientos, surgen durante la década de 1930 en el marco de la crisis económica mundial. El primero de escala relevante fue el conocido como **Villa 31** -hoy barrio Mugica- el cual recibió, en gran parte, a inmigrantes recién llegados al país y a un flujo de trabajadores rurales que buscaba mejores condiciones laborales y calidad de vida. En las décadas subsiguientes fueron apareciendo nuevos asentamientos en distintos puntos de la ciudad, organizándose en diferente escala y siempre vinculados a grandes infraestructuras y barreras urbanas. Cada crisis económica que acechó al país incrementó el número de población expulsada hacia la informalidad, consolidando las villas y asentamientos como una alternativa posible de acceder a una vivienda en la ciudad. Hacia fines de la década de 1970 y con la llegada de la última dictadura militar, la política que tomó fuerza fue la de erradicación de las villas, generando una disminución de sus habitantes que fueron o expulsados hacia su país de origen o hacia zonas del AMBA. La vuelta a la democracia, con las complejidades económicas que se atravesaron en las últimas décadas, no pudo revertir el crecimiento de las villas y asentamientos al no desarrollar una política de acceso a la vivienda consolidada.

Según el Censo del año 2010, la cantidad de **habitantes en villas y asentamientos** de la ciudad alcanzaba los **170 mil**. El incremento poblacional, sin embargo, no se vio acompañado de una expansión territorial, lo cual da cuenta de la proliferación de construcciones en altura en estos asentamientos, y del aumento en los niveles de hacinamiento en detrimento de la calidad de vida de los habitantes.

Desde el 2016, el Gobierno de la Ciudad Autóma de Buenos Aires, a través de diferentes organismos, lleva adelante Procesos de Integración Socio-Urbana (PIRU) en los barrios populares de la ciudad. Los mismos fueron legitimados a través de la sanción de leyes específicas de urbanización en algunos de los barrios del estudio (barrio 20, barrio Playón de Chacarita, barrio Rodrigo Bueno). El marco normativo establecía, entre otras cosas, los objetivos del proceso y la conformación de las mesas de gestión participativa, organismos conformados por todos los actores involucrados, encargadas del diagnóstico, diseño, monitoreo y evaluación de los procesos a llevar adelante.

Convocando a los diferentes sectores de la sociedad civil involucrados en esta tarea, se realizaron desde tendido de redes de infraestructura hasta la construcción y adjudicación de nuevas unidades de vivienda. Entendiendo que el acceso a las redes de transporte y movilidad es una parte fundamental de la integración de quienes habitan en los barrios a la vida urbana, se realizaron diversas mejoras en esta materia. La conexión con la red de ciclovías, el ingreso de líneas de autobuses a los barrios, la inclusión de paradas protegidas de autobuses, entre otros.

Foto 10. Villa Desocupación



La Villa Desocupación: el asentamiento que fue destruido por el estado en la década de 1930. Tomada de Valeria Snitcofsky y el portal BBC.com.

Foto 11. Villa 31



El barrio popular más antiguo de Buenos Aires, la Villa 31 tiene casi 80 años y está incrustada en la zona más rica de la ciudad. Tomada de Movimiento Evita y el portal BBC.com.



# 04

# Metodología

Este estudio adoptó un enfoque metodológico dividido en **dos fases principales de recolección de datos** -cuantitativa y cualitativa- y una fase final de análisis de los mismos. La recolección de datos y su posterior análisis se llevó adelante entre el último trimestre de 2021 y el segundo trimestre de 2022. Este trabajo recopila todos los resultados en un mismo informe.

## Fase 0. Preparación

Como instancia inicial, la Secretaría de Transporte y Obras Públicas compartió con los equipos consultores los datos e información disponible relativa al sistema de transporte y movilidad, estructura urbana y usos de suelo con el fin de poder configurar las cartografías base. Además, se diseñaron los recorridos a realizarse para la recolección de datos alrededor de los barrios populares y seleccionaron las paradas de transporte a ser auditadas. Todo esta información fue validada con los referentes territoriales del Instituto de Vivienda de la Ciudad.

Foto 12. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie barrio 20.



**Ellas se mueven seguras:** Percepción de la seguridad en la movilidad en barrios populares

## Fase I. Investigación cuantitativa

- **La recolección de datos cuantitativos** se realizó con dos aplicaciones digitales creadas por la empresa de tecnología Safetipin[12]: Safetipin Nite y Safetipin Site. Las aplicaciones funcionan a través de dispositivos móviles y permiten ingresar información georeferenciada en tiempo real sobre el nivel de seguridad de un lugar específico. Esta fase se llevó a cabo durante los meses de noviembre y diciembre de 2021, en los cuales se relevaron más de 105 km lineales en ocho barrios populares de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

- **Recolección de datos del entorno urbano mediante la aplicación Safetipin Nite** Se utilizó la aplicación Safetipin Nite para la recopilación de imágenes georreferenciadas en los entornos de ocho barrios populares de CABA. Mediante recorridos vehiculares se relevaron más de 105 km lineales. Con el objetivo de poder identificar las variaciones en el estado de las variables y/o condiciones que pueden afectar la **percepción de seguridad** personal de quienes se desplazan, especialmente las mujeres, entre el día y la noche, este relevamiento se realizó en dos momentos determinados: en presencia de luz natural (18 - 20 hs) y cuando ya había oscurecido (20 - 22hs). Se recopilaron 5204 imágenes durante el día y 4710 por la noche. Un dispositivo móvil montado dentro de un vehículo registró imágenes cada 50 metros de recorrido, tanto de día como de noche.

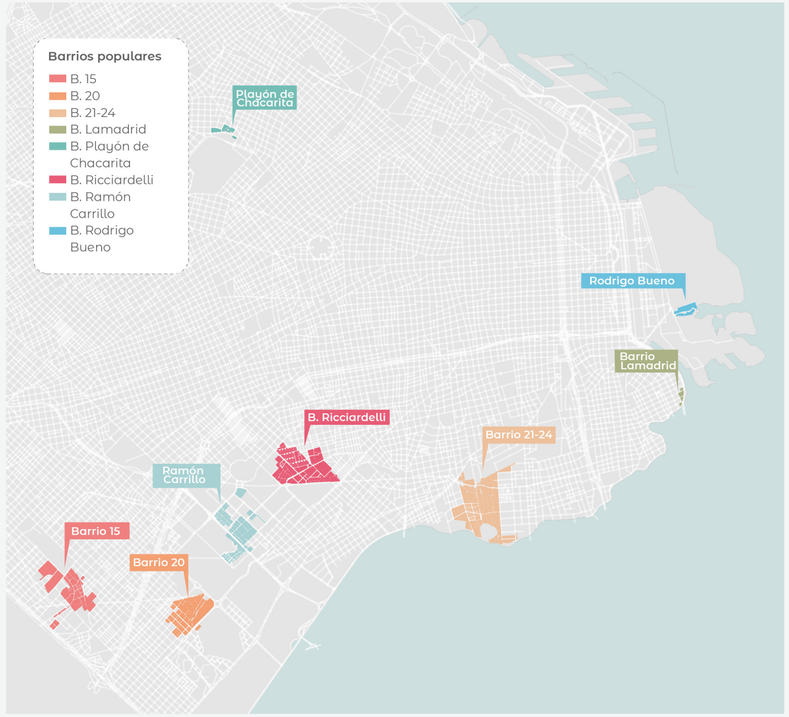
- Una vez finalizado el trayecto, los registros se cargaron a los servidores de Safetipin donde un equipo interno de analistas de imágenes las calificó dentro los siguientes parámetros: **iluminación**, **apertura**, **visibilidad**, **multitud, presencia de mujeres, presencia de seguridad**, **disponibilidad de transporte público** y el **estado de la ruta de paso** (Ver Tabla 1. Variables y calificación para parámetros Safetipin, página 30). Posteriormente, se agruparon en puntos de auditoría para simplificar la visualización de los resultados por variable y se combinaron para generar el índice compuesto de seguridad por barrio.

- **Relevamiento de paradas de transporte público mediante la aplicación Safetipin Site.** Como complemento del relevamiento realizado con la aplicación Safetipin Nite, se utilizó la aplicación personalizable Safetipin Site. Esta aplicación está diseñada para recopilar información sobre **parámetros espaciales**, **de seguridad y de infraestructura en lugares públicos** como paradas de transporte público, baños y parques públicos a partir de un cuestionario detallado, imágenes y datos espaciales.

[12] Safetipin es una empresa tecnológica radicada en India, que desarrolla un conjunto de aplicaciones participativas con el fin de hacer que las comunidades y ciudades sean más seguras mediante la recopilación y análisis de datos relacionados con la **seguridad** a gran escala.

Con el foco puesto en la movilidad y el género, se analizaron las paradas de transporte público en el entorno de cada barrio según ciertos parámetros. Se utilizaron dos cuestionarios:

- "Testimonio del usuario/a", que corresponde a una encuesta anónima dirigida a conocer la **percepción de seguridad y movilidad de las/os usuarias/os del transporte público**, puntualmente aquellas/os que se encontraban en las paradas de autobuses más utilizadas.
- El segundo cuestionario: "Evaluación de la parada de autobús", corresponde a un formulario a completar, en el horario nocturno, con las distintas características de la parada: **infraestructura**, **luminosidad**, **accesibilidad**, **visibilidad**, entre otras. También se registró información adicional como las rutas de autobuses y sus horarios y frecuencias en las paradas seleccionadas. En cada barrio se relevaron cuatro paradas de autobús, recopilando un total de 132 encuestas de 79 mujeres, 49 varones y 4 usuarios de otros géneros.




Mapa 1. Ubicación de los 8 barrios populares del estudio en la CABA.





## Fase II. Investigación cualitativa

De modo complementario a la recolección de datos cuantitativos, se desarrolló una instancia de mapeos participativos en cada uno de los barrios relevados. En este sentido, con los datos recolectados mediante las herramientas digitales de Safetipin se establece una generalización sobre las condiciones de seguridad de un barrio a través de una serie de variables, que, para su mejor implementación en un trabajo de diagnóstico, ameritan ser complementadas con información proveniente de otras fuentes. Por sí solas, las herramientas de Safetipin aportan un dato que refiere solamente al momento concreto de colecta de la información y es procesado a partir de determinados parámetros preestablecidos.

- **Mapeos participativos con vecinas.** Luego de las instancias de recolección cuantitativa se realizaron talleres de mapeo participativo en los distintos barrios con el objetivo de (1) **comprender** cómo es la movilidad de las mujeres dentro y fuera del barrio, (2)**conocer** las situaciones que generan inseguridad y las estratégias que desarrollan para sentirse seguras e (3) **indagar** acerca de aquellos elementos que facilitan o dificultan su movilidad.

- Los mapeos participativos se insertan dentro de lo que se conoce como Cartografía Social. Esta disciplina se desarrolla en torno a un objetivo común con aportes de toda una comunidad en un proceso abierto e incluyente. Cuanto mayor sea el nivel de participación de todos los miembros de la misma, más beneficioso será el resultado, ya que refleja la experiencia colectiva del grupo que lo haya producido. La producción de mapas se lleva a cabo por comunidades para mostrar información que es pertinente e importante para sus necesidades y que está destinada a su uso. Estos mapas contienen los nombres de los lugares de una comunidad, sus símbolos, escalas y características prioritarias y representan sistemas de conocimientos locales.

- La actividad se realizó los días martes y jueves, para evitar los días donde la movilidad es más atípica (viernes a lunes), la duración fue de 2 hs y se contó con la participación de un promedio de 15 mujeres por taller[13]. Se buscó garantizar una locación accesible y equipada dentro del barrio, la provisión de materiales para la actividad y una convocatoria clara y transparente entre vecinas de los barrios populares a través de referentes territoriales del IVC.

[13] Si bien el objetivo inicial estaba enfocado en conocer la movilidad de mujeres y personas diversas, no se logró captar esta diferencia ya que la convocatoria sólo logró enfocarse en mujeres de los barrios populares.

- En este último punto es importante que quienes sean convocadas y decidan participar tengan conocimiento de los objetivos del taller y estén interesadas en la temática. Además, se contó con apoyo para el cuidado de niños y niñas en caso de que acudieron acompañando a su responsable a cargo. Posteriormente, los registros aportados por las mujeres del barrio fueron georreferenciados para ordenar y sintetizar el conjunto de datos en cuatro dimensiones: **prácticas cotidianas y recorridos frecuentes; desplazamientos fuera del barrio; conexión del barrio con el entorno y percepción de seguridad y estrategias de movilidad y espacio público**.



Foto 13. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie en el barrio 20.





Foto 14 y 15. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie en el barrio 20.





Al consultar y evaluar los resultados obtenidos en las fases I y II, es importante tener en consideración la representatividad de las muestras y las formas en la que se obtiene la información en cada caso:

- **En la fase I** se trabaja con datos cuantitativos que derivan del procesamiento de imágenes recolectadas a través de una aplicación. Es importante considerar en este caso que las muestras fueron recolectadas en un momento específico y por tanto, responden a las condiciones imperantes en ese momento particular de colecta de datos. No es posible a partir de este tipo de muestras considerar situaciones posibles que pudieran darse a lo largo de un período más amplio de tiempo o bajo otras condiciones, por ejemplo: otros momentos del año, otras condiciones ambientales, eventos particulares, entre otras posibilidades.

- **En la fase II** es importante también considerar la composición de la muestra, en este caso de los grupos de mujeres involucrados en la actividad. Teniendo en cuenta la metodología empleada, las características de la convocatoria realizada y la efectiva participación de las mujeres en los grupos, la información obtenida de los talleres de mapeo participativo no constituye una muestra representativa de todas las **problemáticas de seguridad y movilidad experimentadas por las mujeres** de ese barrio. La lectura de la información en este caso debe realizarse teniendo en cuenta cómo fue la conformación del grupo participante, su lugar de residencia, actividades desarrolladas, edad y otros datos aportados a través de los testimonios y publicados en el informe cualitativo[14].

### Fase III. Análisis y cruce de los resultados

Una vez finalizadas ambas instancias de recolección de datos se realizó el procesamiento de la información y de manera posterior se cruzaron ambos resultados. Además de la información recolectada, el análisis se complementó con la información provista por los equipos técnicos de SECTOP e IVC relativas a servicios de transporte público, equipamiento urbano, usos del suelo y espacios verdes públicos.

### Investigación cuantitativa

Se procesaron y sistematizaron los resultados en bases de datos y mapas que dan cuenta de cada una de las variables recolectadas en cada barrio.

[14] Para ampliar sobre los resultados de la metodología cualitativa ver "Informe Cualitativo. Talleres de Mapeo Participativo."

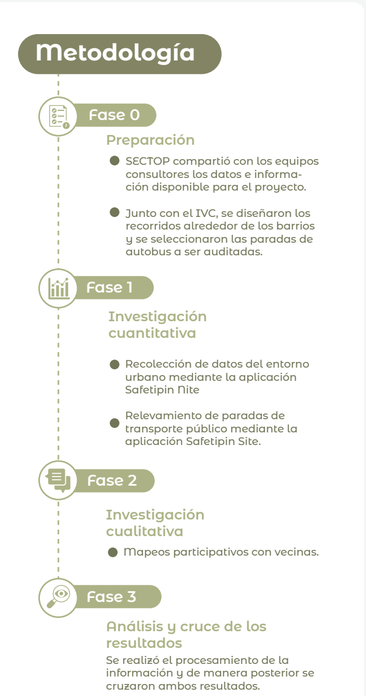



Gráfico 2. Fases de la metodología.

Tabla 1. Variables y calificación para parámetros Safetipin.

| Variables | | Descripción | Rúbrica de calificación para parámetros (paradas de autobús) | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Iluminación | Disponibilidad de suficiente luz para ver a su alrededor. | 1 | Ninguna | 2 | No funciona | 3 | Poca | 4 | Suficiente | 5 | Brillante |
| | Apertura | Capacidad de ver y moverse en todas las direcciones. | 1 | Cero visibilidad | 2 | Poca visibilidad | 3 | Parcialmente visible | 4 | Bastante visible | 5 | Visibilidad total |
| | Visibilidad | Vendedores, tiendas, entradas de edificios, ventanas y balcones desde donde se te puede ver. | 1 | No miran | 2 | Pocos miran | 3 | Algunos miran | 4 | Muchos miran | 5 | Altamente visible |
| | Presencia de seguridad | Presencia de policía formal o guardias privados. | 1 | Ninguna | 2 | Mínima | 3 | Moderada | 4 | Buena | 5 | Máxima |
| | Sendero | Ya sea un pavimento o camino con espacio para caminar | 1 | Ninguno | 2 | Pobre | 3 | Justo | 4 | Bueno | 5 | Excelente |
| | Disponibilidad de transporte público | Disponibilidad de servicios de transporte público. | 1 | No está disponible | 2 | A distancia | 3 | Cerca | 4 | Muy cerca | 5 | Muy accesible |
| | Presencia de personas | Número de personas a tu alrededor. | 1 | Desierto | 2 | Pocas personas | 3 | Algunas personas | 4 | Bastantes personas | 5 | Una multitud de personas |
| | Presencia de mujeres | Presencia de mujeres y niños a tu alrededor. | 1 | No hay personas | 2 | No hay diversidad | 3 | Hay poca diversidad | 4 | Hay algo de diversidad | 5 | Hay diversidad |





Una vez cargadas las imágenes en el sistema, el equipo de Safetipin creó rutas con puntos de auditoría. Las imágenes se analizaron en función de los parámetros y sub parámetros indicados (ver imagen a la derecha). Los analistas agruparon de a 2 o 3 imágenes a distancia de 30 a 50 m para generar puntos de auditoría a intervalos de 100m. Esto se complementó con imágenes de Google Maps (incluyendo Google Earth y Street View) para identificar ciertos sub parámetros. El conjunto de datos revisados se usa luego para confeccionar, a partir de la calificación de los puntos de auditoría, el índice por parámetro y los mapas espaciales temáticos para cada barrio.

Finalmente, el cruce de estas variables permitió confeccionar y mapear el **índice compuesto de seguridad diurno y nocturno**. El índice complejo construido a partir de los parámetros relevados identifica como puntos más seguros aquellos donde se obtienen valores altos y como inseguros los que resultan con valores bajos. Además se sistematizaron los resultados del relevamiento de testimonios en paradas de autobuses. A partir de estos hallazgos se identificaron áreas de mejora y posibles pasos a seguir. Los mapas y resultados de este análisis se presentan en la sección *'6. Principales resultados'*.

Más información sobre el cálculo del índice puede leerse en el ANEXO.

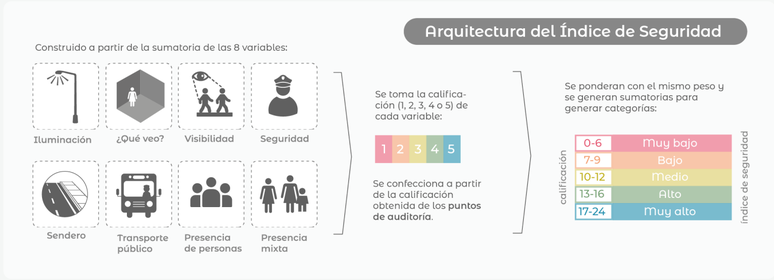



Gráfico 3. Arquitectura del índice de seguridad.

## Investigación cualitativa

Luego de los talleres, se revisaron en profundidad los mapas intervenidos y se sistematizaron los resultados con el fin de distinguir e identificar los resultados obtenidos. Los datos se organizaron en cuatro dimensiones, las mismas surgen de las preguntas que estructuraron los talleres de mapeo:

- Prácticas cotidianas y recorridos frecuentes
- Desplazamientos fuera del barrio
- Conexión del barrio con el entorno
- **Percepción de seguridad** y estrategias de movilidad
- Usos y experiencias en el el espacio público

## Cruce de resultados

Con toda la información sistematizada se avanzó hacia la superposición de los resultados de los mapeos participativos con la información georreferenciada cuantitativa. De estos cruces de información pudieron deducirse patrones espaciales. Además, al compararse los datos cuantitativos y cualitativos fue posible verificar algunas hipótesis surgidas durante la primera instancia, obtener nuevos hallazgos y encontrar algunas discrepancias que requieren de una continuidad de análisis en la zona.



# 05

# Principales resultados

El siguiente apartado reúne los principales resultados obtenidos a partir del procesamiento de información recolectada durante la fase cuantitativa y las instancias de mapeos participativos. Se presentan primero los resultados por barrio y finalmente se consolidan los hallazgos generales del estudio.

Foto 16. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie en el barrio 20.



Barrio **15**

Barrio **20**

Barrio **21-24**

Barrio **Lamadrid**

Barrio **Playón de Chacarita**

Barrio **Padre Ricciardelli**

Barrio **Ramón Carrillo**

Barrio **Rodrigo Bueno**

# Barrio 15





Foto 17. Vista aérea del barrio 15.





# Barrio 15

El barrio 15, popularmente conocido como Ciudad Oculta, se origina a fines de la década de 1930 cuando empezaron a asentarse allí trabajadores de la zona. Actualmente, el barrio está compuesto por diversos asentamientos "surgidos con posterioridad en sus inmediaciones y sin ser considerados formalmente parte de la villa, poseen estructuras territoriales y sociales similares"[15]. La presencia de amplios espacios verdes tanto de uso público (plazas y parques) como privados (clubes, polideportivos, canchas deportivas), así como terrenos industriales y galpones industriales funcionan como barreras urbanas.

En 2018, se demolió el *Elefante Blanco*[16], un edificio abandonado durante años que alojó durante décadas a más de 270 familias. En su lugar, y como parte de un proceso de integración socio urbana más amplio, se instaló allí la nueva sede del Ministerio de Desarrollo Humano y Hábitat de la Ciudad.

Es uno de los barrios más grandes relevados en este estudio y no tiene procesos de urbanización en curso. En la actualidad el IVC se encuentra trabajando en la provisión de servicios y la aplicación de programas y llevando adelante obras de infraestructura en distintas partes del barrio.

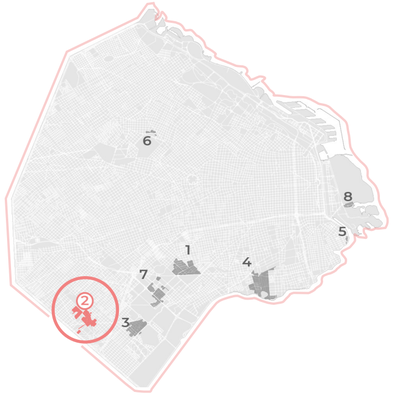
[15] Brikman, D. (2019). El lente de la movilidad. Un análisis de Villa 15, sus características de segregación y las prácticas cotidianas de sus habitantes.

[16] El Elefante Blanco fue un edificio destinado a ser un hospital público que nunca se llegó a completar y fue ocupado por numerosas familias hasta ser demolido en el barrio de Villa Lugano.

Foto 18. Postal urbana del barrio 15.

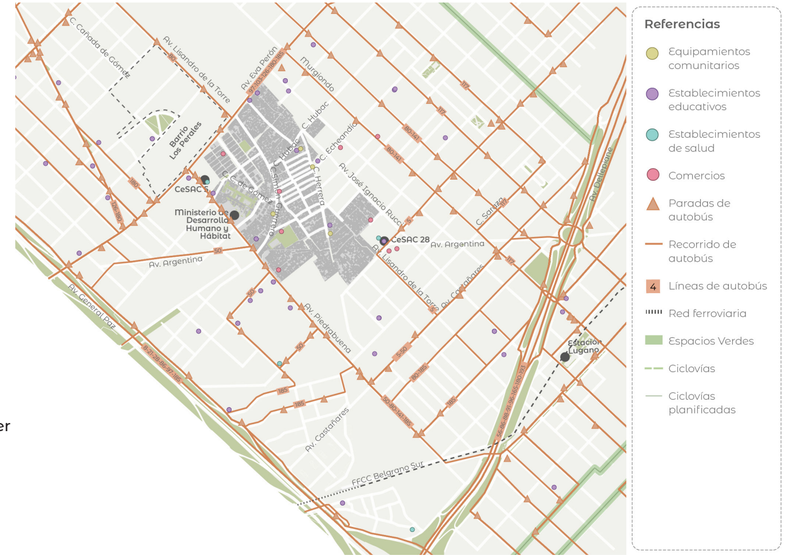







**Datos sociodemográficos barrio 15, Santander (Asentamiento San Pablo) y Nucleo Habitacional Transitorio (NHT) del Trabajo[17]**

**Ubicación:** Villa Lugano | Comuna 8
**Habitantes:** 47000
**Familias:** 7755[18]
**Viviendas:** 7050
**Superficie:** 32 ha
**Densidad:** 1469 hab/ha




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

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

Mapa 2. Ubicación del barrio 15 en CABA. Red de transporte del entorno de barrio 15. Líneas de autobús 5, 50, 80, 97,103,126,141,145 y 185.

Fase I - Cuantitativa

## Recolección de datos del entorno urbano diurna y nocturna | Safetipin Nite

**Nombre del barrio:** Barrio 15
**Colecta Diurna:** 16-12-2021/ 16.10 hs a 17.50 hs
**Colecta Nocturna:** 17-12-2021/ 22.10 hs a 00 hs
**KM colectados (promedio):** 26
**Paradas auditadas:** 4
**Testimonios Colectados:** 21
**Cant. Fotos Diurna:** 1.190
**Cant. Fotos Nocturna:** 750

El **índice compuesto de seguridad** obtenido durante la colecta diurna ubica la mayoría de los puntos de auditoría en valores altos y muy altos. Los puntos donde se identificaron concentraciones de personas fueron generalmente en torno a edificios de gobierno o establecimientos de salud[19]. En casi la totalidad de los puntos que arrojaron un índice medio, **las variables con menor puntaje fueron presencia de personas**, **presencia mixta**, **seguridad y**, **en algunos casos**, **visibilidad**.

La **calle Saraza entre Piedra Buena y José Ignacio Rucci** tiene grandes extensiones de paredones a ambos lados de la calle que albergan instalaciones educativas[20] y otros terrenos vacíos o industriales que rompen con el tejido barrial. Al ser calles no residenciales y poco transitadas, hay menos ventanas y locales desde donde ver hacia el exterior. Algo similar ocurre en en la **calle Cañada de Gómez**, donde los resultados dieron un índice bajo a la altura de la escuela[21] que también posee un extenso paredón.

**Índice de Seguridad**

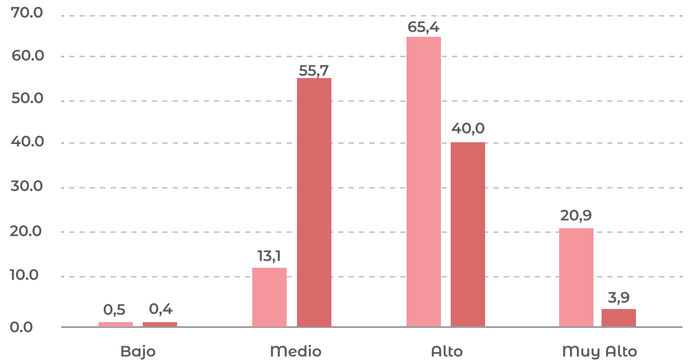



Gráfico 4. Índice de seguridad diurna y nocturna del barrio 15.

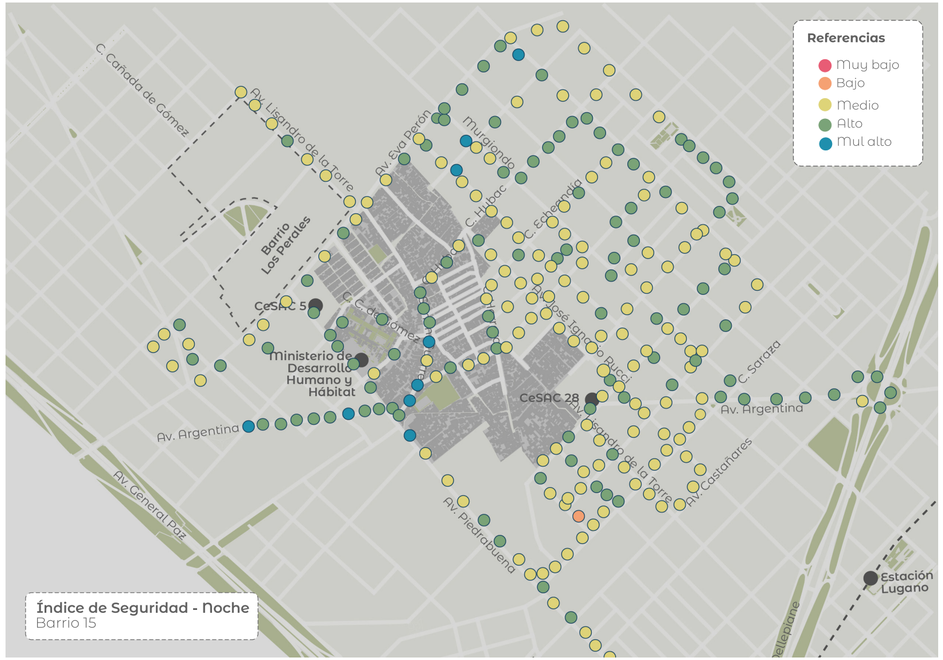
Otro sector caracterizado como medio según el índice compuesto de seguridad es sobre **Av. Lisandro de la Torre a la altura del barrio Los Perales.** Al igual que en el sector mencionado anteriormente, no hay sobre estas cuadras ni oferta de servicios, ni mucha cantidad de personas circulando o ventanas, ya que los edificios del conjunto de viviendas **-barrio Los Perales**- están orientados hacia el interior de la manzana, alejados de la vereda.



Foto 19. Calle Saraza entre Piedra Buena y José Ignacio Rucci.

[19] Ministerio de Desarrollo Humano y Hábitat o el Centro de Salud y Acción Comunitaria (CeSAC).
[20] Instituto Don Orione
[21] Escuela de Educación Media N°02/20

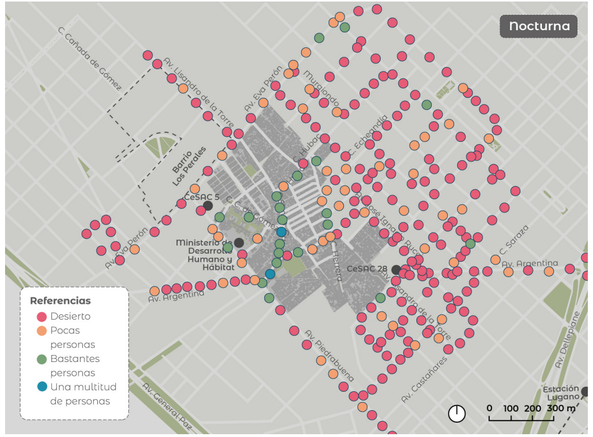





Mapa 3. Índice de seguridad nocturno del barrio 15.

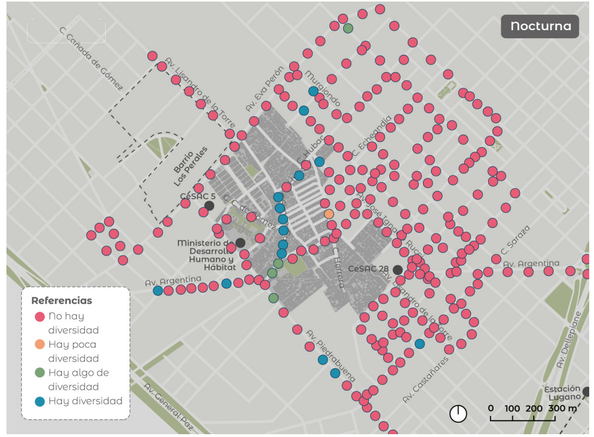
**Presencia de personas**
Barrio 15

Mapa 4. Presencia de personas del barrio 15, colecta nocturna.




**Presencia Mixta**
Barrio 15

Mapa 5. Presencia Mixta del barrio 15, colecta nocturna.




## Transporte público



En las inmediaciones del barrio circulan **7 líneas** de autobús[22].

**86%**

El 86% de los puntos de auditoría cuenta con transporte público disponible a **2 minutos** caminando

**14%**

El 14% de los puntos de auditoría cuenta con transporte público a una distancia entre **2 y 5 minutos** caminando.

El índice de **presencia de personas** durante la colecta diurna ubicó un 41% de los puntos en desierto, valor que ascendió a 72% en la colecta nocturna. En cuanto a la **presencia mixta** de personas, la diversidad se reduce de un 15% a 6% del día a la noche.

Más allá de la diferencia que se observa entre estas variables, es interesante el eje con valores positivos que se visibiliza en la concentracion de puntos verdes y azules de la **calle Simón Guerrero** -un eje central en el barrio-, en cuanto a la **presencia y diversidad de personas** en contraposición a los alrededores del barrio.

[22] Las líneas de autobús 5, 50, 80, 97,103,126,141,145 y 185 de autobús son las principales en las inmediaciones del barrio

Gráfico 5. Datos sobre las auditorías de las paradas de transporte público del barrio 15.



El gráfico a continuación permite visualizar el promedio del puntaje obtenido en los puntos recolectados durante el relevamiento con la metodología cuantitativa, según cada variable y momento de la colecta. A simple vista se observa que todas las variables se comportan de manera similar entre el día y la noche, siendo **iluminación**, **presencia de personas y visibilidad las variables que presentan mayor variación**. Se entiende que de día hay máxima **iluminación** debido a la luz natural y de noche esto disminuye debido a la presencia de luz artificial. Sin embargo, no son grandes las diferencias que las variables presentan entre el día y la noche en este barrio. La diferencia en la **presencia de personas** y **visibilidad** es esperable, ya que las personas reducen sus movimientos entre el día y la noche.



Foto 20. Barrio Los Perales - Av. Lisandro de la Torre.

**Barrio 15**
Valor promedio según variable

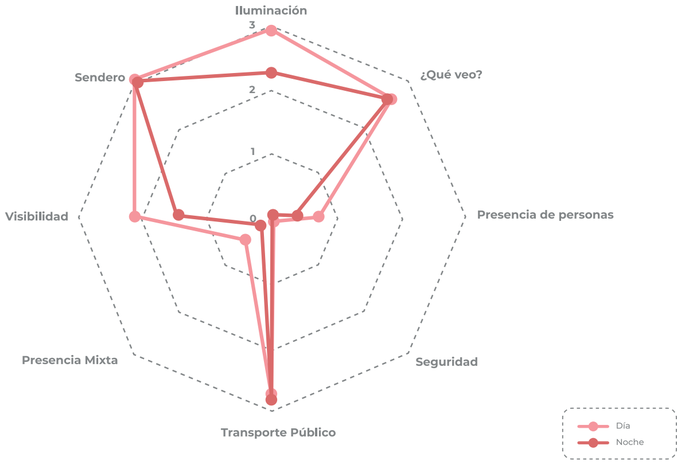



Gráfico 6. Valor promedio según variable del barrio 15. Valor promedio según variable donde 0 corresponde a muy bajo y 3 a muy alto.

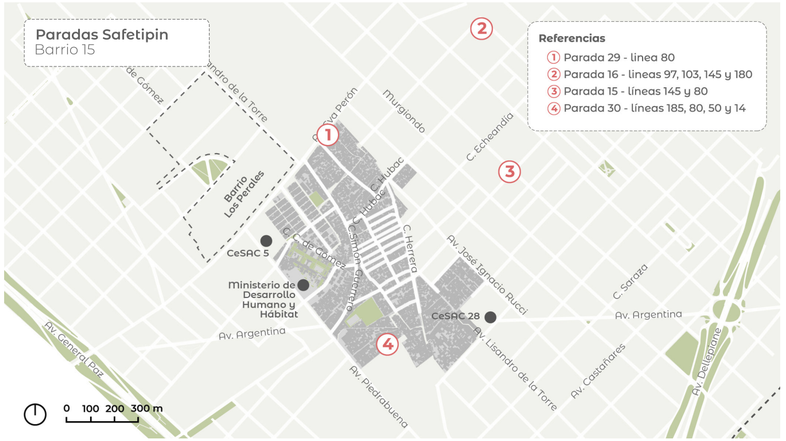
Fase I - Cuantitativa

# Encuestas y auditorias en paradas de transporte público | Safetipin Site

Se relevaron cuatro paradas en las inmediaciones del barrio donde se realizaron 21 entrevistas a usuarios de 6 líneas de autobuses[23]. Estas fueron seleccionadas en función a la demanda verificada a partir de los datos de las transacciones SUBE[24], y validadas posteriormente con referentes territoriales por ser las más utilizadas por residentes del barrio.

La auditoria de las paradas de transprote público en el barrio 15 y sus inmediaciones muestra que la mayoria sufre de deficiencias en relación al equipamiento disponible y a la **iluminación**. Este último punto además se verificó durante las encuestas donde se manifestó que es una de las causas vinculadas a la baja **percepción de seguridad** en los espacios de espera. La presencia de vigilancia identificada durante las auditorías, por otro lado, no influye en la percepción de inseguridad.

[23] Se relevaron las líneas de autobús 50, 80, 97, 103, 145 y 185
[24] Sistema Único de Boleto Electrónico




Mapa 6. Ubicación de las paradas de autobús del barrio 15.

Auditoría de paradas

| | señalización | refugio | asiento | estado de la vereda | accesibilidad universal | obstáculo | visibilidad | vigilancia | iluminación |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ |
| 2 | ✓ | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✗ |
| 3 | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ | ✗ |
| 4 | ✓ | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ | ✗ |

Tabla 2. Auditoría de las paradas de autobús del barrio 15.



Las principales causas vinculadas a la **sensación de inseguridad** en las mujeres comentadas son: la falta de señalización de las paradas de autobús, la disminución de frecuencias en horarios nocturnos y la constante sensación de inseguridad pese a haber garitas y cámaras.

También, se registró que muchas mujeres optan por estas paradas ya que son las más concurridas, pese a no ser las más cercanas.

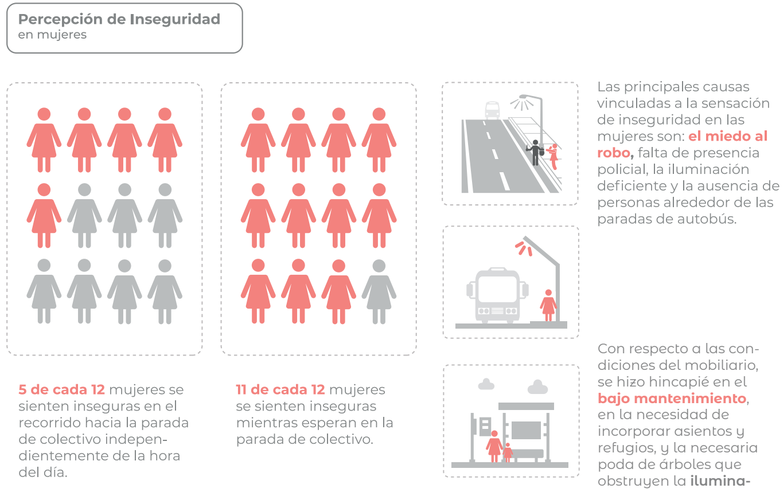



Gráfico 7. Percepción de inseguridad del barrio 15.

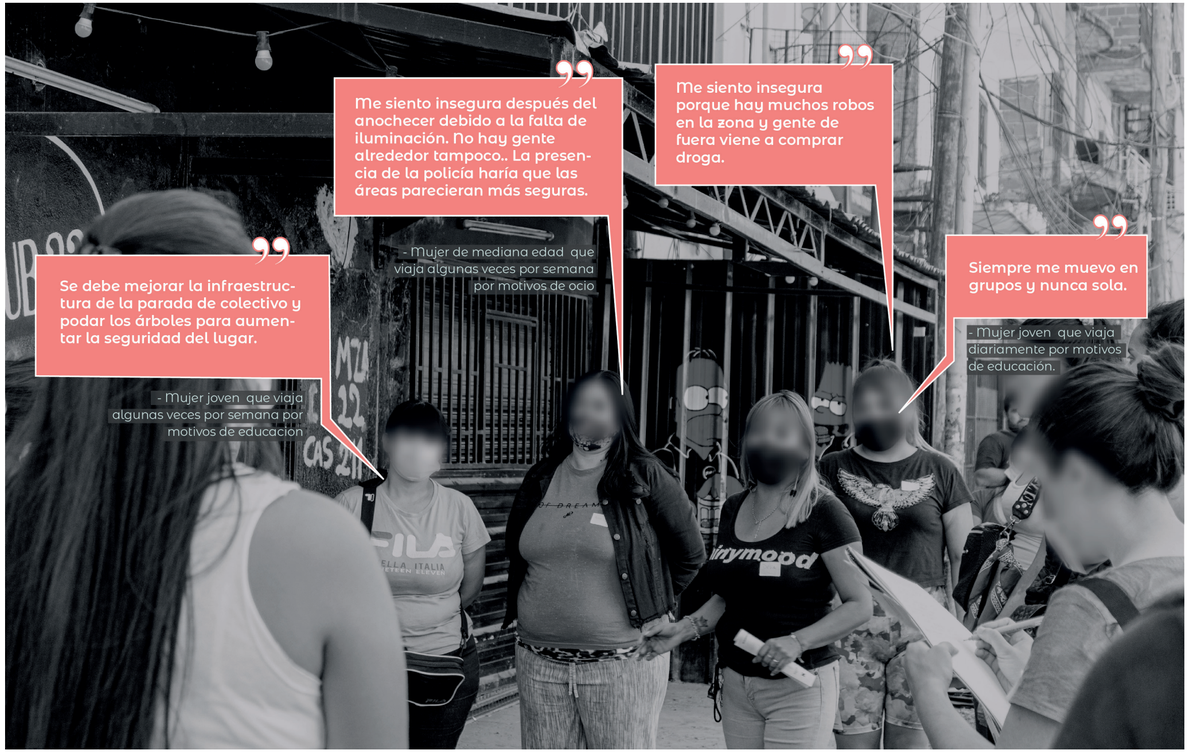



Foto 21. Diagnóstico a pie en el barrio 20.
Gráfico 8. Testimonios de usuarios del barrio 15.



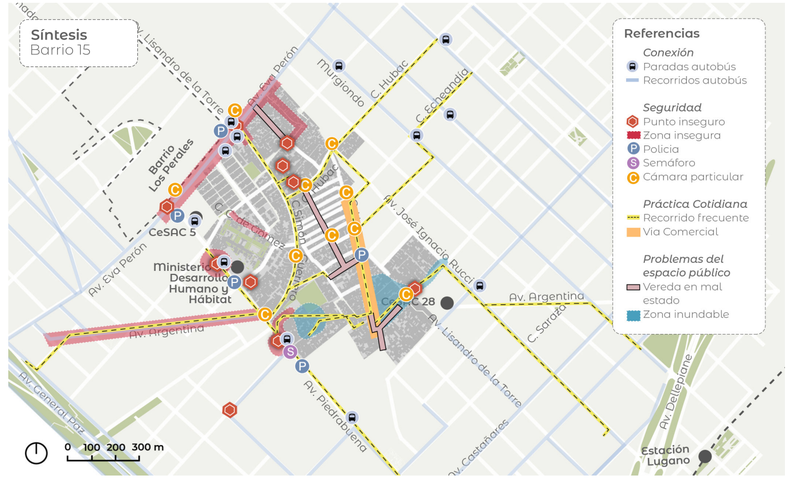
Fase II - Cualitativa

# Mapeos Participativos

**Lugar:** SUM del barrio 15 - Manzana 28 Casa 16
**Día y horario:** 13 de abril de 2022 entre las 14.00 a 16.00 hs
**Convocatoria:** a cargo del IVC
**Duración:** 120 minutos/ 2 horas
**Participantes:** 26 mujeres de entre 20 y 65 años
**Equipo presente:** equivo del IVC, personal de SECTOP y 3 personas de Cambalache.

La instancia de mapeo participativo permitió recolectar datos cualitativos sobre las experiencias de movilidad cotidiana de mujeres en el barrio y sus alrededores. La información relevada se plasmó en cinco mapas, que se presentan a continuación en un mapa síntesis:

- Prácticas cotidianas
- Desplazamientos hacia afuera del barrio
- Conexiones y formas de movilidad
- Percepción de seguridad
- Estrategias de movilidad y espacio público




Mapa 7. Síntesis del barrio 15.

## Prácticas Cotidianas

- Prácticas cotidianas vinculadas a los diversos equipamientos del barrio: salud, educación, equipamientos comunitarios, deportivos y administrativos, pequeños comercios.
- Los principales edificios de gobierno o establecimientos de salud[25] constituyen **nodos dentro del barrio**, son un eje administrativo y recreativo que fue destacado por su buena **iluminación**.
- La **calle Herrera** es la principal zona comercial.
- Los desplazamientos se realizan principalmente a pie.
- La existencia de zonas con veredas en mal estado son un problema para la circulación y un gran **impedimento en el desplazamiento** con cochecitos de bebés o para personas con movilidad reducida.

## Desplazamientos fuera del barrio

- Durante la semana los desplazamientos **suelen ser en transporte público** ya que de existir un vehículo particular en el hogar, este suele estar a cargo del varón.
- No se identificó un uso de vehículos particulares alternativos como moto o bicicleta, debido a la presencia de **gran cantidad de robos y hurtos**.
- Los desplazamientos nocturnos o en días de lluvia suelen hacerse en remis. Este servicio tiene una fuerte presencia en el barrio y se dificulta utilizarlo en hora pico debido a la alta demanda. **El servicio de taxis de la ciudad** o servicios similares ofrecidos por aplicaciones **no ingresan al barrio** y sólo paran en los principales nodos en los límites del mismo, por ejemplo frente al edificio de gobierno[26], ya que el barrio es percibido como inseguro por los conductores.

## Conexión del barrio con el entorno

- El principal medio de transporte usado para desplazarse fuera del barrio es el **autobús**[27]. Las paradas más utilizadas se encuentran sobre grandes avenidas que cuentan con **iluminación** o con algún tipo de vigilancia cercana, y sin embargo, las participantes las consideran inseguras durante la noche o la madrugada.
- Los conductores de autobuses se desvían del recorrido oficial sobre la **Av. Piedrabuena** debido a la inseguridad.
- Sobre la **Av. Piedrabuena** se identificó una parada correspondiente al servicio público de micros escolares provisto por el GCABA. En la actualidad este servicio no ingresa al barrio, lo cual genera dificultades para las mujeres encargadas de las tareas de cuidado de niños y niñas.
- La proximidad del barrio 15 a la **Av. General Paz**, **la Autopista Dellepiane**, **la Estación Lugano** (Línea Belgrano Sur del Sistema de ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires) y el **Centro de Trasbordo Liniers** constituyen una oferta integral de transporte hacia varios puntos de la Ciudad.

[25] Ministerio de Desarrollo Humano y Hábitat o el Centro de Salud y Acción Comunitaria (CeSAC).
[26] Ministerio de Desarrollo Humano y Hábitat.
[27] Las principales líneas de autobús mencionadas fueron la 5, 80, 97, 141 y 185.



## Percepción de Seguridad y Estrategias de Movilidad

- La percepción de **seguridad** predomina durante la **espera del autobús** o en el trayecto hacia la parada.
- Los pasillos y pasajes dentro del barrio son identificados como **espacios inseguros** debido a la escasa **iluminación**. Existe en el barrio una práctica común en la que se rompen las luminarias intencionalmente para que la oscuridad facilite actos delictivos.
- Durante la noche, los semáforos ubicados sobre **Av. Eva Perón**, tienen una modalidad intermitente que favorece la circulación de vehículos y aumenta la **sensación de inseguridad**, entre otros factores, por la dificultad para cruzar y elegir el recorrido que desean.
- Zonas percibidas como inseguras a lo largo de la **Av. Lisandro de la Torre** debido a la poca **presencia de personas** y los frecuentes robos que allí suceden.
- Zonas percibidas como inseguras sobre **Av. Antártida Argentina hacia General Paz**, debido a la poca iluminación, los grandes predios y la poca circulación peatonal.
- La presencia de elementos de **seguridad** en el barrio como **domos y garitas policiales**, no aumenta la percepción de **seguridad**.
- Grupos organizados de vecinas/os han instalado **cámaras que pueden ser monitoreadas** mediante una aplicación. En general estas cámaras se acompañan de luminarias.
- Preferencia para **desplazarse por las calles más anchas** y principales.
- Las mujeres señalan que prefieren desplazarse **acompañadas por algún familiar** o personas conocidas que salen de sus casas en el mismo horario. Mencionaron sentirse más seguras cuando se mueven en grupos de tres o más personas.
- Las mujeres manifestaron tener conocimiento sobre los horarios en los que suelen pasar los servicios de autobús y acercarse a la parada minutos antes para reducir el tiempo de espera para evitar robos, sobre todo aquellas que salen en horarios poco frecuentes (5-6 a.m).
- Señalaron que **priorizan viajar en horarios diurnos**, optando por medios alternativos al transporte público, como vehículos privados o remises del barrio, para desplazarse en horarios nocturnos.
- Señalaron que evitan, dentro de lo posible, desplazarse por zonas que no les resultan familiares dentro del barrio.

Foto 22. Calle Herrera en el barrio 15.



# Hallazgos

El mapa a continuación muestra la superposición entre ambas metodologías que varía según las zonas del barrio. Por un lado, se detectaron zonas donde no se verifican coincidencias entre ambas metodologías: los testimonios de los talleres aportaron una mirada que contrasta con la información relevada por Safetipin.

Por otro lado, surgieron zonas percibidas como inseguras en los mapeos participativos que no habían sido relevadas con la aplicación Safetipin Nite. Por último, se verificaron coincidencias en algunos puntos. A continuación se presentan algunas conclusiones.

Mapa 8. Metodologías comparadas del barrio 15.






## Transporte Público

Más allá de los valores altos que obtuvo la variable en el **Índice Compuesto de Seguridad** de Safetipin, los testimonios recolectados durante la instancia cualitativa arrojaron matices sobre el mismo. Esto se debe a que la aplicación evalúa la infraestructura existente y no el servicio o las condiciones inmateriales de la experiencia de movilidad (**percepción de seguridad** por ejemplo). Las líneas que circulan en las inmediaciones del barrio tienen baja frecuencia durante los horarios nocturnos. Para los desplazamientos fuera del barrio, las mujeres hacen uso del transporte público, excepto durante la noche o en situaciones de emergencia donde recurren a servicios de transporte privado. Los servicios públicos como los taxis o los provistos por aplicaciones no ingresan al barrio, lo que implica que los/as vecinos/as deben terminar la cadena de desplazamiento a pie. Las paradas de autobús más utilizadas son elegidas por su concurrencia y no por su cercanía al punto de origen. Las mujeres manifestaron que la **falta de iluminación y el bajo flujo peatonal en los trayectos influyen de manera negativa en su percepción de seguridad**.

## Infraestructura de Espera

La infraestructura relevada en general se evaluó de manera promedio, se destacó la variedad de modos a los cuales se tiene acceso en el barrio. Sin embargo, no se verificó que eso incidiera en la **percepción de seguridad** de quienes respondieron la encuesta ni participaron de los mapeos. Las falencias que manifestaron están vinculadas a la dificultad para llegar a las paradas en términos de seguridad, sobre todo en horarios nocturnos y a la calidad de la infraestructura existente.

## Entorno Urbano

Hacia el interior del barrio, es visible la conformación estructural mayormente constituida por pasajes, pasillos internos y por algunas calles que lo atraviesan **(Simón Guerrero**, **Hubac**, **Echeandía**, **Av. Argentina)** y conectan con el entorno circundante. En los talleres de mapeo se pudo visualizar que las mujeres en sus recorridos frecuentes tienden a evitar circular por los pasajes y pasillos debido a la **falta de iluminación y la percepción de seguridad**, optando por calles más anchas y concurridas. El relevamiento realizado con la aplicación de Safetipin no cubrió estos tramos ya que, debido al ancho de las mismas y el estado de las mismas era imposible circular con un vehículo.

## Usos de Suelo y Estructura Urbana

El barrio 15 se encuentra rodeado por grandes extensiones de espacios verdes públicos (plazas y parques) y privados (clubes, polideportivos, canchas deportivas) con lo cual la trama urbana se ve fragmentada. El tejido predominante en este sector de la ciudad es mixto, mediante la convivencia de usos residenciales, comerciales, industriales (fábricas, galpones de guardado, y otro tipo de equipamientos), educativos y recreativos. Del mapa se desprende que el barrio se encuentra conectado con otras zonas de la ciudad a través de las avenidas que lo circundan y atraviesan **(Av. General Paz**, **Av. Eva Perón**, **Av. Lisandro de la Torre**, **Av. Piedra Buena**, **Av. Dellepiane)**. La ubicación del barrio entre las autopistas urbanas facilita su acceso y conexión a otros puntos, principalmente para desplazarse con vehículos motorizados.

# Barrio 20

Foto 23. Vista aérea del barrio 20.






Foto 24. Postal urbana del barrio 20.

# Barrio 20

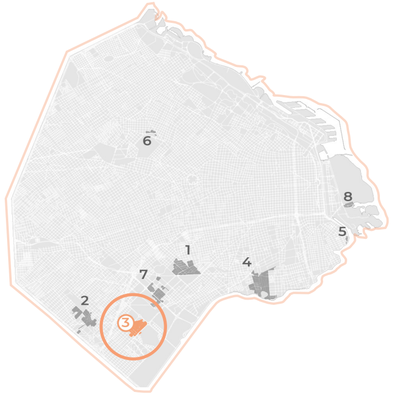
El barrio 20 está ubicado en la parte sur de la ciudad, en una zona históricamente de menor desarrollo donde se concentran los grandes conjuntos de vivienda social.

Durante la última década, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires realizó obras para mejorar la accesibilidad al barrio mediante la construcción de corredores exclusivos para el transporte público de autobuses, denominado Metrobús.

En el marco del PIRU, desarrollado a partir de la ley de Reurbanización e Integración socio-urbana (Ley N°5.798) se diseñó el "Programa de Integración Socio-Urbana: Villa 20, Villa Rodrigo Bueno y Villa Fraga de la Ciudad de Buenos Aires", financiado parcialmente con recursos de CAF. El mismo tiene como fin la generación de soluciones habitacionales, así como la reurbanización, zonificación e integración urbana, habitacional y socio-económica de los barrios. El proceso de urbanización está vinculado a una serie de programas sociolaborales que complementan el trabajo que se realiza in situ. A pesar de todas las intervenciones descritas anteriormente, la movilidad de cercanía sigue siendo un punto difícil de lograr debido a las vías de alta velocidad y a la infraestructura a gran escala que las rodea.



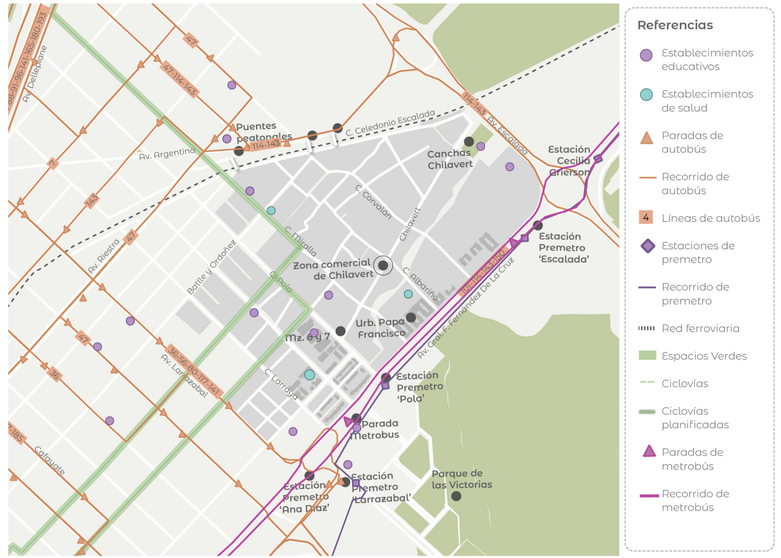
**B.20**




**Datos sociodemográficos barrio 20**

**Ubicación:** Villa Lugano
**Habitantes:** 27990
**Mujeres:** 10117
**Varones:** 8878
**Familias:** 9116
**Viviendas:** 4559
**Superficie:** 48 ha
**Densidad:** 583 hab/ha[28]

Mapa 2. Ubicación del barrio 15 en CABA.




[28] Instituto de Vivienda de la Ciudad (2016). Informe Final Censo 2016 Villa 20. Buenos Aires: Departamento de Estadísticas y Censos, Gerencia Operativa de Intervención Social y Hábitat, Gerencia de Desarrollo Habitacional.

Mapa 9. Ubicación del barrio 20 en CABA. Red de transporte del entorno del barrio 20: Líneas de autobús 7, 36, 47, 56, 80, 86, 88, 91, 96, 101, 114, 117, 141, 143, 145, 150, 165, 180, 185, 193.

Fase I - Cuantitativa

# Recolección de datos del entorno urbano diurna y nocturna | Safetipin Nite

**Nombre del barrio:** Barrio 20
**Colecta Diurna:** 01-12-2021/ 18.16 hs a 19.53 hs
**Colecta Nocturna:** 01-12-2021/ 21.45 a 22.12 hs
**KM colectados (promedio):** 14,5
**Paradas auditadas:** 4
**Testimonios Colectados:** 17
**Cant. Fotos Diurna:** 244
**Cant. Fotos Nocturna:** 624

El **índice compuesto de seguridad** arroja valores más altos hacia el interior del barrio que en su perímetro y sus inmediaciones, pese a no tener transporte en su interior. El mayor contraste se da en la **presencia de personas** que se concentran hacia adentro del barrio, hecho vinculado al tejido predominantemente residencial y comercial. Durante la colecta se detectaron pocas personas, especialmente muy pocas mujeres y niños, sobre todo durante la noche.

Hay solo dos sectores donde se identifican valores medios para el índice: en el cruce de la **Av. Escalada** y el ferrocarril y en la **Av. Gral. F. Fernández De La Cruz y Albariño** una de las calles de ingreso al barrio, zona de edificaciones nuevas, en las que se observa **poca circulación de personas** y muy **poca iluminación**.

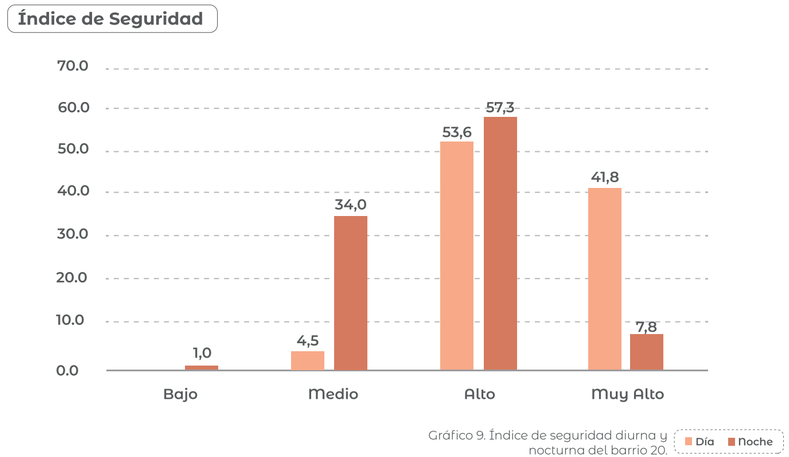
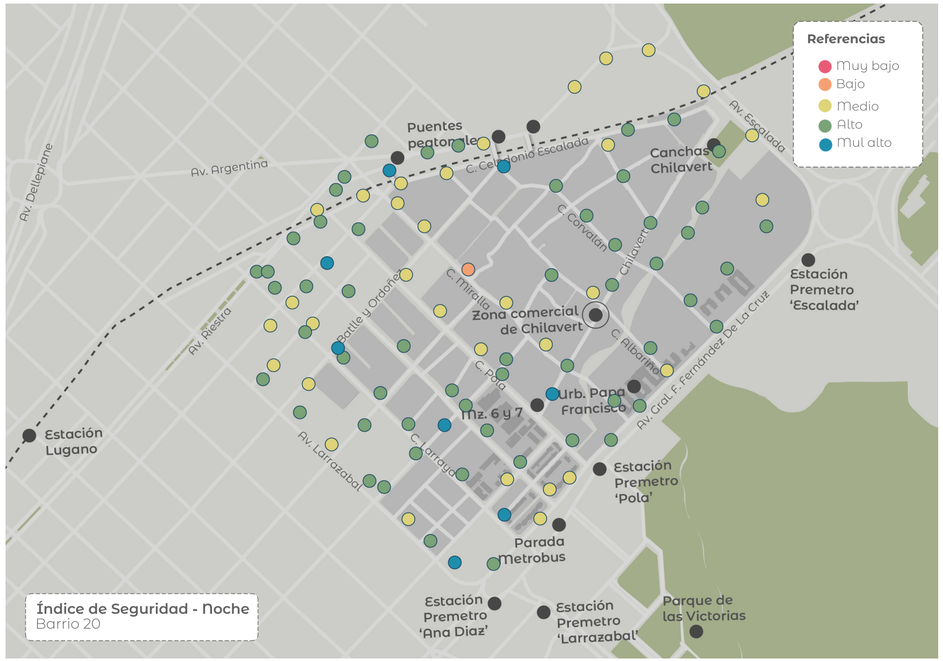


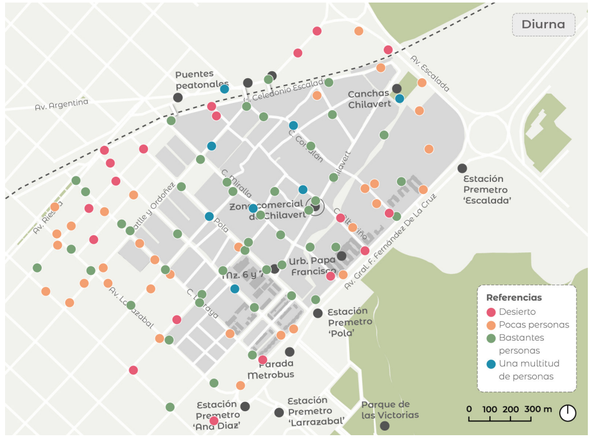

Gráfico 9. Índice de seguridad diurna y nocturna del barrio 20.




Mapa 10. Índice de seguridad nocturno del barrio 20.

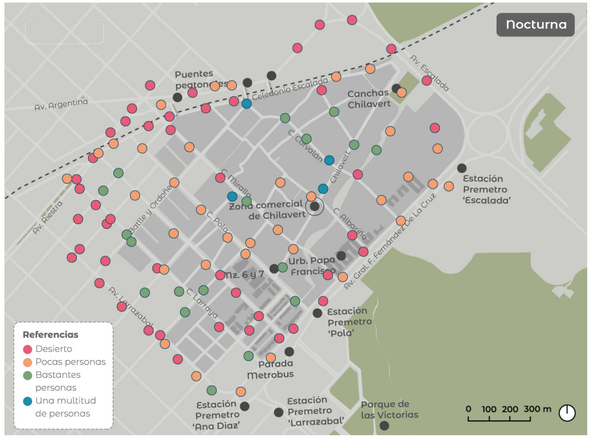
**Presencia de personas - Noche**
Barrio 20

Mapa 11. Presencia de personas nocturnas barrio 20, colecta nocturna.




**Presencia de personas - Dia**
Barrio 20

Mapa 12 Presencia de personas barrio 20, colecta diurna.




## Transporte público



Hay presencia de un total de **18 líneas[29] de autobús** en las inmediaciones del barrio.

**68 %**

El 68% de los puntos de auditoría del área analizada cuenta con transporte público disponible a **2 minutos** caminando.

**32 %**

El 32% de los puntos de auditoría del área analizada cuenta con transporte público disponible a una distancia entre **2 y 5 minutos** caminando.

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

Gráfico 10. Datos sobre las auditorías de las paradas del barrio 20.



El gráfico a continuación representa el promedio del puntaje obtenido en los puntos colectados durante el relevamiento con la metodología cuantitativa, según cada variable y momento de la colecta, visibilizando la escasa diferencia entre ambos rangos horarios. Se puede observar el comportamiento entre el día y la noche de las variables, siendo **iluminación** la variable que presenta mayor variación ya que de día hay **máxima iluminación debido a la luz natural** y de noche esto disminuye debido a la presencia de luz artificial.

Otras variables que muestran cambios entre el día y la noche son **presencia de personas y presencia mixta**, algo que es esperable, ya que las personas reducen sus movimientos entre el día y la noche. Respecto a la **visibilidad** podemos comentar un comportamiento relacionado a la variable **iluminación**, dado que también son menos las ventanas visibles, mayores los locales y servicios que se encuentran cerrados por las noches disminuyendo el número de entradas desde las que se puede ver.

**Barrio 20**
Valor promedio según variable

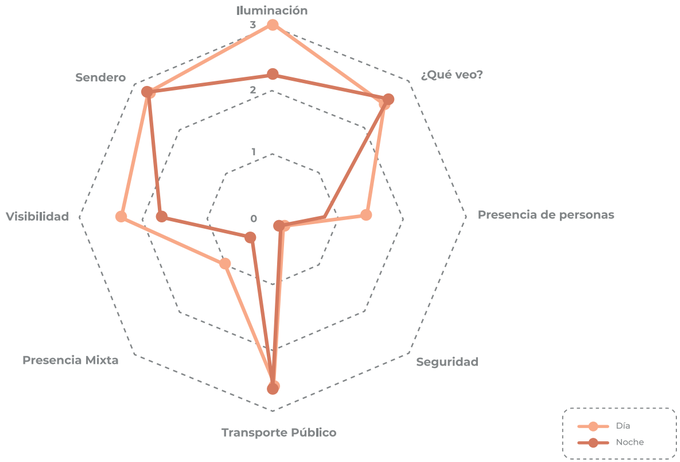



Gráfico 11. Valor promedio según variable del barrio 20.
Valor promedio según variable donde 0 corresponde a muy bajo y 3 a muy alto.

Fase I - Cuantitativa

# Encuestas y auditorias en paradas de transporte público | Safetipin Site

Se relevaron cuatro paradas en las inmediaciones del barrio donde se realizaron 17 entrevistas a usuarios de **las líneas de autobús 145**, **101**, **114**, **150 y 143 y del Premetro***. Estas fueron seleccionadas a partir de los datos de las transacciones SUBE y validadas con referentes territoriales por ser las más utilizadas por residentes del barrio.

Los resultados de las auditorías de paradas arrojaron que pese a encontrarse bien señalizadas y con equipamiento disponible, hay una falta de vigilancia en las mismas. Esta podría traducirse en la **baja percepción de seguridad** que se identificó en las encuestas a usuarias y usuarios.




Mapa 13. Ubicación de las paradas de autobús del barrio 20.

Auditoría de paradas

| | señalización | refugio | asiento | estado de la vereda | accesibilidad universal | obstáculo | visibilidad | vigilancia | iluminación |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ① | ✓ | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✓ |
| ② | ✓ | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✓ |
| ③ | ✓ | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ |
| ④ | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |

Tabla 3. Auditoría de las paradas de autobús del barrio 20.

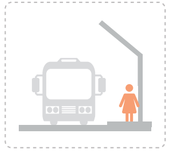
* PREMETRO. Línea de tranvía que circula por el sur de la Ciudad de Buenos Aires. Es la única de su tipo en la ciudad y forma parte de la red de subterráneos.



La mayoría de las mujeres encuestadas se sienten inseguras en su camino hacia las paradas de autobús y mientras esperan en las paradas, a diferencia de la mayoría de los varones encuestados, quienes no informaron sentirse inseguros en estos trayectos. Es baja la cantidad de varones que informaron sentirse inseguros debido al miedo al robo.

Se identifica la necesidad de que exista **más seguridad cerca de las paradas**. Los motivos asociados a la sensación de inseguridad son el **miedo al robo**, **falta o ausencia de patrullas policiales** y la **iluminación** deficiente alrededor de las paradas de autobús. Las mujeres no hablaron sobre ninguna forma de acoso o violencia sexual en las paradas de autobús o cerca de ellas.

**Percepción de Inseguridad**
en mujeres



La mayoría de las mujeres encuestadas se sienten **inseguras en su camino a las paradas** de autobús y mientras esperan en las paradas.



Muchas personas hicieron hincapié en la **frecuencia de circulación** de los colectivos en los horarios nocturnos.



Motivos asociados a la sensación de inseguridad: **miedo al robo,** falta o ausencia de patrullas policiales, **iluminación deficiente** alrededor de las paradas de autobús.



Las mujeres **no** hablaron sobre ninguna forma de **acoso o violencia sexual** en las paradas de autobús o cerca de ellas.

Gráfico 12. Percepción de inseguridad del barrio 20.




Foto 25. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie en el barrio 20. Gráfico 13. Testimonios de usuarios del barrio 20.



Fase II - Cualitativa

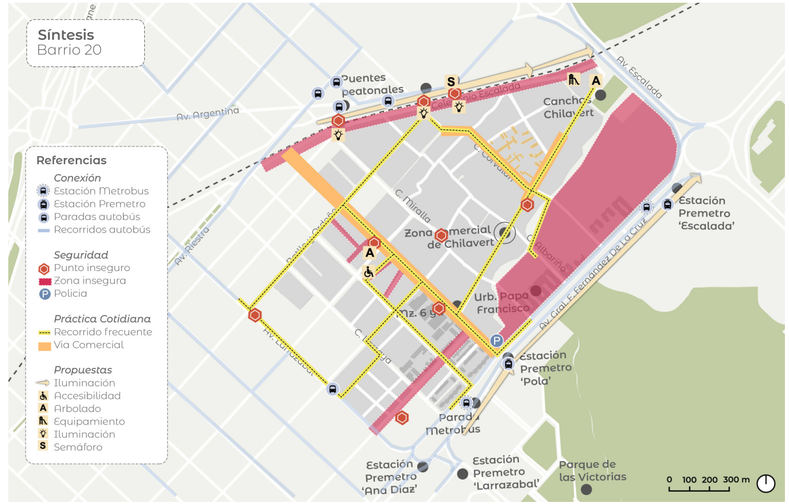
# Mapeos Participativos

**Lugar:** Carpa del IVC - Calle Corvalán Recova
**Día y horario:** 16 de marzo de 2022 entre las 15.45 a 17.00 hs
**Convocatoria:** a cargo del IVC
**Duración:** 75 minutos/ 1.15 horas
**Participantes:** 14 mujeres de entre 20 y 60 años
**Equipo presente:** equipo del IVC, personal de SECTOP y 3 personas de Cooperativa Cambalache.

La instancia de mapeo participativo permitió recolectar datos cualitativos sobre las experiencias de movilidad cotidiana de mujeres en el barrio y sus alrededores. La información relevada se plasmó en cinco mapas, que se presentan a continuación en un mapa síntesis:

- Prácticas cotidianas
- Desplazamientos hacia afuera del barrio
- Conexiones y formas de movilidad
- Percepción de **seguridad**
- Estrategias de movilidad y espacio público

En el barrio 20, la instancia participativa se vio complementada por un diagnóstico a pie realizado en el marco de otra iniciativa de SECTOP e IVC financiada por la Agencia Francesa de Cooperación (AFD). El mismo tenía como objetivo estudiar el entorno urbano del barrio. Aquí también se incluyen los hallazgos de esa actividad.




Mapa 14. Síntesis del barrio 20.

## Prácticas Cotidianas

- El barrio cuenta con diversos tipos de equipamientos deportivos, recreativos, educativos y de salud que se encuentran ubicados principalmente en los extremos del barrio, bordeando la infraestructura del barrio (I.E. El Macizo).
- Se destaca que, en su mayoría, las mujeres participantes priorizan el uso de las principales arterias del barrio, mayormente coincidentes con las zonas comerciales y/o recorridos escolares.
- Se identifican tres calles con fuerte actividad comercial dentro del barrio: la **calle Pola** donde funciona la feria del barrio y varios negocios y la intersección entre la **calle Corvalán y Chilavert**, el nodo principal del barrio. Además, la presencia de gran actividad comercial concentrada en la intersección de estas dos últimas calles, **Corvalán y Chilavert**.
- Los principales motivos de desplazamientos frecuentes dentro del barrio y en sus alrededores son por motivos laborales, educativos y aquellos que giran en torno a las tareas de cuidado.
- Se identifica una preferencia por los desplazamientos a pie, en autobús y en premetro dependiendo de la distancia a cubrir y el destino.
- Las personas prefieren desplazamiento porlas vías de mayor jerarquía comercial y de mayor familiaridad.
- En el horario nocturno, se evitan las zonas de la reciente urbanización en el "barrio Papa Francisco" por la gran cantidad de robos, la **poca iluminación y a la baja circulación de personas**.

## Desplazamientos fuera del barrio

- Como espacios de recreación, se destaca en las afueras del barrio, el supermercado, que además es un espacio para las compras domésticas y también los juegos que están detrás de este predio en el **Parque de las Victorias**.

## Conexión del barrio con el entorno

- Las paradas más frecuentadas son las ubicadas sobre **Av. Argentina** debido a la amplia oferta de servicios, seguido por el **Premetro (estación Pola y Escalada) y el Metrobús**.
- Para acceder a las paradas de **Av. Argentina** es necesario atravesar las **vías del ferrocarril (FFCC) Belgrano Sur** a través de los puentes peatonales ubicados sobre las **calles Miralla y Corvalán**, puntos considerados inseguros por las mujeres del barrio.
- Las **vías del FFCC** al igual que las vías del **PREMETRO** y el **Metrobús** configuran barreras urbanas que interrumpen y limitan la conexión del barrio con los alrededores.
- Se destaca la presencia de servicios de remis al interior del barrio, muy utilizado para realizar desplazamientos nocturnos y en situaciones de emergencia.
- Respecto a los autobuses se menciona la merma en la frecuencia en horarios nocturnos como una dificultad para desplazarse. Por su parte, el Premetro deja de funcionar a las 21 horas.



## Percepción de Seguridad y Estrategias de Movilidad

- La nueva **urbanización Papa Francisco** esta asociada a la **poca iluminación y a la presencia de calles solitarias** y, en esta línea, las mujeres del barrio tienden a evitar desplazarse por este sector.
- La **manzana 21 del barrio histórico**, a causa de los pasillos oscuros suele ser evitada.
- Sobre la **Av. Fernández de la Cruz**, las vecinas prefieren circular sobre la mano lindera al barrio dado que la vereda de enfrente la identifican como una zona insegura debido a la **falta de iluminación y a la poca presencia de personas**.
- Otra **zona de inseguridad i**dentificada se encuentra sobre la **calle Chilavert**, **entre Pola y Larrazabal**, mayormente en horas de la madrugada ya que en ese horario se arman grandes filas de espera para conseguir números para el CeSAC del barrio y también por el ingreso escolar en varios niveles al Polo Educativo. Las mujeres destacaron, en esta zona, el robo de celulares hacia los/as adolescentes, razón por la cual prefieren acompañar a sus hijos/as hacia sus destinos.
- En los pasillos de las **manzanas 6 y 7** se identifica otra **zona de inseguridad** al igual que los puntos inseguros ubicados sobre la **calle Pola**. Ambas situaciones están muy asociadas al robo y al consumo de drogas. A pesar de que Pola constituye una calle muy transitada y de gran actividad comercial los días de feria, muchas de ellas prefieren evitarla y optan por la **zona comercial de Chilavert** en el centro del barrio donde muchos vecinos/as están sentados en las veredas y locales. No sólo hay personas circulando y de paso, sino que hay **una actividad comunitaria destacable que genera seguridad durante el día**.
- A lo largo de la **calle Celedonio Escalada**, bordeando las **vías del Ferrocarril Belgrano Sur**, se destaca otra **zona de inseguridad asociada a la falta de iluminación y al escaso espacio disponible** para circular por la gran presencia de autos, residuos y escombros en la calle. Esta situación se potencia sobre y en los **alrededores de los puentes peatonales para cruzar a la Av. Antártida Argentina y poder acceder a las paradas de autobuses**.
- Como estrategia para movilizarse, se destaca el acompañamiento por parte de las madres a sus hijos/as a todos lados y la priorización de moverse por espacios conocidos -aquellos frecuentados de forma asidua y donde conocen a los/as vecinos/as-.
- La movilidad nocturna se encuentra reducida al mínimo y mayormente se da mediante vehículos privados ya sean propios o remises del barrio.

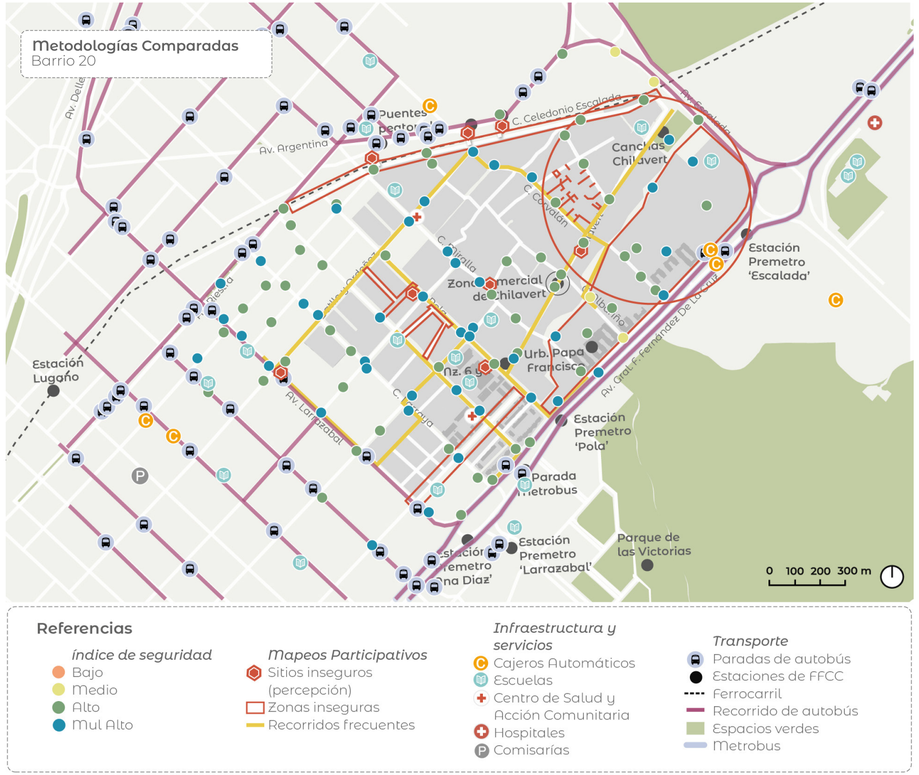
Fase III

# Hallazgos

El mapa a continuación muestra la superposición entre ambas metodologías que varía según las zonas del barrio. Por un lado, se detectaron zonas donde no se verifican coincidencias entre ambas metodologías: los testimonios de los talleres aportan una mirada que contrasta con la información relevada por Safetipin.

Por otro lado, surgen zonas percibidas como inseguras en los mapeos participativos que no han sido relevadas con Safetipin. Por último, se verifican coincidencias en algunos puntos. A continuación se presentan algunas conclusiones.

Mapa 15. Metodologías comparadas del barrio 20.






## Transporte Público

Si bien el **índice compuesto de seguridad** de Safetipin indica valores altos para la variable transporte público y no hay un acceso efectivo al transporte porque los trayectos a realizar para llegar a las paradas y la espera en las mismas resultan inseguras (autobús, Premetro, Metrobus y tren) parecen confirmarlo, esto no se verificó en los mapeos participativos con las vecinas. Las opciones resultan inseguras tanto en los trayectos a realizar para llegar a las paradas como en las esperas.

Existen dos ejes de movilidad que bordean el barrio. Por un lado, está el **Metrobús en la Av. Fernández de la Cruz y el Premetro**. Por otro lado, sobre la Av. Argentina, circulan algunas líneas de autobús que las mujeres del barrio mencionaron que utilizan habitualmente.

A pesar de que en los alrededores del barrio se encuentran, en comparación con otros barrios analizados en este informe, mayor cantidad de líneas de autobús, el trayecto desde el barrio hasta las paradas de autobús es considerado una barrera de acceso. De acuerdo a los testimonios que aportaron las mujeres, estas se sienten inseguras en el recorrido y en la espera del autobús, sobre todo en las paradas que están sobre la **Av. Argentina**. Esto lo asociaron mayormente a la **falta de iluminación y de actividad particularmente a la noche**.

## Infraestructura de Espera

La infraestructura relevada en general se evaluó de manera promedio, se destacó la variedad de modos de transporte disponibles en el barrio. Sin embargo, no se verificó que incidiera en la **percepción de seguridad** de quienes respondieron a la encuesta ni participaron de los mapeos. Las falencias que manifestaron se vinculan con la **dificultad para llegar a las paradas en términos de seguridad**, sobre todo en horarios nocturnos.

## Entorno Urbano

Algunos puntos y zonas identificadas como seguras según el índice de Safetipin fueron registradas como inseguras por las vecinas durante los mapeos participativos. El área correspondiente a la nueva **urbanización de Papa Francisco** y el macizo de la manzana 21 son áreas que las mujeres tienden a evitar debido a la falta de **iluminación** y poca circulación peatonal. Algo similar ocurre sobre la **Av. Fernández de la Cruz que coincide con el Metrobus y el Premetro** donde prefieren circular en la mano lindera al barrio y no en la opuesta. Otro punto es el **tramo de Chilavert entre Pola y Larrazabal** que coincide con el espacio de espera de turnos del CeSAC y con los ingresos escolares al Polo Educativo, si bien el índice compuesto de seguridad los identifica como inseguros, las vecinas reportaron que son focos de robos, sobre todo a tempranas horas.

Ambas metodologías identificaron a la **"Plaza de las Risas" como punto seguro.** Cabe recalcar que el taller realizado en el barrio 20 fue uno de los pocos talleres en los que las vecinas identificaron un lugar seguro. Se mencionó que este espacio fue recientemente intervenido y cuenta con **buena iluminación**, **arborización y es periódicamente frecuentado por las participantes**.

Este espacio y sus características esta en **contraposición a las canchas ubicadas sobre la calle Chilavert**, mayormente ocupadas por varones y no frecuentadas por mujeres.

## Usos de suelo y estructura urbana

El barrio 20 se encuentra rodeado casi en su totalidad de una gran cantidad de predios destinados a uso industrial, grandes equipamientos comerciales y espacios público (plazas y parques) y privados (clubes, polideportivos, canchas deportivas). **El tejido predominante en este sector de la ciudad es mixto**, mediante la convivencia de usos residenciales, industriales y grandes espacios verdes, que conforman barreras urbanas.

Hacia el interior del barrio, también es visible que la conformación estructural de la trama urbana se encuentra mayormente constituida por pasajes y pasillos internos y son pocas las calles que comunican efectivamente con el entorno circundante. En los talleres de mapeo se pudo visualizar que las **mujeres en sus recorridos frecuentes tienden a evitar circular por los pasajes y pasillos**, salvo por trayectos que no puedan evitar. En el mapa se visualizan algunos pasajes identificados como inseguros, junto con algunos sitios al interior del barrio. No obstante, otras zonas y sitios inseguros se asientan sobre las vías principales, lo que no excluye en absoluto la inseguridad percibida en los pasajes/pasillos. En este sentido, que los pasillos no aparezcan identificados en su mayoría como zonas inseguras responde más a que son vías de circulación que evitan y por ende conocen menos. De la misma manera, **las calles principales que son las que eligen por sobre los pasillos**, **condensan mayor cantidad de sitios y zonas inseguras** por el hecho de que conocen mejor las dinámicas que allí se desarrollan.

# Barrio
# 21-24



Foto 26. Vista aérea del barrio 21-24.



Foto 27. Postal urbana del barrio 21-24.

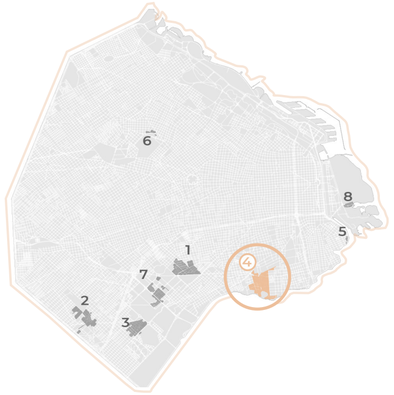


# Barrio 21-24

Los primeros residentes del barrio 21-24 se asientan hacia 1940 en terrenos de instalaciones portuarias abandonadas, destinados a la quema de residuos. Desde entonces, su población ha fluctuado y hoy en día es uno de los barrios populares más grandes y con mayor población de la Ciudad de Buenos Aires. Está ubicado en la parte sur de la ciudad, en una zona inundable de la **cuenca del Río Matanza-Riachuelo**, **a la altura del Meandro de Brian**, en una zona con presencia de vías férreas de carga y de pasajeros. Esto ha dado lugar a condiciones desfavorables para el desarrollo del asentamiento.

Actualmente se **lleva adelante un proceso de urbanización que pone el foco en la integración social y económica de los residentes**, principalmente de aquellos que viven en el Camino de Sirga, sector inundable a la vera del río. Se relocalizaron en el último tiempo alrededor de 1330 familias que estaban viviendo allí y eran afectadas frecuentemente por las inundaciones. Este proceso es llevado adelante por el IVC con el acompañamiento de la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR).

**B.21-24**




**Datos sociodemográficos barrio 21-24**

**Ubicación:** Barracas y Pompeya - Comuna 4
**Habitantes:** 35 761
**Familias:** 14 720
**Viviendas:** 8950
**Superficie:** 79 ha
**Densidad:** 573 hab/ha[30]

Mapa 2. Ubicación del barrio 21-24 en CABA.




[30] Instituto de Vivienda de la Ciudad (2018). Informe Final Censo 2017 barrio 21-24

Mapa 16. Ubicación del barrio 21-24 en CABA. Red de transporte del entorno del barrio 21-24. Líneas de autobús 20,37,42,45,46,70,76,150 y 188.

Fase I - Cuantitativa

# Recolección de datos del entorno urbano diurna y nocturna | Safetipin Nite

**Nombre del barrio:** Barrio 21-24
**Colecta Diurna:** 23-11-2021/ 17.27 a 18.19 hs
**Colecta Nocturna:** 23-11-2021/ 20.08 a 21.05 hs
**KM colectados (promedio):** 26
**Paradas auditadas:** 4
**Testimonios Colectados:** 11
**Cant. Fotos Diurna:** 697
**Cant. Fotos Nocturna:** 641

El índice compuesto de seguridad para las mujeres en el espacio público **no relevó pasillos ni calles internas**. El mismo presenta una mayoría de puntos con niveles altos y muy altos en los perímetros inmediatos del barrio[3], con excepción del **Camino de Sirga y el tramo este de la calle Osvaldo Cruz** donde los valores descienden a medios. Se registra mayor **presencia de personas** hacia dentro del barrio, en los tramos oeste de los principales ejes relevados (**Osvaldo Cruz y Av. Iriarte**). Estos tramos son a su vez los que muestran algún grado de diversidad de personas, aunque sea bajo; es decir, se registraron más mujeres hacia el interior del barrio que en su perímetro e inmediaciones. Lo mismo ocurre con la variable de **visibilidad** entre estos tramos y las inmediaciones del barrio. En los recorridos **no se registró presencia de personal de seguridad**.

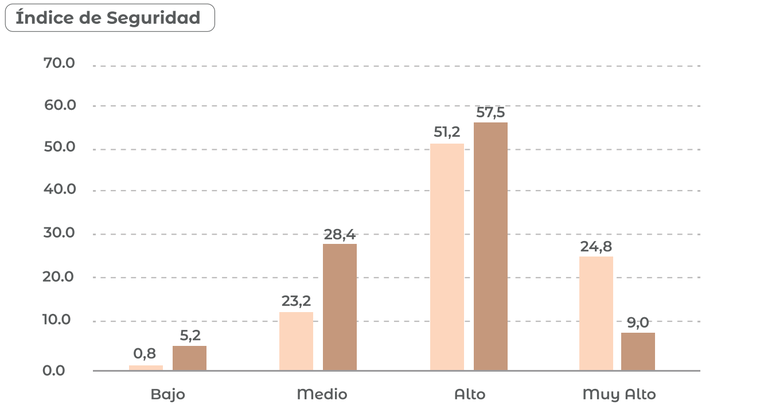
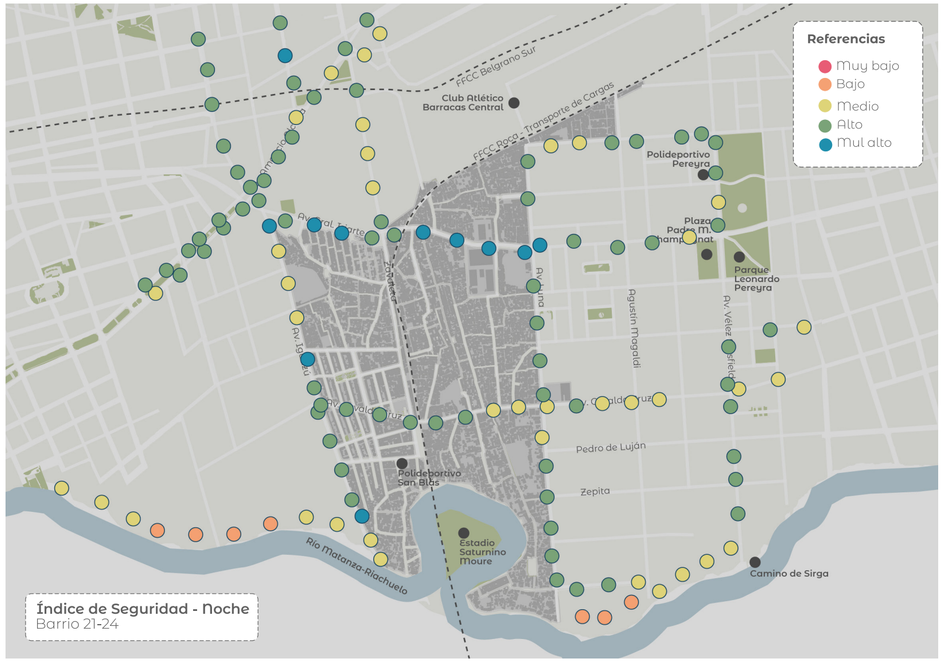



Gráfico 14. Índice de seguridad diurna y nocturna del barrio 21-24.

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

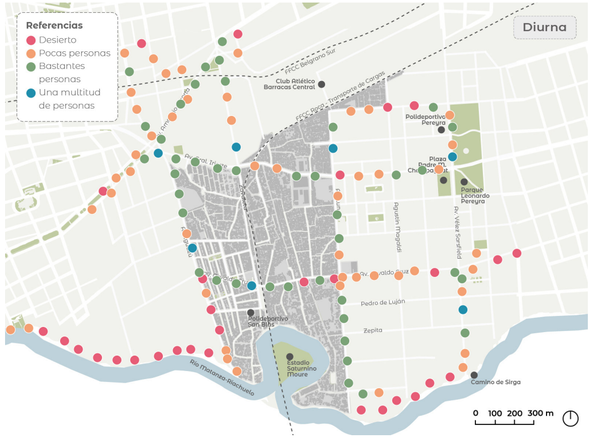


Mapa 17. Índice de seguridad del barrio 21-24, colecta nocturna.

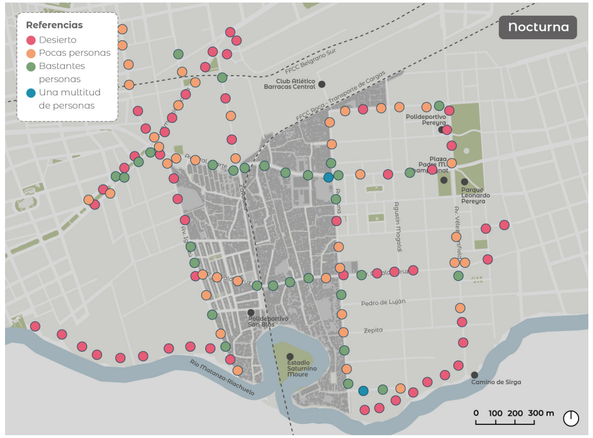


**Presencia de personas**
Barrio 21-24

Mapa 18. Presencia de personas barrio 21-24, colecta diurna.




Mapa 19. Presencia de personas barrio 21-24, colecta nocturna.




## Transporte público

Ingresan sólo **2 líneas de autobús** al barrio[32], mientras que en los alrededores pueden encontrarse al menos 6 líneas más[33].

**63 %**

El 63% de los puntos de auditoría del área analizada cuenta con transporte público disponible a **2 minutos caminando.**

**16 %**

El 16% restante de los puntos de auditoría del área analizada cuenta con transporte público disponible a una distancia de **5 o más minutos** caminando.

**21 %**

El 21% de los puntos de auditoría del área analizada cuenta con transporte público disponible a una distancia entre **2 y 5 minutos** caminando.

[32] Líneas de autobús 70 y 46
[33] Las líneas de autobús que ingresan al barrio son la 46 y la 70; las líneas de autobús 20,37,42,45,46,70,76,150 y 188 operan por los alrededores del barrio

Gráfico 15. Datos sobre las auditorías de las paradas del barrio 21-24.



Las principales variaciones entre la colecta diurna y nocturna ocurren en el **Camino de Sirga y en los ejes perimetrales e internos del barrio**. La menor variación se da en el **tramo este de Osvaldo Cruz e Iriarte**, lo cual se debe a que la **presencia de personas** aumenta ligeramente, no así diversidad. Esto puede deberse a que haya más viviendas y por ende terminada la jornada laboral, más circulación.

El gráfico a continuación representa el promedio del puntaje obtenido en los puntos colectados durante el relevamiento con la metodología cuantitativa, según cada variable y momento de la colecta, visibilizando la escasa diferencia entre ambos rangos horarios. A simple vista se observa que todas las variables se comportan de manera similar entre el día y la noche, siendo la **iluminación**, la **presencia de personas**, y la **presencia mixta** las variables que presentan mayor variación por cuestiones propias del ritmo cotidiano. Sin embargo, la diferencia en la variable de **iluminación** es más drástica en comparación, por lo cual podría pensarse que hay una mala calidad en la **iluminación** nocturna del barrio.

**Barrio 21-24**
Valor promedio según variable

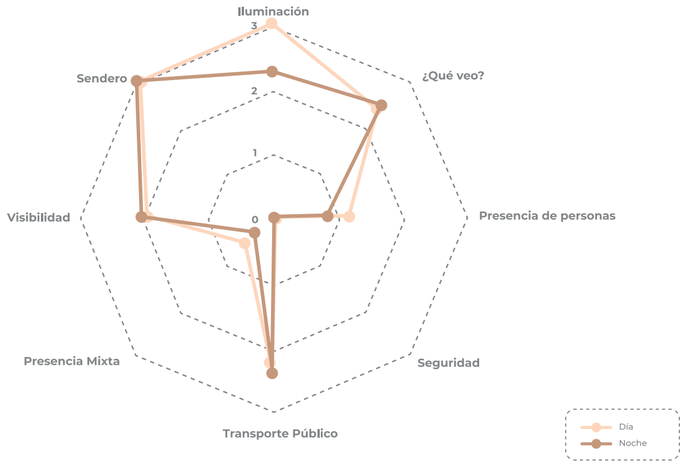



Gráfico 16. Valor promedio según variable del barrio 21-24.
Valor promedio según variable donde 0 corresponde a muy bajo y 3 a muy alto.

Fase I - Cuantitativa

# Encuestas y auditorias en paradas de transporte público | Safetipin Site

Se relevaron paradas y se realizaron 11 entrevistas a personas usuarias en paradas de cinco **líneas de autobuses (N° 46, 70, 45, 37 y 188)**. Se relevaron tres paradas sobre la calle Iguazú y una sobre la **Av. Amancio Alcorta**. Estas fueron seleccionadas a partir de los datos de las transacciones SUBE y validadas con referentes territoriales por ser las más utilizadas por residentes del barrio.

Más allá de encontrarse señalizadas y con distintos **niveles de calidad de infraestructura disponible** (refugios, asientos, elementos de accesibilidad), las paradas de transporte público auditadas no cuentan ni con vigilancia ni con iluminación disponible. Esto podría tener consecuencias directas en la percepción de inseguridad manifestada durante las encuestas realizadas.




Mapa 20. Ubicación de las paradas de autobús del barrio 21-24.

## Auditoría de paradas

| | señalización | refugio | asiento | estado de la vereda | accesibilidad universal | obstáculo | visibilidad | vigilancia | iluminación |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ |
| 2 | ✓ | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ | ✗ | ✗ |
| 3 | ✓ | ✗ | ✓ | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ |
| 4 | ✓ | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |

Tabla 4. Auditoría de las paradas de autobús del barrio 21-24.



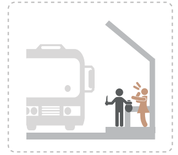
Las razones asociadas a la **sensación de inseguridad** son el miedo al robo y la poca presencia policial.

> **7 de 11 de las mujeres encuestadas informaron sentirse inseguras mientras esperan el autobús.**

Los desplazamientos hacia las paradas se hacen en grupos y en calles internas, ya que hay mayor sensación de seguridad.

Se mencionaron **intermitencias en el servicio de autobuses y disminución en la frecuencia durante la noche** que tienen como consecuencia que las mujeres se encuentren obligadas a optar por alternativas más costosas que el autobús, como taxis o remises.

**Percepción de Inseguridad**
en mujeres



El **70%** de todas las mujeres encuestadas informaron **sentirse inseguras** en la parada del autobús.



Los desplazamientos hacia las paradas se hacen en **grupos y en calles internas**, ya que hay mayor sensación de seguridad.



Razones para sentirse inseguro: miedo al robo, **baja presencia policial.**



Intermitencias en el servicio y disminución en la frecuencia durante la noche hace que se deba optar por **alternativas más costosas** como taxis.

Gráfico 17. Percepción de inseguridad del barrio 21-24.




Foto 28. Diagnóstico a pie barrio 20. Gráfico 18. Testimonios de usuarios del barrio 21-24.



Fase II - Cualitativa

# Mapeos Participativos

**Periodo de origen:** década de 1940
**Habitantes:** 45285
**Familias:** 11321
**Viviendas:** 7455
**Superficie:** 79 hectáreas
**Vías principales:** Av. Osvaldo Cruz - Av. Iriarte - Av. Iguazú - Av. Amancio Alcorta - Zavaleta

La instancia de mapeo participativo permitió recolectar datos cualitativos sobre las experiencias de movilidad cotidiana de mujeres en el barrio y sus alrededores. La información relevada se plasmó en cinco mapas, que se presentan a continuación en un mapa síntesis:

- Prácticas cotidianas
- Desplazamientos hacia afuera del barrio
- Conexiones y formas de movilidad
- Percepción de **seguridad**
- Estrategias de movilidad y espacio público




Mapa 21. Síntesis del barrio 21-24.

## Prácticas Cotidianas

- Existe un eje comercial consolidado a lo largo de la **Av. Osvaldo Cruz** que convive con una gran variedad de comercios que proliferan a lo largo y a lo ancho del barrio.
- La coexistencia de tejido residencial y pequeños locales comerciales aparece como resultado de la fuerte asociación entre vivienda y espacios de trabajo.
- Los **principales motivos de desplazamientos dentro del barrio** y sus inmediaciones **se realizan a pie** y están vinculados a tareas del cuidado, trabajo, estudio o visitar familiares.
- Se identificaron paradas correspondientes al servicio público de micros escolares, donde se destacó que en la actualidad no ingresan al barrio ni tienen paradas internas, sino que tienen dos puntos en los accesos donde dejan a los niños y niñas. Esta situación genera dificultad en los desplazamientos vinculados a tareas de cuidado.

## Desplazamientos fuera del barrio

- Los principales desplazamientos fuera del barrio responden a diferentes necesidades: estudio, trabajo, compras, asistencia a centros de salud de mayor complejidad a la que se accede dentro del barrio, trámites administrativos, y recreación.
- Estos recorridos los realizan mayormente a pie o en autobús dependiendo de la distancia que tengan que cubrir.
- En algunos casos, se señaló la utilización de la bicicleta como una forma rápida de salir del barrio y el uso de remises ante situaciones de urgencia o en casos de movilidad reducida.

## Conexión del barrio con el entorno

- El **Hospital Argerich y el Hospital Penna** surgieron en las conversaciones como espacios que, si bien no son cotidianos, constituyen lugares de visita necesaria a los que muchas veces tienen que acceder con remises.
- Ingresan sólo dos líneas de autobús al barrio.
- El eje de movilidad de la **Av. Vélez Sarsfield** es percibido como la mejor conexión con el resto de la ciudad, ya que allí se encuentran más líneas de autobús[34].
- Respecto a los autobuses, se destaca la merma o corte en la frecuencia en horarios nocturnos como una dificultad para desplazarse.
- En casos de necesidad o urgencia, señalan que dependen exclusivamente de las remiserías del barrio para desplazarse, ya que los taxis y las aplicaciones de viajes no entran al barrio.

[34] Las líneas de autobús 20, 37, 45 y 79.



## Percepción de Seguridad y Estrategias de Movilidad

- Los recorridos percibidos como inseguros están asociados principalmente a la **falta de iluminación**, a la presencia de calles solitarias en zonas industriales y a la **falta de respuesta por parte de las fuerzas de seguridad**.
- Los accesos al barrio y las calles que lo conectan con la **Av. Vélez Sarsfield** son percibidos como inseguros. En este caso destacaron como factores de inseguridad: **la presencia extendida de fábricas y paredones por sobre el tejido residencial**, lo que vuelve a esas calles oscuras y solitarias. Las vecinas mencionaron que la situación de inseguridad se agrava en horario nocturno.
- Las zonas percibidas como inseguras están asociadas a las paradas de autobús ya que allí es donde hay mayor circulación de personas y suelen ocurrir más robos. En particular, se mencionaron las que quedan cercanas a pasillos o pasajes, que son vías más rápidas de escape.
- Las mujeres prefieren las paradas de autobús ubicadas sobre la **Av. Iriarte** frente a aquellas emplazadas en la **calle Iguazú** ya que las primeras están más **concurridas y tienen mejor iluminación**.
- Las mujeres manifestaron preferencia de circulación por calles y avenidas anchas que por pasillos internos que son más oscuros y desiertos.
- Las mujeres expresaron que, más allá de la presencia de elementos de seguridad en el barrio -como domos y garitas policiales-, **no se sienten protegidas**. Es decir, la presencia de estos elementos no disminuye la percepción de seguridad.
- Las mujeres prefieren realizar sus desplazamientos acompañadas y priorizan movilizarse en horarios diurnos.
- Las participantes de la actividad mencionaron la presencia de una organización vecinal que instala **elementos de seguridad particulares como cámaras de seguridad y alarmas**.

## Entorno

- Surgió como tema relevante el estado de las veredas a la hora de desplazarse a pie. Se identificaron dificultades asociadas al **mal estado de las mismas**, **a la presencia de desniveles e invasión del espacio público por locales comerciales y autos mal estacionados**. Específicamente, son barreras que se identifican cuando se realizan desplazamientos en bicicleta y con carritos de bebé, y para personas con movilidad reducida.

# Hallazgos

El mapa a continuación muestra la superposición entre ambas metodologías que varía según las zonas del barrio. Por un lado, se detectaron zonas donde no se verifican coincidencias entre ambas metodologías: los testimonios de los talleres aportan una mirada que contrasta con la información relevada con la aplicación de Safetipin.

Por otro lado, surgen zonas percibidas como inseguras en los mapeos participativos que no han sido relevadas con Safetipin. Por último, se verifican coincidencias en algunos puntos. A continuación se presentan algunas conclusiones.

Mapa 22. Metodologías comparadas del barrio 21-24.




## Transporte Público

En los talleres, las mujeres mencionaron que, en ocasiones, la frecuencia del transporte público disminuye o presenta intermitencias nocturnas. El acceso a las paradas de autobuses presenta una situación que les **genera inseguridad** sobre todo si es en **horario nocturno** y tienen que transitar por arterias con poca circulación peatonal. Estas cuestiones que surgieron en la instancia cualitativa no fueron registradas durante la instancia cuantitativa ya que la aplicación de Safetipin realiza una evaluación del estado de las infraestructuras y no del servicio o la experiencia de quienes lo utilizan.

## Infraestructura de Espera

En lo que se refiere a los espacios de espera de transporte, ambas metodologías caracterizaron a las paradas relevadas con valores regulares; los resultados del taller de mapeo las asocian en gran medida a espacios inseguros.

## Entorno Urbano

Durante la instancia participativa se verificó que las mujeres prefieren las avenidas principales del barrio para circular por sobre los pasillos ya que los consideran más inseguros por la **falta de iluminación y los hechos delictivos que allí se suceden**. Además hay mayor concentración de comercios y actividades lo cual garantiza mayor **presencia de personas**.

## Usos de Suelo y Estructura Urbana

El barrio Padre Ricciardelli (ex 1-11-14) se encuentra rodeado por grandes extensiones de espacios públicos verdes y equipamientos privados, con lo cual la trama urbana se ve interrumpida.

El tejido predominante en este sector de la ciudad es mixto, mediante la convivencia de usos residenciales y recreativos. Del mapa se desprende que el barrio se encuentra conectado con otras zonas de la ciudad a través de las avenidas que lo circundan y atraviesan (**Av. Perito Moreno**, **Av. Riestra**, **Av. Varela**, **Av. Francisco Fernández de la Cruz**, **Av. Cobo**). Asimismo, en el mapa se identifican predios privados que conforman barreras urbanas principalmenteel predio que corresponde a instalaciones del **Club Atlético San Lorenzo en sus bordes sobre la Av. Perito Moreno y Av. Varela**.

Hacia el interior del barrio, es visible la conformación estructural mayormente constituida por pasajes y pasillos internos y por algunas avenidas que lo atraviesan (**Av. Cnel. Esteban Bonorino**, **Pres. Torres y Tenorio**, **Av. Riestra**) y conectan con el entorno circundante.

# Barrio Lamadrid



Foto 29. Vista aérea del barrio Lamadrid.







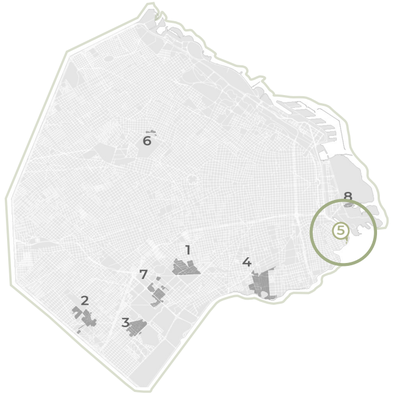
# Barrio Lamadrid

El barrio Lamadrid surge a principios de 1990 en el límite sur de la ciudad, en la **desembocadura del Riachuelo**. Se encuentra en terrenos bajo la **Autopista Buenos Aires-La Plata**, en un sector de la ciudad con gran actividad portuaria e industrial, cercano a nodos culturales, deportivos y turísticos propios del barrio de La Boca, uno de los más antiguos de la Ciudad de Buenos Aires. Es el barrio más pequeño abordado en este estudio, donde el núcleo de viviendas fue construido informalmente sobre la trama urbana preexistente.

Foto 30. Postal urbana del barrio Lamadrid.

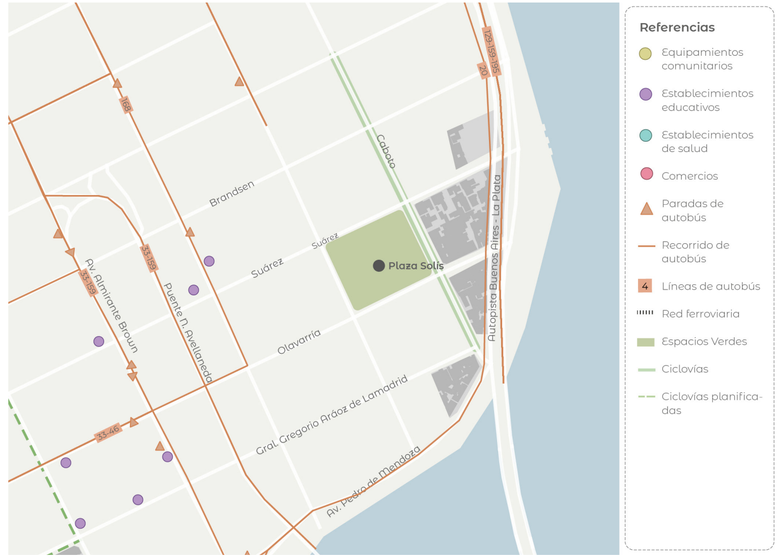


**B.Lmd**




**Datos sociodemográficos barrio Lamadrid**

**Ubicación:** La Boca | Comuna 4
**Habitantes:** 1217
**Familias:** 380
**Viviendas:** 199
**Superficie:** 2 ha
**Densidad:** 609 hab/ha[35]




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

Mapa 23. Ubicación del barrio Lamadrid en CABA. Red de transporte del entorno del barrio Lamadrid: líneas de autobús 46 y 114.

Fase I - Cuantitativa

# Recolección de datos del entorno urbano diurna y nocturna | Safetipin Nite

**Nombre del barrio:** Barrio Lamadrid
**Colecta Diurna:** 21-12-2021/ 18.53 hs a 19.06 hs
**Colecta Nocturna:** 21-12-2021/ 20.37 a 20.50 hs
**KM colectados (promedio):** 3
**Paradas auditadas:** 4
**Testimonios Colectados:** 12
**Cant. Fotos Diurna:** 113
**Cant. Fotos Nocturna:** 119

El índice compuesto de seguridad para el barrio Lamadrid en líneas generales arroja resultados positivos, presentando valores alto y muy alto en la amplia mayoría de los puntos. Donde se visualizan valores medios, se corresponde con el **margen del Riachuelo**, **en uno de los bordes del barrio y al pie de la autopista**. Esto se debe a las variables **presencia de personas**, **presencia mixta** y **seguridad** que dieron valores bajos en esta zona.

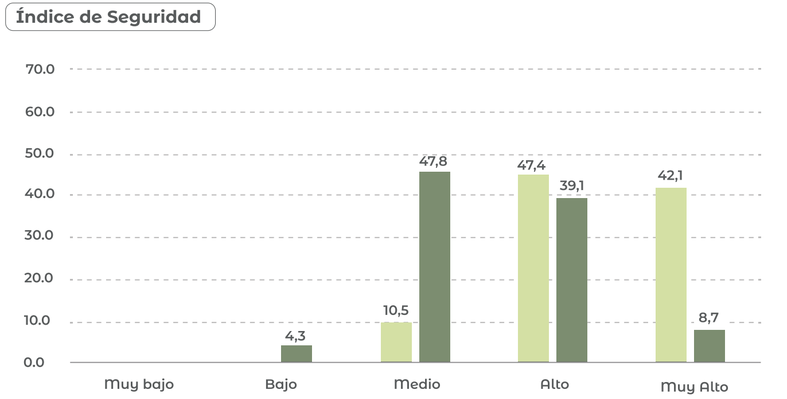
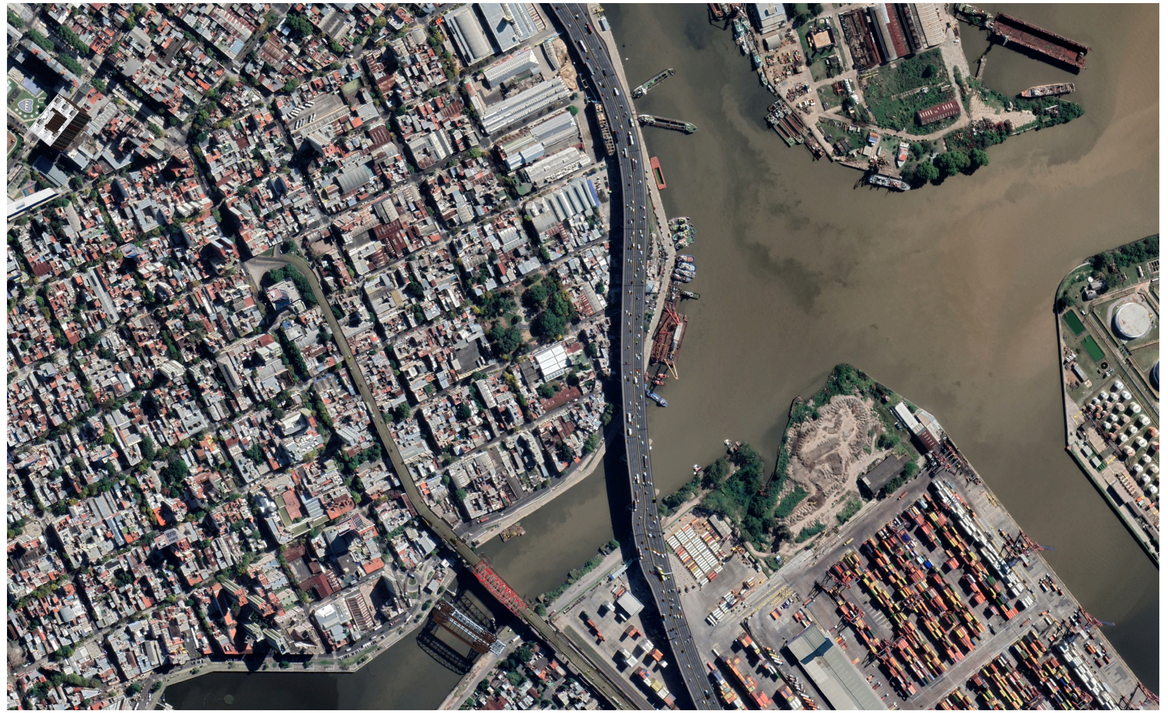



Gráfico 19. Índice de seguridad diurna y nocturna del barrio Lamadrid.





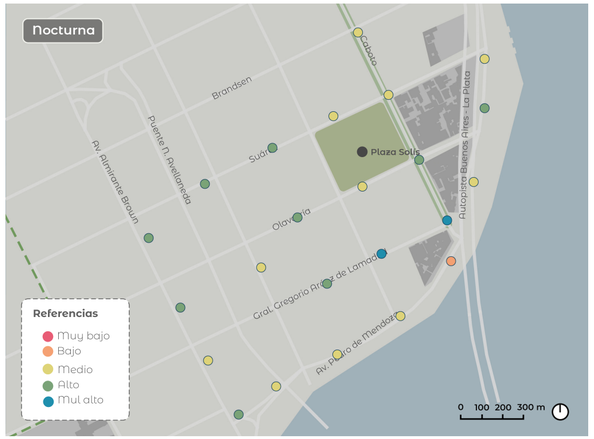
Mapa 24. Ubicación desde google earth del barrio Lamadrid.

**Índice de Seguridad**
Barrio Lamadrid

Mapa 25 Índice de seguridad nocturno del barrio Lamadrid.




Mapa 26. Índice de seguridad diurno del barrio Lamadrid.




## Transporte público



Circulan en las inmediaciones del barrio **13 líneas** de autobús[36].



La **línea 168** tiene su estación terminal en las inmediaciones del barrio.



**100 %**

La totalidad de los puntos de auditoría del área analizada cuenta con transporte público disponible a **2 minutos caminando.**

[36] Líneas de autobús 20, 25, 29, 33, 46, 53, 64, 86, 129, 152, 159, 168 y 195.

Gráfico 20. Datos sobre las auditorías de las paradas del barrio Lamadrid.



El gráfico a continuación representa el promedio del puntaje obtenido en los puntos colectados durante el relevamiento con la metodología cuantitativa, según cada variable y momento de la colecta. Se visibilizan cambios más significativos entre el día y la noche en comparación a otros barrios. Las principales variables que inciden en esta variación son: **Iluminación, visibilidad, presencia mixta y presencia de personas.** Estas variaciones pueden adjudicarse a que el barrio Lamadrid se encuentra inserto de manera continua en la trama urbana formal, está bordeado por un espacio verde público muy concurrido durante el día, lo cual garantiza un gran flujo y adherencia mixta de personas. También incide el cambio de dinámica de la **avenida Almirante Brown**: de día tiene una vida comercial activa, pero no así de noche.

**Barrio Lamadrid**
Valor promedio según variable

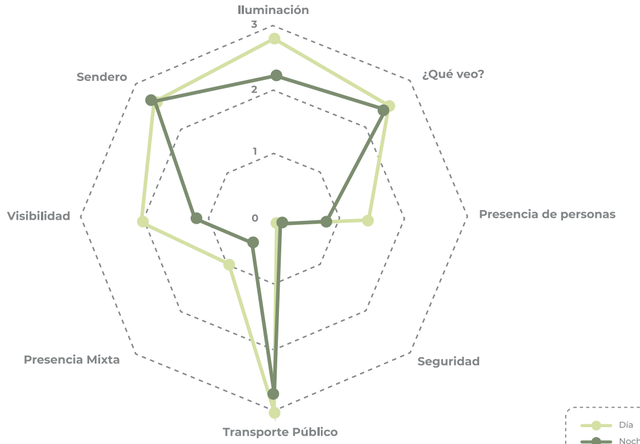



Gráfico 21. Valor promedio según variable del barrio Lamadrid. Valor promedio según variable donde 0 corresponde a muy bajo y 3 a muy alto.

Fase I - Cuantitativa

## Encuestas y auditorias en paradas de transporte público | Safetipin Site

Se relevaron dos paradas del entorno de la Plaza Solís, de las líneas 20 y 168; y dos paradas sobre la **Av. Almirante Brown**, de las líneas 64 y 152 por un lado y de las líneas 29 y 53 por el otro. Estas fueron seleccionadas a partir de los datos de las transacciones SUBE y validadas con referentes territoriales por ser las más utilizadas por residentes del barrio.

La auditoría de las paradas de transporte público muestra que la mayoría sufre de deficiencias en relación al equipamiento disponible, no cuentan con refugio, asientos, e infraestructura con acceso universal. Sin embargo **cuentan con iluminación y la mayoría con vigilancia**, **elementos claves en la percepción de seguridad** de usuarias y usuarios, aunque los testimonios recolectados en las encuestas sugieren que no sería suficiente.

Fase II - Cualitativa

## Mapeos Participativos

El taller de mapeo necesario para poder efectuar el análisis cualitativo del barrio Lamadrid no pudo llevarse a cabo. Las personas referentes del IVC en el barrio manifestaron ciertas dificultades para realizar la convocatoria que luego derivaron en la imposibilidad de llevar a cabo la actividad. Tampoco se dieron las condiciones necesarias para que los/as referentes barriales o del IVC puedan brindar una entrevista que reemplace la instancia de mapeo participativo.




Mapa 27. Ubicación de las paradas de autobús del barrio Lamadrid.

Auditoría de paradas

| | señalización | refugio | asiento | estado de la vereda | accesibilidad universal | obstáculo | visibilidad | vigilancia | iluminación |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 2 | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 3 | ✓ | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ |
| 4 | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✓ |

Tabla 5. Auditoría de las paradas de autobús del barrio Lamadrid.



Testimonios de usuarios




Foto 31. Diagnóstico a pie barrio 20.
Gráfico 22. Testimonios de usuarios del barrio Lamadrid.

# Barrio Playón de Chacarita





Foto 32. Vista aérea del barrio Playón de Chacarita.







# Barrio Playón de Chacarita

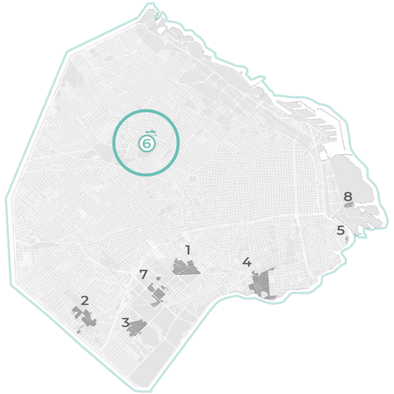
El barrio Playón de Chacarita, también conocido como barrio Fraga está cerca del **Centro de Trasbordo Lacroze**, donde se realizan transbordos de tren, tren subterráneo y autobuses. Como muchas otras áreas de vivienda vulnerable en la ciudad, surgidas en el marco de la crisis económica del 2001, su población ha crecido exponencialmente en los últimos años. Situado en antiguos terrenos ferroviarios, se encuentra muy bien conectado con el resto de la ciudad. En el marco de la Ley N°5799 aprobada en el año 2017, el barrio comenzó su proceso de integración socio-urbano, siendo uno de los procesos más paradigmáticos de la Ciudad.

El IVC coordina el proyecto que incluyó el trazado de calles y pasajes y la conexión del barrio a la red de infraestructura formal, la construcción de viviendas nuevas para familias afectadas por el nuevo trazado de calles y el mejoramiento de las viviendas históricas. Se construyeron 678 nuevas viviendas en el predio y se extendieron la **Av. Triunvirato y las calles Céspedes y Teodoro García**. Además se encuentra en curso la consolidación de la traza de las **calles Palpa y Guevara** y de los pasajes internos al barrio así como el tendido de la red de infraestructura que conectará las viviendas con los servicios básicos formales de la ciudad.

Foto 33. Postal urbana del barrio Playón de Chacarita.



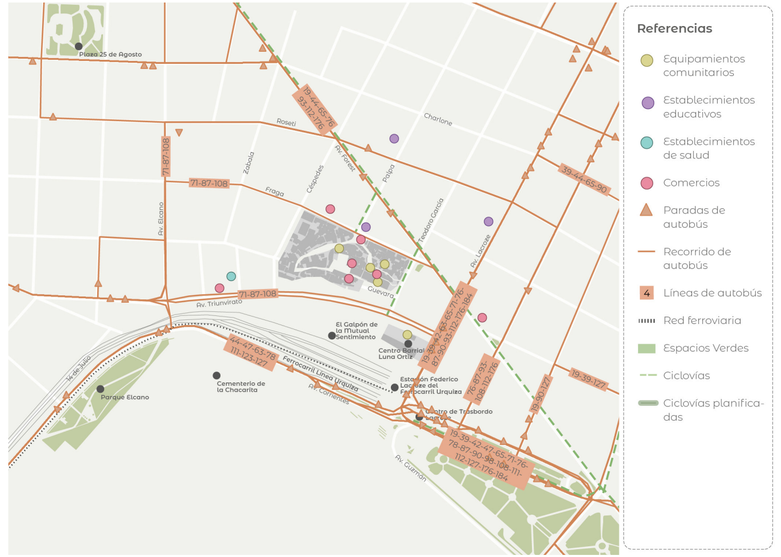
**B.PdC**




**Datos sociodemográficos barrio Playón de Chacarita**[37]

**Ubicación:** Chacarita | Comuna 15
**Habitantes:** 2764
**Mujeres:** 1282
**Varones:** 1230
**Familias:** 1042
**Viviendas:** 513
**Superficie:** 2.5 ha
**Densidad:** 1106 hab/ha

Mapa 2. Ubicación del barrio 21-24 en CABA.




[37] Instituto de Vivienda de la Ciudad (2016). Informe Final Censo 2016 Playón de Chacarita. Buenos Aires: Departamento de Estadísticas y Censos, Gerencia Operativa de Intervención Social y Hábitat, Gerencia de Desarrollo Habitacional.

Mapa 28. Ubicación del barrio Playón de Chacarita en CABA. Red de transporte del entorno del barrio Playón de Chacarita. Líneas de autobús 19, 39, 42, 44, 47, 63, 65, 71, 76, 87, 90, 93, 108, 111, 112, 117, 176, 184 y 193.

Fase I - Cuantitativa

# Recolección de datos del entorno urbano diurna y nocturna | Safetipin Nite

**Nombre del barrio:** Barrio Fraga - Playón de Chacarita
**Colecta Diurna:** 02-12-2021/ 17.52 hs a 18.33 hs
**Colecta Nocturna:** 02-11-2021/ 20.30 a 21.28 hs
**KM colectados (promedio):** 6.50
**Paradas auditadas:** 4
**Testimonios Colectados:** 22
**Cant. Fotos Diurna:** 390
**Cant. Fotos Nocturna:** 52

El índice compuesto de seguridad producido a partir de la colecta diurna da valores entre altos y muy altos en las principales arterias que rodean al barrio **(Av. Triunvirato**, **Fraga y Av. Lacroze)** en coincidencia con la nueva **apertura** de calles y la urbanización y las principales infraestructuras de transporte público de la zona -Ferrocarril Urquiza, Línea B de tren subterráneo y Centro de Trasbordo Lacroze-.

El índice compuesto de seguridad desciende a valores medios en la **Av. Guzmán**. Si bien hay paradas de autobuses, está rodeada por playones ferroviarios de un lado y por el **Cementerio de la Chacarita** del otro. Entre las variables que forman el índice compuesto de seguridad, para este sector obtuvieron baja calificación la **presencia de personas**, **seguridad** y **presencia mixta** sobre otras.

**Índice de Seguridad**

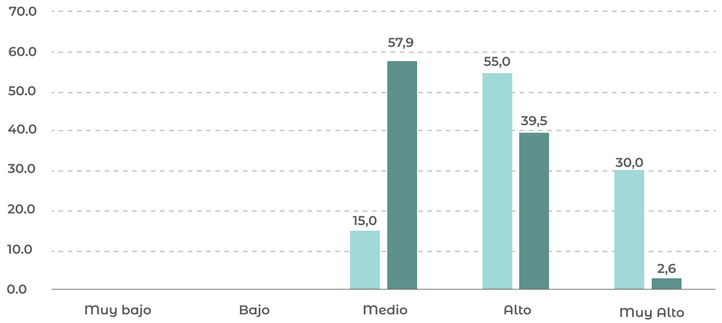



Gráfico 23. Índice de seguridad diurna y nocturna del barrio Playón de Chacarita. Día Noche

Otros puntos arrojaron valores medios como Fraga entre **Av. Elcano y Zabala**, **y Zabala** entre Fraga y Guevara, donde pueden estar asociados a la baja calificación en **presencia de personas** y **seguridad**, entre otras variables.

Como se puede observar en el mapa, el barrio no presenta índices de seguridad con valores bajo y muy bajo. Esto podría deberse a que se ubica en una zona comercial y y cercana a un centro de transbordo que registra una gran actividad durante las horas del día.

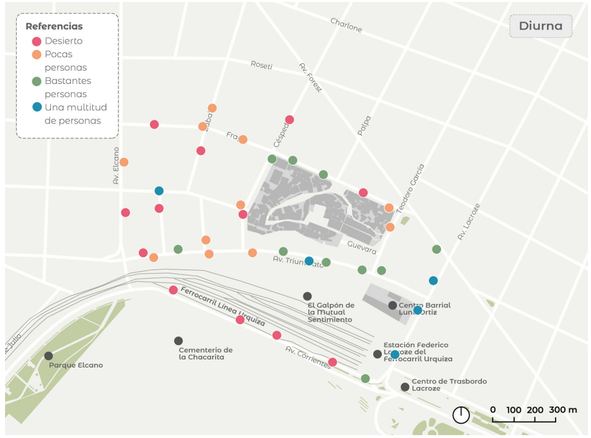




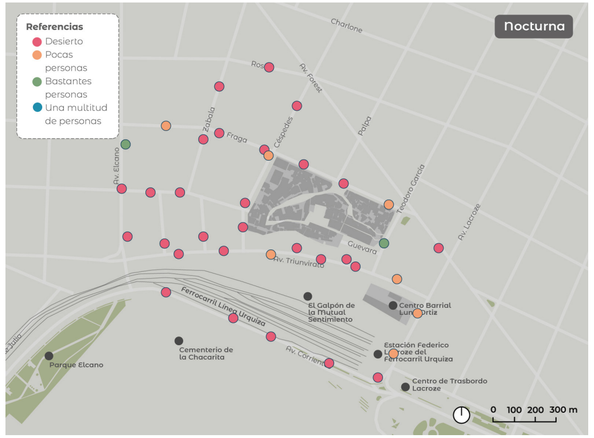

Mapa 29. Índice de seguridad nocturno del barrio Playón de Chacarita.

## Presencia de personas
Barrio Playón de Chacarita

Mapa 30. Presencia de personas barrio Playón de Chacarita, colecta diurna.




Mapa 31. Presencia de personas barrio Playón de Chacarita, colecta nocturna.




### Transporte público

El Ferrocarril Urquiza, la Línea B de tren subterráneo y diez líneas de autobús[38] son las **principales ofertas de transporte público** en las inmediaciones del barrio.

**90 %**

90% de los puntos de auditoría del área analizada cuenta con transporte público disponible a **2 minutos** caminando.

El barrio se encuentra además integrado a la **red de ciclovías** protegidas de la ciudad.

**10 %**

10% de los puntos de auditoría del área analizada cuenta con transporte público disponible a una distancia entre **2 y 5 minutos** caminando.

Las variables de mayor incidencia en la diferencia entre las colectas diurna y nocturna fueron **iluminación** y **presencia de personas**. La iluminación disminuye por razones vinculadas a la ausencia de luz natural, aunque se mantiene con valores suficientes. La presencia de personas varía producto de que se trata de una zona comercial y de trasbordo de pasajeros, es esperable que durante la noche se reduzcan los movimientos y la presencia de personas.

[38] Líneas de autobús 87, 71, 108, 39, 63, 44, 65, 76, 176 y 193

Gráfico 24. Datos sobre las auditorías de las paradas del barrio Playón de Chacarita.



En menor medida varía también la presencia de personas, ya que durante la noche casi la totalidad de la colecta presentó valores bajos, indicando la presencia casi exclusiva de varones. La distribución desigual de presencia de personas deja en evidencia la poca adherencia que tiene la **Av. Guzmán**: pese a tener muchas paradas de autobús no tiene circulación peatonal, probablemente debido al entorno urbano caracterizado por grandes paredones y pocos usos.

El gráfico a continuación representa el promedio del puntaje obtenido en los puntos colectados durante el relevamiento con la metodología cuantitativa, según cada variable y momento de la colecta, visibilizando la escasa diferencia entre ambos rangos horarios. A simple vista se observa que todas las diferencias más relevantes se encuentran en las variables de **iluminación**, **presencia de personas**, la **presencia mixta** y **visibilidad**.



La mayoría declaró solo **sentirse insegura** al oscurecer.



Las líneas de colectivo **no respetan** las paradas del barrio.

Gráfico 26. Percepción de inseguridad del barrio Playón de Chacarita.



## B. Playón de Chacarita
Valor promedio según variable

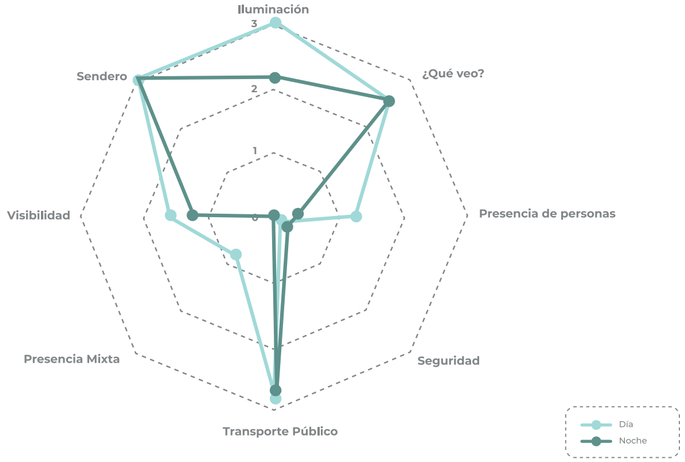


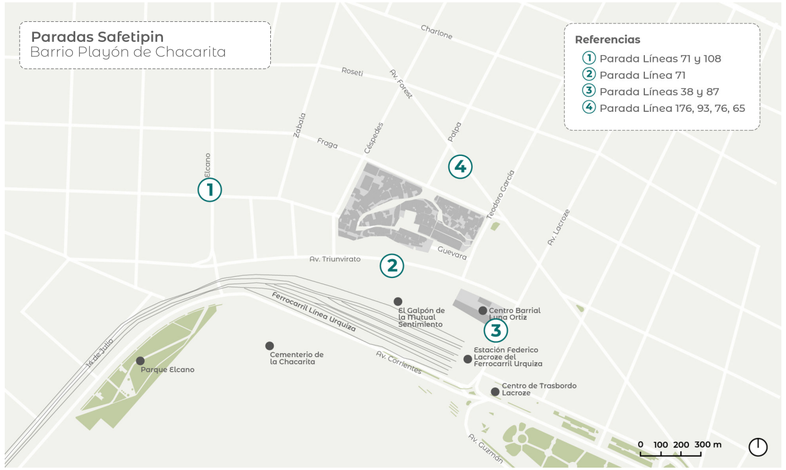

Gráfico 25. Valor promedio según variable del barrio Playón de Chacarita. Valor promedio según variable donde 0 corresponde a muy bajo y 3 a muy alto.

Fase I - Cuantitativa

# Encuestas y auditorias en paradas de transporte público | Safetipin Site

Se realizaron 22 entrevistas en paradas a usuarias/os de los autobuses de las **líneas 87**, **71**, **108**, **39**, **63**, **44**, **y 19**. Además se relevó el estado de cuatro paradas. Estas fueron seleccionadas a partir de los datos de las transacciones SUBE y validadas con referentes territoriales por ser las más utilizadas por residentes del barrio.

Si bien los resultados de las auditorías en paradas de transporte público arrojan que todas cuentan con **iluminación y buena calidad de mobiliario**, las personas encuestadas afirmaron sentirse inseguras. Puede pensarse que esto significa que la **percepción de inseguridad** no está dada solamente por las características de la infraestructura, sino también y sobre todo por el entorno urbano donde se inserta. En las auditorías, además, los resultados arrojaron que **no hay vigilancia en las paradas relevadas**, **otro factor que resulta clave en la percepción de seguridad**.




Mapa 32. Ubicación de las paradas de autobús del barrio Playón de Chacarita.

Auditoría de paradas

| | señalización | refugio | asiento | estado de la vereda | accesibilidad universal | obstáculo | visibilidad | vigilancia | iluminación |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✓ |
| 2 | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✓ |
| 3 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ |
| 4 | ✓ | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✓ |

Tabla 6. Auditoría de las paradas de autobús del barrio Playón de Chacarita.



Testimonios de usuarios




Foto 34. Diagnóstico a pie barrio 20.
Gráfico 27. Testimonios de usuarios del barrio Playón de Chacarita.

Fase II - Cualitativa

# Mapeos Participativos

**Lugar:** Carpa del IVC - Av. Triunvirato y Teodoro García
**Día y horario:** 19 de abril de 2022 entre las 17.00 a 19.00 hs
**Convocatoria:** a cargo del IVC
**Duración:** 85 minutos/ 1.25 horas
**Participantes:** 14 mujeres de entre 35 y 65 años
**Equipo presente:** equipo del IVC, personal de SECTOP y 3 personas de Cooperativa Cambalache.

La instancia de mapeo participativo permitió recolectar datos cualitativos sobre las experiencias de movilidad cotidiana de mujeres en el barrio y sus alrededores. La información relevada se plasmó en cinco mapas, que se presentan a continuación en un mapa síntesis:

- Prácticas cotidianas
- Desplazamientos hacia afuera del barrio
- Conexiones y formas de movilidad
- Percepción de seguridad
- Estrategias de movilidad y espacio público




Mapa 33. Síntesis del barrio Playón de Chacarita.



## Prácticas Cotidianas

- El barrio cuenta con una amplia oferta de comercios y servicios en su interior. Hay presencia de comedores donde trabajan muchas de las asistentes al taller. Estas actividades se concentran en el macizo histórico y no en el área de las nuevas viviendas.
- Los establecimientos educativos a los que acuden sus hijas e hijos se encuentran fuera del barrio pero a corta distancia.

## Conexión del barrio con el entorno

- El barrio está conectado con el resto de la ciudad, inclusive, es el barrio que cuenta con mejor conexión en comparación con los demás estudiados y es percibido de esta manera por las vecinas.
- El tren subterráneo es el transporte público más utilizado por las vecinas. Además se registra durante los fines de semanas y días de ocio la utilización del **Ferrocarril Línea Urquiza**.
- Las paradas de autobuses más frecuentadas son las ubicadas, en primer lugar, en la **Av. Guzmán y Av. Elcano** y, en segundo lugar, las paradas sobre la calle Teodoro García y Fraga.
- Si bien todas las participantes coincidieron en que la frecuencia de los autobuses disminuye en horarios nocturnos, señalaron que esta situación no implica restricciones para la movilidad.
- Se menciona la utilización de taxis solamente en caso de ser necesario.
- A pesar de que el barrio se encuentra conectado a la **red de ciclovías segregadas**, no se menciona a la bicicleta como un medio de desplazamiento utilizado.

## Percepción de Seguridad y Estrategias de Movilidad

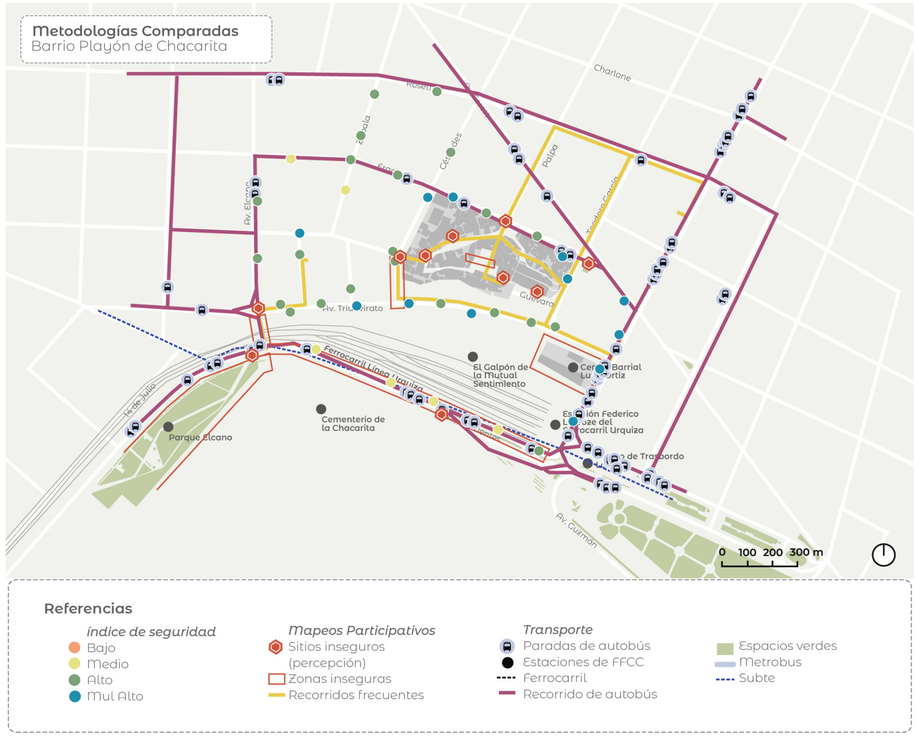
- La principal zona insegura identificada durante la actividad de mapeo es la **Av. Guzmán**, zona que coincide con los bordes del **playón ferroviario y el Cementerio de la Chacarita**.
- Se considera insegura la manzana en la intersección de **Av. Triunvirato y Av. Lacroze**, un predio en litigio no habitado que coincide con uno de los principales accesos al barrio.
- Otros puntos identificados como inseguros están asociados a las obras de **apertura** de calles o de las nuevas viviendas donde hay **falta de iluminación y se concentran robos y consumo de sustancias problemáticas**.

# Hallazgos

El mapa a continuación muestra la superposición entre ambas metodologías que varía según las zonas del barrio. Por un lado, se detectaron zonas donde no se verifican coincidencias entre ambas metodologías: los testimonios de los talleres aportan una mirada que contrasta con la información relevada por Safetipin.

Por otro lado, surgen zonas percibidas como inseguras en los mapeos participativos que no han sido relevadas con Safetipin. Por último, se verifican coincidencias en algunos puntos. A continuación se presentan algunas conclusiones.

Mapa 34. Metodologías comparadas del Playón de Chacarita.






## Transporte Público

El barrio Playón de Chacarita es el mejor conectado a la red de transporte público de todos los barrios que conforman este estudio, esto se debe a que es accesible por autobús, tren, tren subterráneo y se encuentra cercano a un centro de trasbordo. Además, se **encuentra conectado a la red de ciclovías protegidas de la ciudad**. Esto se vió reflejado tanto en el relevamiento de la aplicación Safetipin como en las instancias de mapeo participativo.

Las mujeres del barrio afirmaron utilizar el transporte público de manera asidua aunque surgieron algunas cuestiones que podrían mejorarse. Por un lado, mencionaron que los autobuses no siempre respetan las nuevas paradas sobre **Av. Triunvirato**, lo cual implica que ellas deban desplazarse hasta el **Centro de Trasbordo**. Por el otro, de ser posible evitan en horarios nocturnos las paradas existentes en **Av. Guzmán** debido a una **baja percepción de seguridad**.

## Infraestructura de Espera

La infraestructura de espera relevada en general se percibió en buenas condiciones aunque se señala que **se podrían incorporar elementos de accesibilidad a las paradas y refugios para mejorar la espera.**

La baja **percepción de seguridad** manifestada por las usuarias durante el cuestionario se encuentra vinculada a la **falta de iluminación**, aún cuando según la auditoria de paradas las mismas **cuentan con iluminación adecuada**, y a la poca circulación de personas en horarios nocturnos, cuestiones también reflejadas en el relevamiento de la aplicación Safetipin.

## Entorno Urbano

Dentro del sector histórico, en algunos pasillos y pasajes se observan puntos donde se **percibe inseguridad**. No obstante, fuera de los límites del barrio histórico, se localizan sitios y zonas que las mujeres también perciben como inseguras, específicamente el predio situado en la intersección de **Av. Lacroze y Av. Triunvirato y la zona demarcada en Av. Guzmán**, donde los terrenos ferroviarios de la estación Federico Lacroze, funcionan como una barrera a la trama urbana. La **percepción de seguridad** sobre estas zonas está relacionada principalmente con la **poca presencia de personas y en algunos horarios y a la falta de iluminación en algunos puntos**, situación también registrada en el relevamiento de la aplicación Safetipin.

## Usos de Suelo y Estructura Urbana

El barrio presenta en uno de sus laterales dos grandes barreras urbanas. Por un lado, se encuentra el gran predio de los terrenos ferroviarios pertenecientes a la **estación Federico Lacroze del Ferrocarril Urquiza**, ubicado hacia el lado sur del barrio. Funciona como barrera de acceso a las paradas de autobuses de **Av. Guzmán**; zona que, a partir de los mapeos participativos, fue percibida como una zona insegura.

Por otro lado, contiguo a los terrenos ferroviarios se localiza el **Cementerio de Chacarita**, que sumado a la nula actividad comercial existente en este sector hace que la zona sea aún más solitaria para el trayecto a pie.

Es importante señalar que no se observan en las inmediaciones del barrio predios destinados a uso industrial, ni espacios productivos, de almacenamiento o logísticos. En este sentido, hacia el norte, este y oeste del barrio está bien marcada la continuidad en el tejido residencial. El barrio presenta dos sectores bien definidos: **el sector urbanizado sobre Av. Triunvirato y Av. Elcano y el sector histórico sin urbanizar.**

Respecto a la conformación estructural de la trama urbana de este último -el macizo histórico-, se observan algunos pasillos/pasajes, pero que, debido a la característica y tamaño del barrio, no presentan grandes dimensiones. En cuanto a los accesos, el mismo se encuentra bien conectado con el entorno circundante.

# Barrio Padre Ricciardelli



Foto 35. Vista aérea del barrio Padre Ricciardelli.








# Barrio Padre Rodolfo Ricciardelli (ex 1-11-14)

El barrio nació como la unión de tres asentamientos populares (1, 11 y 14) a principios de 1940. A principios de los 2000, la población se incrementó producto de la crisis económica. Desde el 2019 recibe la denominación oficial barrio Padre Ricciardelli (ex 1-11-14)[39], en honor a un sacerdote defensor de los derechos humanos. El mismo integra la ex Villa 1-11-14 y los conjuntos habitacionales linderos Bonorino I, Bonorino II, Bonorino III, Rivadavia I, Rivadavia II, Conjunto 2M, Conjunto 2N, Illia I e Illia II.

Se encuentra en una zona que concentra varias avenidas y autopistas, además de clubes y equipamientos deportivos, entre ellos el estadio Pedro Bidegain (San Lorenzo de Almagro). En el año 2000 se presentó el Plan Integral de Urbanización (Ley 403) que entre otras cuestiones, prevé: **apertura de calles y veredas**, **provisión de equipamiento comunitario**, **regularización parcelaria y dominial y desarrollo de planes de vivienda social y recuperación de espacios**.

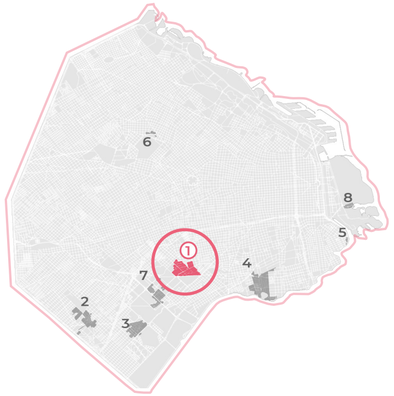
[39] RESOLUCIÓN COMUNAL Nº 4931426/GCABA/COMUNA7/13

[40] Instituto de Vivienda de la Ciudad (2019). Informe Final Censo 2018 Padre Rodolfo Ricciardelli Buenos Aires: Departamento de Estadísticas y Censos, Gerencia Operativa de Intervención Social y Hábitat, Gerencia de Desarrollo Habitacional.

Foto 36. Postal urbana del barrio Padre Ricciardelli.

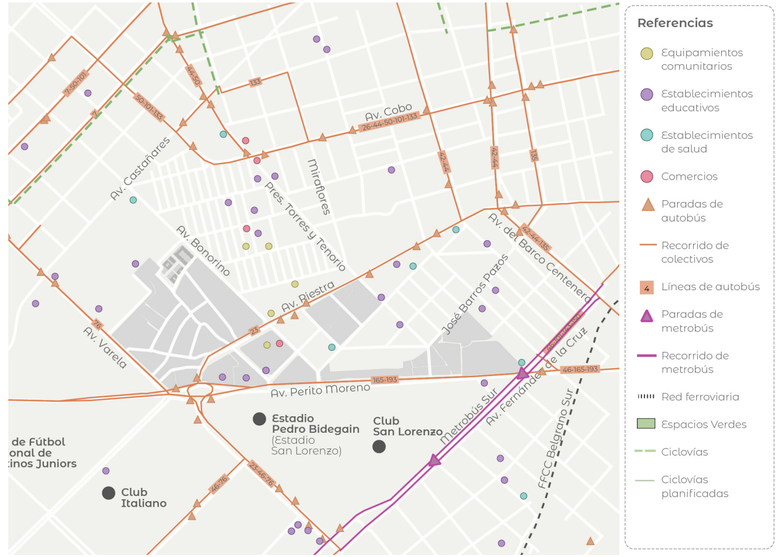


**B.RIC**




**Datos sociodemográficos barrio Padre Ricciardelli, (Ex 1-11-14)**

**Ubicación:** Flores | Comuna 7
**Habitantes:** 40059[40]
**Familias:** 12852[41]
**Viviendas:** 4907[42]
**Superficie:** 34 ha[43]
**Densidad:** 1178 hab/ha[44]




[41] Instituto de Vivienda de la Ciudad (2019). Informe Final Censo 2018 Padre Rodolfo Ricciardelli Buenos Aires: Departamento de Estadísticas y Censos, Gerencia Operativa de Intervención Social y Hábitat, Gerencia de Desarrollo Habitacional.

[43] Incluye a los conjuntos habitacionales. Dato posterior al Censo IVC realizado en 2018.

[42] Instituto de Vivienda de la Ciudad (2019). Informe Final Censo 2018 Padre Rodolfo Ricciardelli Buenos Aires: Departamento de Estadísticas y Censos, Gerencia Operativa de Intervención Social y Hábitat, Gerencia de Desarrollo Habitacional.

[44] Incluye a los conjuntos habitacionales. Dato posterior al Censo IVC realizado en 2018.

Mapa 35. Ubicación del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli en CABA. Red de transporte del entorno del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli - Líneas de autobús 23, 26, 42, 44, 46, 50, 76, 101, 133, 135, 143, 146, 150, 165 y 193.

Fase I - Cuantitativa

# Recolección de datos del entorno urbano diurna y nocturna | Safetipin Nite

El índice compuesto de seguridad para las mujeres en el espacio público durante el día da como resultado niveles altos y muy altos en la mayoría de los puntos relevados. En algunos sectores de la **Av. Perito Moreno y la Av. Varela** se localizan puntos con valores medios en coincidencia con las grandes extensiones de los espacios verdes privados -clubes y campos deportivos- donde la trama urbana se ve interrumpida y hay menos circulación peatonal.

Los valores más altos de **presencia de personas** y **presencia mixta** se encuentran hacia el interior del barrio, en las arterias que bordean el macizo hacia el este, lo cual indica que persiste un uso de los espacios diferenciado hacia el interior y en los alrededores del barrio, como así también entre las diferentes zonas del mismo.



Foto 37. Av. Perito Moreno y la Av. Varela.

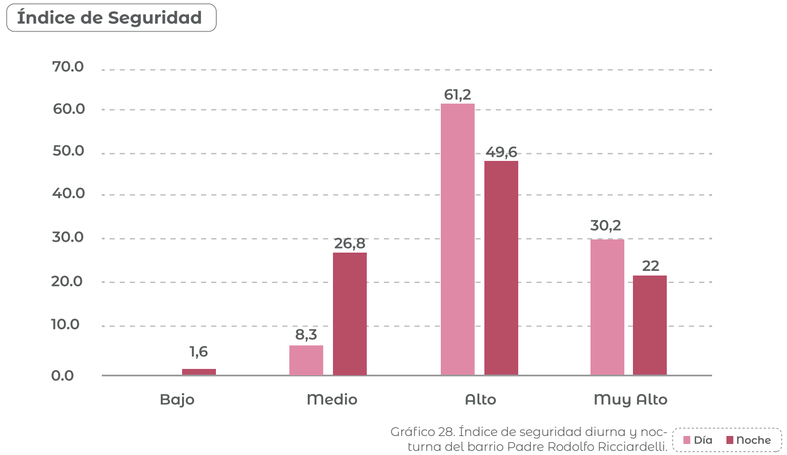
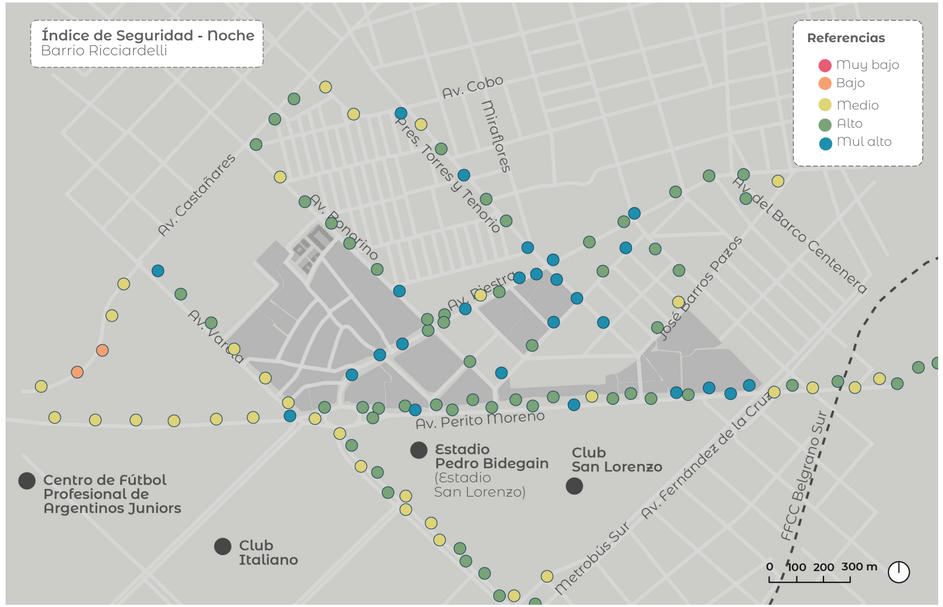



Gráfico 28. Índice de seguridad diurna y nocturna del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli.




Mapa 36. Índice de seguridad nocturno del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli.

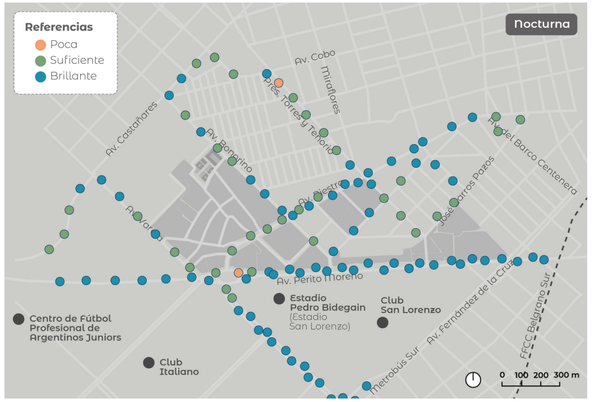
**Presencia de personas**
Barrio Ricciardelli

Mapa 37. Presencia de personas del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli, colecta nocturna.




**Iluminación**
Barrio Ricciardelli

Mapa 38. Iluminación del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli.




## Transporte público



Existen **14 líneas de autobús** en las inmediaciones del barrio[45].

**87 %**

El 87% de los puntos de auditoría del área analizada cuenta con transporte público disponible a **2 minutos** caminando.

**1 %**

El 1% de los puntos de auditoría restante está disponible a **5 o más minutos** caminando.

**12 %**

El 12% de los puntos de auditoría se encuentra en una distancia entre **2 y 5 minutos** caminando.

[45] Líneas de autobús 23, 26, 42, 44, 46, 50, 76, 101, 133, 135, 143, 150, 165 y 193.

Gráfico 29. Datos sobre las auditorías del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli.



Cabe destacar que los bajos niveles de **presencia de personas** durante la noche se contrastan con el alto puntaje en la variable de **iluminación**, como se puede ver en los mapas anteriores, lo cual permite pensar que el nivel de **iluminación** no es un factor decisivo a la hora de elegir por dónde circular.

Las variables que conforman el índice compuesto de seguridad para las mujeres se comportan de manera similar entre el día y la noche, siendo **iluminación** y **visibilidad** las variables que presentan mayor variación. Sin embargo, estas diferencias son pequeñas. Si bien las variables de **presencia de personas** y **presencia mixta** también presentan variaciones leves, es importante recalcar que presentan una muy baja calificación durante el dia y la noche.

El gráfico a continuación representa el promedio del puntaje obtenido en los puntos colectados durante el relevamiento con la metodología cuantitativa, según cada variable y momento de la colecta, visibilizando la escasa diferencia entre ambos rangos horarios. La mayor diferencia está dada por las variables de **visibilidad**, seguida por la **iluminación**, la **presencia mixta** y la **presencia de personas**.

**Barrio Ricciardelli**
Valor promedio según variable

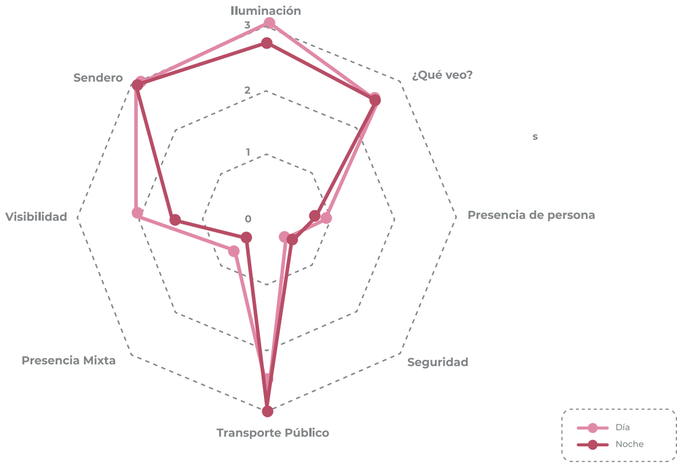


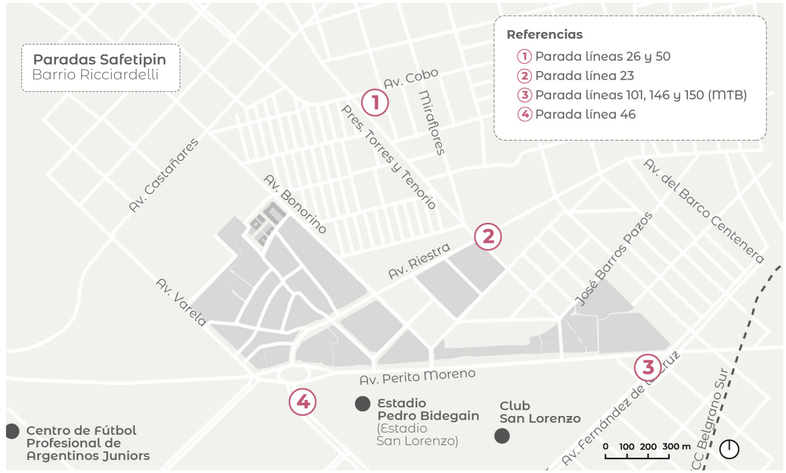

Gráfico 30. Valor promedio según variable del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli. Valor promedio según variable donde 0 corresponde a muy bajo y 3 a muy alto.

Fase I - Cuantitativa

# Encuestas y auditorias en paradas de transporte público | Safetipin Site

Se relevaron cuatro paradas en las inmediaciones del barrio donde también se realizaron 22 entrevistas a usuarios de 7 líneas de autobús (23, 26, 46, 50, 101, 146 y 150). Estas fueron seleccionadas a partir de los datos de las transacciones SUBE y validadas con referentes territoriales por ser las más utilizadas por residentes del barrio.

Los resultados de las auditorías de paradas de transporte público arrojaron que las condiciones de infraestructura de las paradas son heterogéneas. Sin embargo, surgió un aspecto común a todas: la falta de **visibilidad**. La posibilidad de ser visto y vigilado de manera indirecta por un otro podría tener un impacto directo en la percepción de in**seguridad** manifestada durante las encuestas.




Mapa 39. Ubicación de las paradas de autobús del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli.

Auditoría de paradas

| | señalización | refugio | asiento | estado de la vereda | accesibilidad universal | obstáculo | visibilidad | vigilancia | iluminación |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ |
| 2 | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ | ✗ |
| 3 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ |
| 4 | ✓ | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |

Tabla 7. Auditoría de las paradas de autobús del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli.



**Percepción de Inseguridad**
en mujeres



**2 de cada 9** mujeres encuestadas realizan viajes en colectivos previamente para llegar a las paradas, ahorrando tiempo.



**7 de cada 9** mujeres se sienten inseguras en el trayecto a la parada o mientras esperan el colectivo



Las principales causas vinculadas a la sensación de inseguridad en las mujeres son: **miedo al robo** y la **mala iluminación** alrededor de las paradas y en los trayectos.



Las principales controversias que se mencionaron fueron: la **baja frecuencia** de circulación de los servicios de transporte público en horarios nocturnos y la consecuente dependencia en servicios alternativos como los remises, que encarecen los trayectos.

Gráfico 31. Percepción de inseguridad del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli.




*Foto 38. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie en el barrio 20.*
*Gráfico 32. Testimonios de usuarios del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli.*



Fase II - Cualitativa

# Mapeos Participativos

**Lugar:** Centro de atención vecinal - Av. Riestra y Bonorino
**Día y horario:** 5 de abril de 2022 entre las 17.00 a 19.00 hs
**Convocatoria:** a cargo del IVC
**Duración:** 120 minutos/ 2 horas
**Participantes:** 10 mujeres de entre 25 y 60 años
**Equipo presente:** equipo del IVC, personal de SECTOP y 2 personas de Cooperativa Cambalache.

La instancia de mapeo participativo permitió recolectar datos cualitativos sobre las experiencias de movilidad cotidiana de mujeres en el barrio y sus alrededores. La información relevada se plasmó en cinco mapas, que se presentan a continuación en un mapa síntesis:

- Prácticas cotidianas
- Desplazamientos hacia afuera del barrio
- Conexiones y formas de movilidad
- Percepción de seguridad
- Estrategias de movilidad y espacio público

La información recolectada y volcada en el mapa síntesis tiene estrecha relación con la convocatoria y está condicionada por el lugar de residencia de las participantes del taller.




*Mapa 40. Síntesis del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli.*

## Prácticas Cotidianas

- Los principales motivos de desplazamiento son las tareas de cuidado, compras para el cuidado del hogar y cumplir con obligaciones de estudio y trabajo.
- Los ejes comerciales consolidados son **Av. Perito Moreno y Av. Riestra y la zona conocida como "Los Cholos"**. Las vecinas mencionaron que después de las 21 horas esta zona se considera insegura.
- Los recorridos frecuentes se realizan principalmente a pie o en autobús, dependiendo de la distancia a cubrir.
- Las mujeres que participaron en la actividad mencionaron evitar la circulación por pasajes o pasillos ya que los perciben como zonas más inseguras.
- La elección de algunos trayectos por sobre otros se debe a la familiaridad que tienen con estos lugares y sus dinámicas: **la presencia de comercios y conocer sus horarios aumenta la percepción de seguridad a la hora de planear los recorridos**.

## Desplazamientos fuera del barrio

- Las mujeres que participaron de los mapeos participativos manifestaron que no suelen desplazarse con frecuencia fuera del barrio. Sus actividades se concentran dentro del barrio.
- Los desplazamientos fuera del barrio se realizan principalmente en autobús.
- Los principales motivos de viaje son el acceso a ofertas comerciales en otras áreas de la ciudad y a servicios de salud con prestaciones de un mayor nivel de complejidad de las que existen en el barrio y sus inmediaciones (principalmente centros ubicados en **Nueva Pompeya y Once**).

## Conexión del barrio con el entorno

- Las vecinas maniestaron que la elección de las líneas de autobus[46] está determinada por la frecuencia de la mismas y no por la distancia cubierta a pie.
- La **línea 23** es la única que atraviesa el barrio. Deja de circular entre las 19hs y las 23hs, lo cual genera dificultad para desplazarse. Las participantes mencionan que el operador no entra por cuestiones de congestión de tránsito y de seguridad ciudadana.

## Entorno

- La tensión por la ocupación del espacio público sobre la **Av. Riestra**, donde hay un uso intensivo de la calle como espacio de estacionamiento, tanto por comerciantes como por habitantes de la zona, dificulta todo tipo de circulación.

[46] Líneas de autobús 44, 101 y 133 sobre Av. Cobo



## Percepción de Seguridad y Estrategias de Movilidad

- Todos los accesos al barrio por la **Av. Perito Moreno**, caracterizada por grandes paredones correspondientes al estadio, son considerados inseguros ya que están asociados principalmente a los robos por su facilidad de escape y conexión al interior del barrio a través de los pasillos.
- El ingreso al barrio por la **calle Miraflores**, muy concurrido en horario pico debido a su conexión con las paradas de autobús, también se identificó como una zona insegura.
- Algunos puntos inseguros coinciden con el puente peatonal que hay que tomar para atravesar la **Av. Perito Moreno** y la falta de semáforos en este cruce.
- Los días que hay partido en el **estadio de San Lorenzo**, todas las mujeres coinciden en que los delitos sobre la **Av. Perito Moreno** aumentan.
- Se identificó también como insegura la "zona de atrás de la salita[47]" por la personas que circulan y frecuentan ese espacio, evidenciando una gran cantidad de robos, principalmente a adolescentes y mujeres, por su cercanía a la escuela y al centro de salud[48].
- La inseguridad percibida y padecida aparece fuertemente asociada a puntos y zonas de gran concentración delictiva, controladas por grupos asociados a la venta de drogas.
- La presencia de garitas, cámaras y otros elementos de seguridad no incrementa en la percepción de la misma.
- Las personas priorizan los desplazamientos por zonas donde conocen a los/as vecinos/as y las dinámicas existentes.
- Los desplazamientos nocturnos se reducen al mínimo y sólo en caso de emergencia, y en caso de tener que efectuar viajes nocturnos, se opta por remises privados.

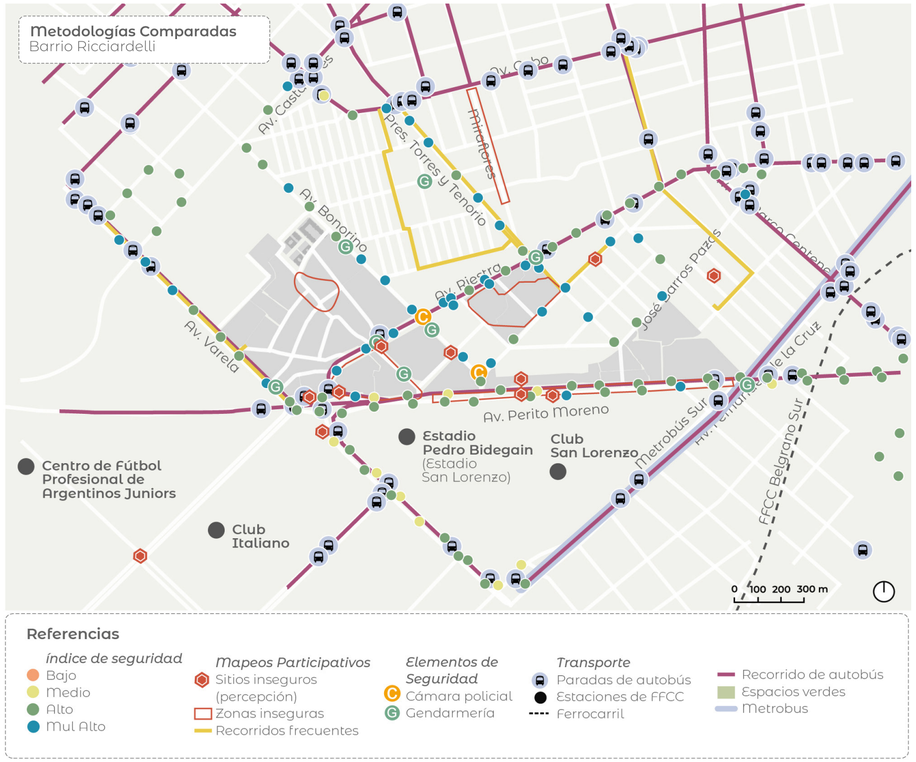
[47] Los CeSAC suelen ser llamados salita
[48] CESAC N° 20

# Hallazgos

El mapa a continuación muestra la superposición entre ambas metodologías que varía según las zonas del barrio. Por un lado, se detectaron zonas donde no se verifican coincidencias entre ambas metodologías: los testimonios de los talleres aportan una mirada que contrasta con la información relevada por Safetipin.

Por otro lado, surgen zonas percibidas como inseguras en los mapeos participativos que no fueron relevadas con la metodología de Safetipin. Por último, se verifican coincidencias en algunos puntos. A continuación se presentan algunas conclusiones.

Mapa 41. Metodologías comparadas del Padre Rodolfo Ricciardelli.






## Transporte Público

El barrio tiene un **buen nivel de cobertura y acceso adecuado al transporte público**; de hecho, las mujeres que participaron del taller frecuentan una gran cantidad de paradas de autobús, ubicadas en arterias coincidentes con los recorridos cotidianos que suelen utilizar para movilizarse. Debido a la escala del barrio, muchas mujeres mencionaron realizar transbordos dentro del barrio para desplazarse hacia otros puntos de la ciudad. Más allá del valor alto obtenido con el relevamiento de Safetipin Nite para la variable transporte, se mencionó mucho la reducción de frecuencia en horarios nocturnos y la dependencia de servicios privados para salir del barrio ante emergencias. Esto se debe a que la aplicación evalúa la infraestructura y no la cobertura o el nivel de servicio.

## Usos de Suelo y Estructura Urbana

El barrio Padre Ricciardelli (ex 1-11-14) se encuentra rodeado por grandes extensiones de equipamiento deportivos privados[49] (clubes y centros deportivos) con lo cual la trama urbana se ve interrumpida. El tejido predominante en este sector de la ciudad es mixto, mediante la convivencia de usos residenciales y recreativos.

En el mapa puede verse que el barrio se encuentra conectado con otras zonas de la ciudad a través de las avenidas que lo circundan y atraviesan[50]. Asimismo, en el mapa se identifican equipamientos deportivos, en su mayoría de uso privado, que conforman barreras urbanas, principalmente el predio que corresponde a instalaciones del **Club Atlético San Lorenzo** en sus bordes.

Hacia el interior del barrio, es visible la conformación estructural mayormente constituida por pasajes y pasillos internos y por algunas avenidas que lo atraviesan[51] y conectan con el entorno circundante.

[49] Club Deportivo San Lorenzo, Club Italiano, Club Argentino Juniors, entr otros.
[50] Av. Perito Moreno, Av. Riestra, Av. Varela, Av. Francisco Fernández de la Cruz, Av. Cobo.
[51] Av. Cnel. Esteban Bonorino, Pres. Torres y Tenorio, Av. Riestra

# Barrio Ramón Carrillo



Foto 39. Vista aérea del barrio Ramón Carrillo.




Foto 40. Postal urbana del barrio Ramón Carrillo.

# Barrios Ramón Carrillo, Fátima y Lacarra

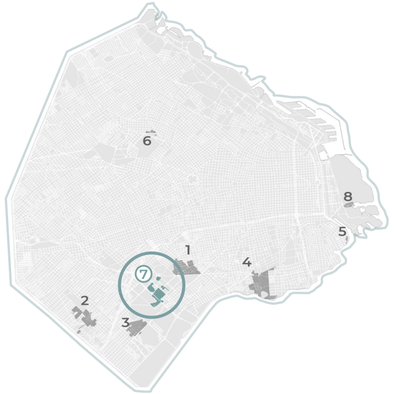
Se conoce como Ramón Carrillo al barrio conformado por los conjuntos Ramón Carrillo, Lacarra y Fátima. Ramón Carrillo I fue construido en 1990 para relocalizar a las familias que habitaban en el ex Albergue Warnes. Lacarra (o Ramón Carrillo II) se construyó en el año 2000 para reubicar a familias que vivían sobre la traza de la autopista Cámpora.

La zona es un área de grandes vacíos urbanos donde se agrupan barrios informales y conjuntos habitacionales. El tejido urbano difiere entre un barrio y otro: mientras Carrillo y Lacarra son más regulares, en Fátima el tejido no fue planificado. Esta comuna se caracteriza por la **fragmentación urbana que alterna usos residenciales**, **industriales y grandes predios recreativos** como el **Parque Indoamericano**, **el Parque de las Victorias**, **el Parque Roca**, **el Parque de la Ciudad o el Autódromo**, entre otros predios pertenecientes a clubes y asociaciones deportivas.

Actualmente el trabajo del IVC tiene como propósito la rehabilitación ambiental y la autogestión del barrio. Además, las acciones contemplan obras de infraestructura, mejoras integrales del espacio público, re-funcionalización de las áreas comunes, potenciación de los ámbitos socio-culturales comunitarios y acciones de regularización dominial.





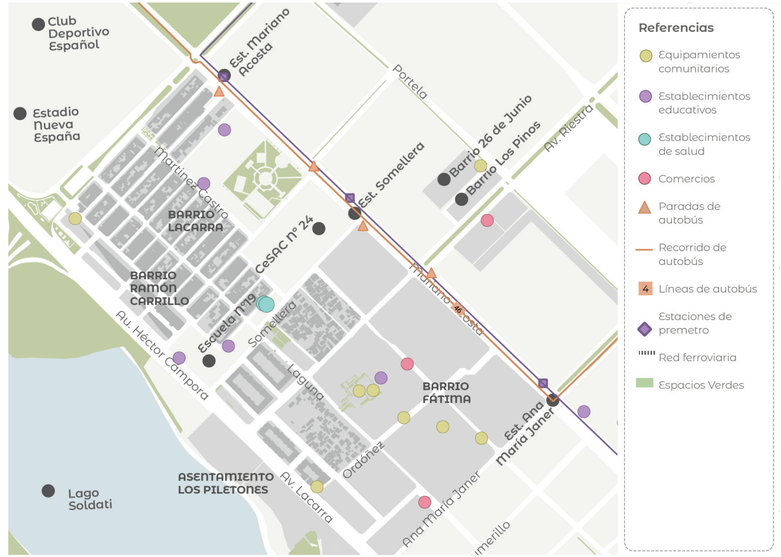



**Datos sociodemográficos barrio Ramón Carrillo y Lacarra**[52]

**Ubicación:** Villa Soldati | Comuna 8
**Habitantes:** 5970 (5028 Carrillo + 942 Lacarra)
**Familias:** 2035 (1751 Carrillo + 284 Lacarra)
**Viviendas:** 947 (812 Carrillo + 135 Lacarra)
**Superficie:** 11 ha
**Densidad:** 543 hab/ha

**Datos sociodemográficos barrio Fátima**[53]

**Superficie:** 17,1 ha
**Densidad:** 58082 hab/ha
**Familias:** 4400
**Viviendas:** 4000




[52] Instituto de Vivienda de la Ciudad (2017). Informe Final Censo 2016 barrio Ramón Carrillo Buenos Aires: Departamento de Estadísticas y Censos, Gerencia Operativa de Intervención Social y Hábitat, Gerencia de Desarrollo Habitacional.

[53] Censo 2010; Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda GCABA) sobre la base de datos de INDEC. Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas. Fuente RENABAP (2022).

Mapa 42. Ubicación del barrio Ramón Carrillo en CABA. Red de transporte del entorno del barrio Ramón Carrillo, Lacarra y Fátima - Líneas 46, 101, 114, 143 y 150 (Metrobús de la Av. Cruz).

Fase I - Cuantitativa

# Recolección de datos del entorno urbano diurna y nocturna | Safetipin Nite

**Nombre del barrio:** Barrio Ramón Carrillo
**Colecta Diurna:** 16-11-2021/ 17.10 hs a 18.40 hs
**Colecta Nocturna:** 24-11-2021/ 18.00 a 20.05 hs
**KM colectados (promedio):** 20
**Paradas auditadas:** 4
**Testimonios Colectados:** 22
**Cant. Fotos Diurna:** 288
**Cant. Fotos Nocturna:** 457

El índice compuesto de seguridad, arroja valores muy altos hacía el interior del barrio y sobre la **Av. Mariano Acosta**, eje fundamental del barrio ya que concentra actividades comerciales y circulación de transporte y personas, como puede observarse en el mapa. Al oeste del barrio, los puntos se ubican dentro de los valores altos. **En el borde de la autopista**[54] junto al gran predio verde los valores son en su mayoría medios, debido a la poca cantidad de personas que circulan por estos espacios, la escasa oferta de servicios y el paredón que divide el tejido de la traza de la autopista. En las inmediaciones del barrio[55] y bordeando los equipamientos deportivos[56] y el **Parque Indoamericano**, los puntos de auditoría obtuvieron valores bajos y muy bajos en el índice compuesto de seguridad.

[54] Autopista Cámpora
[55] Sobre Av. Castañares
[56] CLub Deportivo Español

**Índice de Seguridad**

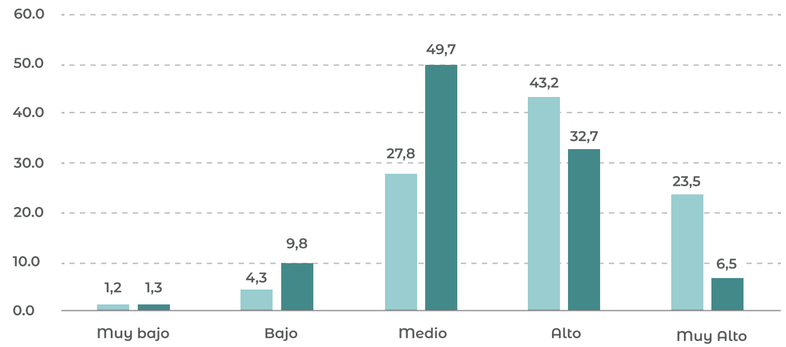


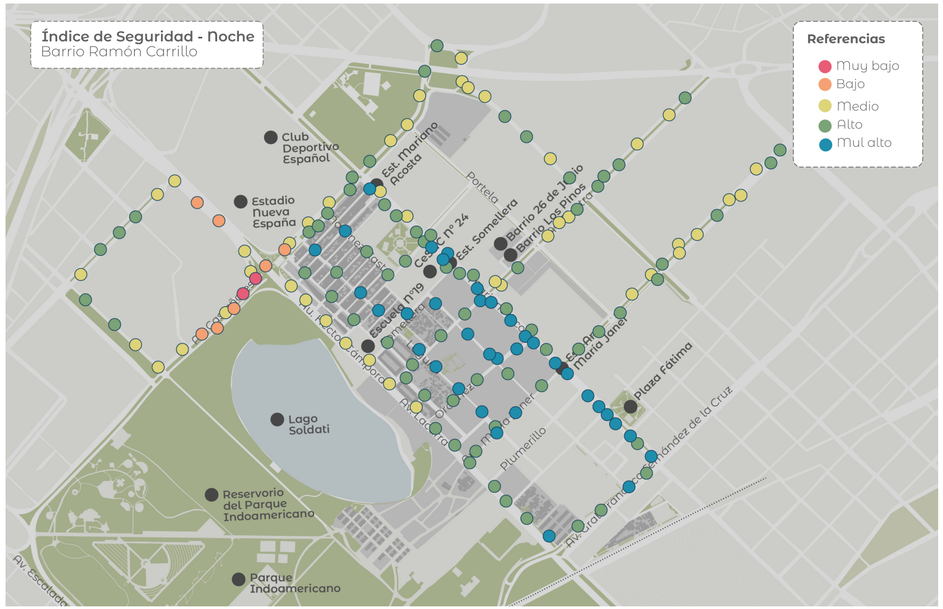

Gráfico 33. Índice de seguridad diurna y nocturna de los barrios Ramón Carrillo, Fátima y Lacarra. Día Noche

Durante la colecta se registró que no hay luminarias en los alrededores de la autopista. Debido a la presencia de grandes predios en los alrededores en este tramo, circulan menos personas que en las calles principales y, a la vez, hay menor iluminación. Existe entonces una clara diferencia entre los valores hacia el interior del barrio y los bordes, principalmente en las zonas donde hay equipamientos deportivos e ingreso a las autopistas. Con el aumento de la oferta de servicios urbanos, aumenta la circulación de personas y con esto el valor del índice compuesto de seguridad.



Foto 41. Autopista Cámpora.

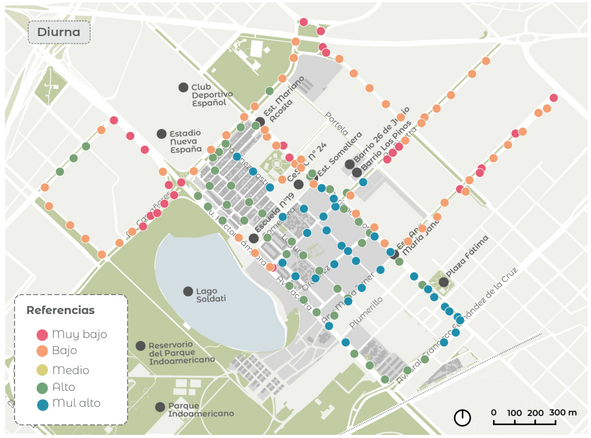





Mapa 43. Índice de seguridad nocturno del barrio Ramón Carrillo.

**Visibilidad**
Barrio Ramón Carrillo

Mapa 44. Visibilidad del barrio Ramón Carrillo, colecta diurna.




Mapa 45. Visibilidad del barrio Ramón Carrillo, colecta nocturna.




## Transporte público

En las inmediaciones del barrio se encuentra 1 línea de **autobús**[57] y el **Premetro**[58].

**59 %** El 59% de los puntos de auditoría del área analizada cuenta con transporte público disponible a **2 minutos** caminando.

**18 %** El 18% de los puntos de auditoría del área analizada cuenta con transporte público disponible a una distancia de **5 o más minutos** caminando.

**23 %** El 23% de los puntos de auditoría del área analizada cuenta con transporte público disponible a una distancia de entre **2 y 5 minutos** caminando.

[57] Línea de autobús 46
[58] Línea de tranvía 7,4 km de longitud y 18 estaciones inaugurada.

Gráfico 34. Datos sobre las auditorías de los barrios Ramón Carrillo, Fátima y Lacarra.



Las variables de mayor incidencia en la diferencia entre las colectas diurna y nocturna son **iluminación**, **presencia de personas** y **visibilidad**. La **iluminación** disminuye por razones vinculadas a la ausencia de luz natural, aunque se mantiene con valores suficientes. La **presencia de personas** y la **visibilidad** varían producto de que la actividad urbana y la circulación de personas disminuye durante la noche. Es interesante observar la manera en la que la distribución de valores medios de **visibilidad** se concentra durante la noche hacia adentro del barrio y en su perímetro inmediato, mientras que durante el día se ubican de manera más limitada hacia el interior del barrio. Podría pensarse, que durante la noche hay mayor actividad en las viviendas existentes en los bordes del barrio.

El gráfico a continuación representa el promedio del puntaje obtenido en los puntos colectados durante el relevamiento con la metodología cuantitativa, según cada variable y momento de la colecta, visibilizando la escasa diferencia entre ambos rangos horarios. A simple vista se observa que todas las variables se comportan de manera similar entre el día y la noche, siendo la **iluminación**, la **presencia de personas** y la **presencia mixta** las variables que presentan mayor variación por cuestiones propias del ritmo urbano. Estas presentan además valores muy bajos en comparación a las otras variables, lo cual confirma el uso de los espacios de manera sobrerrepresentada por varones.

**Barrio Ramón Carrillo**
Valor promedio según variable

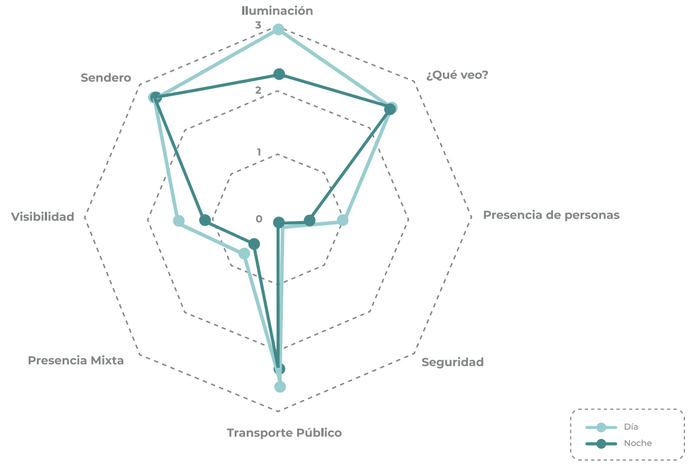



Gráfico 35. Valor promedio según variable de los barrios Ramón Carrillo, Fátima y Lacarra. Valor promedio según variable donde 0 corresponde a muy bajo y 3 a muy alto.

Fase I - Cuantitativa

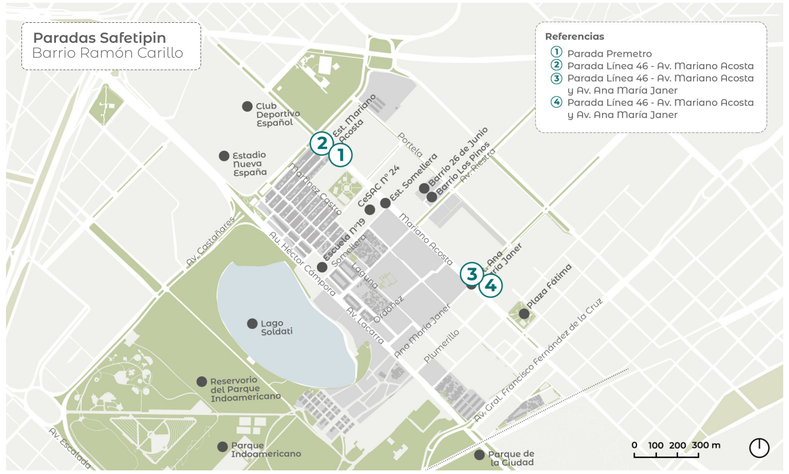
# Encuestas y auditorias en paradas de transporte público | Safetipin Site

Se relevaron cuatro paradas sobre la **Av. Mariano Acosta** donde se realizaron 22 entrevistas a usuarios de una línea de autobús (línea 46) y del Premetro. Estas fueron seleccionadas a partir de los datos de las transacciones SUBE y validadas con referentes territoriales por ser las más utilizadas por residentes del barrio.

La auditoría de las paradas de transporte público muestra que la mayoría sufre de deficiencias en relación al equipamiento disponible, no cuentan con refugio, asientos, e infraestructura con acceso universal; tampoco se identificó vigilancia en las mismas. Sin embargo cuentan con **iluminación**, elemento clave en la **percepción de seguridad de usuarias y usuarios**, aunque los testimonios recolectados en las encuestas sugieren que esto no sería suficiente para las mujeres.



Foto 42. Av. Mariano Acosta.




Mapa 46. Ubicación de las paradas de autobús del barrio Ramón Carrillo.

## Auditoría de paradas

| | señalización | refugio | asiento | estado de la vereda | accesibilidad universal | obstáculo | visibilidad | vigilancia | iluminación |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ① | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✗ | ✓ |
| ② | ✓ | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ |
| ③ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ |
| ④ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |

Tabla 8. Auditoría de las paradas de autobús del barrio Ramón Carrillo.



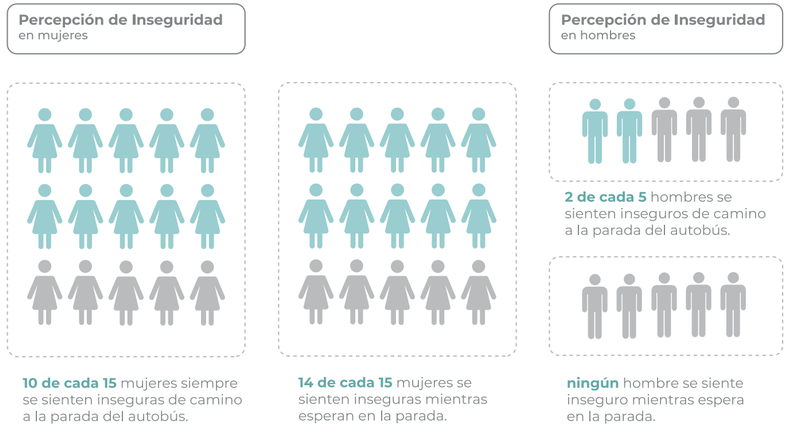



Gráfico 36. Percepción de inseguridad de los barrios Ramón Carrillo, Fátima y Lacarra.

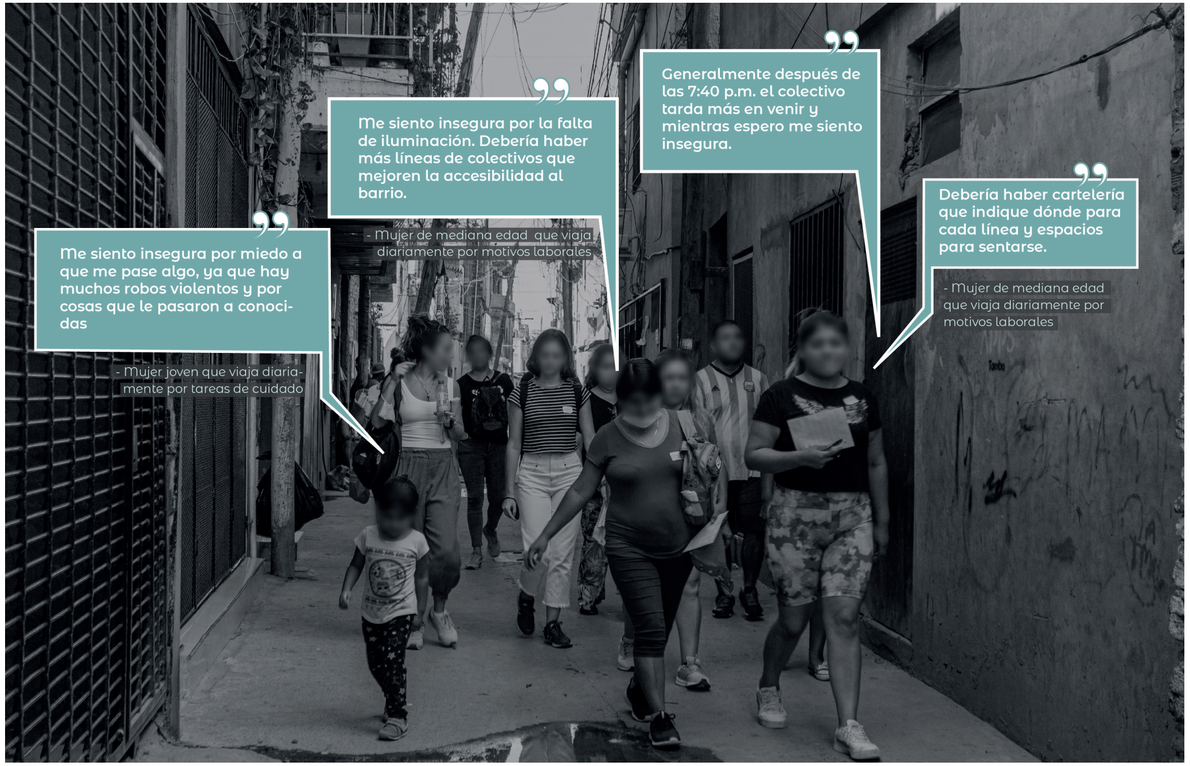



Foto 43. Diagnóstico a pie barrio 20.
Gráfico 37. Testimonios de usuarios de los barrios Ramón Carrillo, Fátima y Lacarra.



Fase II - Cualitativa

# Mapeos Participativos

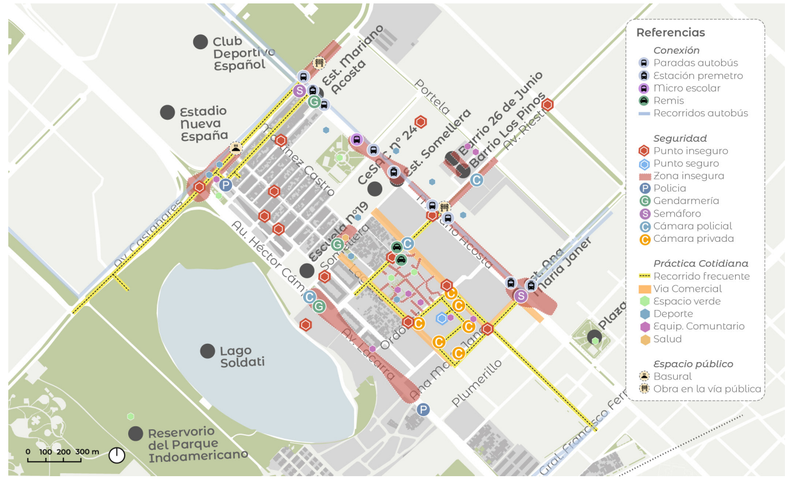
**Lugar:** Centro Educativo Comunitario (CEC) - Martínez Castro y Pasaje C
**Día y horario:** 29 de marzo de 2022 entre las 17.00 a 19.00 hs
**Convocatoria:** a cargo del IVC
**Duración:** 120 minutos/ 2 horas
**Participantes:** 14 mujeres de entre 20 y 65 años
**Equipo presente:** 2 personas del equipo del IVC, 3 personas de SECTOP y 3 personas de Cooperativa Cambalache.

La instancia de mapeo participativo permitió recolectar datos cualitativos sobre las experiencias de movilidad cotidiana de mujeres en el barrio y sus alrededores. La información relevada se plasmó en cinco mapas, que se presentan a continuación en un mapa síntesis:

- Prácticas cotidianas
- Desplazamientos hacia afuera del barrio
- Conexiones y formas de movilidad
- Percepción de seguridad
- Estrategias de movilidad y espacio público

Al taller concurrieron mayor número de mujeres de barrio Fátima que de Ramón Carrillo por lo cual los resultados obtenidos durante la actividad no necesariamente responden a la realidad completa del barrio.

**Síntesis**
Barrio Ramón Carrillo




Mapa 47. Síntesis del barrio Ramón Carrillo.

## Prácticas Cotidianas

- Los desplazamientos se realizan principalmente a pie.
- Las arterias preferidas y principales ejes comercialesson:**calles Laguna**,**Martínez Castro**, **Ana María Janer y Av. Lacarra**.
- Se identifica una concentración de actividades en las **manzanas 2 y 5**: específicamente de equipamientos comunitarios, deportivos y educativos. Otras centralidades se identificaron en **Casa Fátima y Plaza Ramón Carrillo**.
- Equipamientos más concurridos: **salud (CeSAC N°24) y educación (Escuela N°19 y Jardín de Infantes N°4)**.

## Conexión del barrio con el entorno

- Los modos de transporte más utilizados son el autobús (línea 46) y el Premetro, ambos sobre **Av. Mariano Acosta**. Es importante tener en cuenta que Premetro no funciona durante la noche ni los días de lluvia y la línea 46 tiene irregularidades en su funcionamiento durante ciertos días y horarios.
- Las paradas frecuentadas no se encuentran señalizadas **ni cuentan con iluminación ni refugio**.
- Otras paradas de autobús menos utilizadas: **líneas 101, 143 y 150 (Metrobus de la Av. Cruz)**. Debido a la distancia a cubrir a pie, es la última opción.
- No existen recorridos de líneas de autobús que atraviesen el barrio.
- Se utilizan remises del barrio sobre la **Av. Riestra**: mayormente para casos excepcionales donde las otras opciones no son suficientes.

## Desplazamientos fuera del barrio

- Los desplazamientos se realizan, en mayor medida, en autobús o Premetro sobre **Av. Mariano Acosta**. En menor medida se utiliza el Metrobus de **Av. Cruz** o las paradas de autobús sobre **Av. Escalada**.
- Los remises particulares son utilizados en situaciones de emergencia o durante horarios nocturnos.
- Los principales atractores fuera del barrio son equipamientos de salud con mejor servicio y prestaciones que el centro de salud dentro del barrio.



## Percepción de Seguridad y Estrategias de Movilidad

- A partir de las 19-20hs se incrementa la sensación de inseguridad para esperar transporte público debido a la falta de iluminación y a la disminución en la frecuencia de transporte. Esto se mencionó en relación a las paradas de transporte público y del micro escolar sobre **Av. Mariano Acosta**.
- Se identificaron situaciones de robo durante el desplazamiento hacia el Metrobús por la **calle Mariano Acosta**.
- Se señaló la **presencia de personas** que arrojan piedras desde la autopista a quienes se desplazan por la zona comercial de **Av. Lacarra**.
- La **manzana 5 del barrio Fátima** es de las zonas más frecuentadas. Se identifica una preferencia de circulación por las calles perimetrales debido a los robos que tienen lugar los primeros días del mes ya que, según las personas entrevistadas, son fechas de cobro de sueldo.
- La intersección de las **calles Somellera y Laguna** donde se ubica el centro de salud[59] es identificada como una zona donde tienen lugar hechos de inseguridad durante la espera de turnos a la madrugada.
- Se identificó la **Av. Riestra**, específicamente en el acceso a los **barrios Los Pinos y 26 de Junio** como una zona con **ausencia de iluminación nocturna y calles con poca presencia de personas**.
- La existencia de domos policiales o presencia de policía o gendarmería no incrementa la sensación de seguridad.
- Se identificó una preferencia de desplazamientos diurnos por sobre los nocturnos. En caso de éstos últimos, las mujeres los realizan generalmente acompañadas de parejas o hijos varones o en remis.
- Las participantes manifestaron coordinar puntos de encuentro entre vecinas para desplazarse hasta las paradas de transporte público o hacia afuera del barrio.
- Además mencionaron la organización vecinal para instalar cámaras particulares en zonas comunes del barrio y la elaboración de forma colaborativa de mapas de zonas inseguras.

[59] CeSAC N°24

Fase III

# Hallazgos

El mapa a continuación muestra la superposición entre ambas metodologías que varía según las zonas del barrio. Por un lado, se detectaron zonas donde no se verifican coincidencias entre ambas metodologías: los testimonios de los talleres aportan una mirada que contrasta con la información relevada por Safetipin.

Por otro lado, surgen zonas percibidas como inseguras en los mapeos participativos que no han sido relevadas con Safetipin. Por último, se verifican coincidencias en algunos puntos. A continuación se presentan algunas conclusiones.

**Metodologías Comparadas**
Barrio Ramón Carrillo

Mapa 48. Metodologías comparadas de Ramón Carrillo.






## Transporte Público

La medición de la variable transporte público dio valores medios y altos. La variable se calculó en base a la existencia de paradas, ya que la aplicación mide en relación a la infraestructura existente. Sin embargo, la oferta y frecuencia de servicios es escasa (Premetro y una línea de autobús) y limita las conexiones posibles con el resto de la ciudad, sobre todo en horarios nocturnos. Para poder acceder a otras líneas de autobús, es necesario caminar entre cinco y diez minutos hasta el Metrobus sobre **Av. Fernández de la Cruz** que conectan con otros nodos de la Ciudad. Sin embargo, este trayecto es percibido como inseguro en distintos puntos y zonas por las mujeres del barrio, más aún, cuando no hay luz solar (mañana temprano y durante la tarde-noche).

## Entorno Urbano

Debido al entorno en el cual se inserta, donde hay grandes predios rodeados de largos paredones, se identifica poca circulación peatonal, lo cual influye en la **percepción de seguridad** de las mujeres participantes de los mapeo. Muchos de los clubes deportivos y campos de deportes privados que bordean el barrio tienen acceso vehicular privado, situación que disminuye no solo la cantidad de personas circulando a pie en las calles sino también haciendo uso del transporte público.

En los talleres de mapeo, las mujeres mencionaron que tienden a evitar circular por los pasillos. Otros de los puntos inseguros identificados al interior tienen que ver con los accesos al barrio en las cercanías de las paradas de autobús/premetro más frecuentadas o con la oferta de servicios como el CeSAC.

## Usos de Suelo y Estructura Urbana

El barrio Ramón Carrillo está rodeado de distintos barrios como el barrio 1-11-14; barrio 15 y barrio 20. Es característico de esta comuna la fragmentación que alterna usos residenciales, uso industrial y grandes predios recreativos como: **Parque Indoamericano**, **Parque de las Victorias**, **Parque Roca**, **el Parque de la Ciudad y el Autódromo**, entre otros predios pertenecientes a clubes y asociaciones deportivas. El barrio se encuentra rodeado casi en su totalidad de una gran cantidad de predios deportivos con acceso restringido al público (privados), espacios verdes públicos e industrias. Además se encuentra en una situación de aislamiento respecto a otras zonas de la ciudad, propiciada por la falta de continuidad en el tejido residencial.

# Barrio Rodrigo Bueno



Foto 44. Vista aérea del barrio Rodrigo Bueno.







# Barrio Rodrigo Bueno

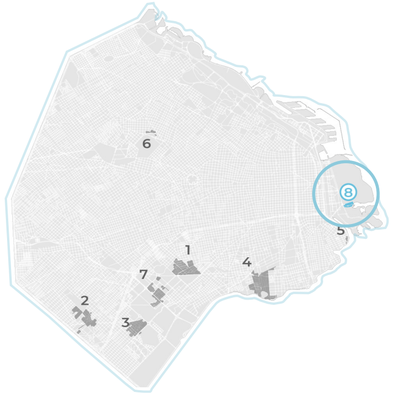
El Barrio Rodrigo Bueno se ubica en Puerto Madero -uno de los barrios más caros y exclusivos de la Ciudad y de América Latina- a orillas del Río de la Plata. Los primeros vecinos del barrio se instalaron a fines de 1970 sobre terrenos ganados al río (producto de la acumulación de escombros provenientes de las demoliciones para las autopistas urbanas) y que hoy comparten con grandes pulmones verdes. Su crecimiento se hizo notorio después de la crisis económica del 2001 y su población ha ido creciendo exponencialmente en los últimos años.

En el marco del Programa Integral de Reurbanización (PIRU) desarrollado a partir de las ley de Reurbanización e Integración socio-urbana (Ley N°5.798) se diseñó el "Programa de Integración Socio-Urbana: Villa 20, Villa Rodrigo Bueno y Villa Fraga de la Ciudad de Buenos Aires", financiado parcialmente con recursos del CAF - Banco de Desarrollo de América Latina. Este proyecto contempló la construcción de 611 viviendas nuevas dispuestas en 46 edificios, la dotación de infraestructura básica, espacios culturales y de recreación, como así también **la apertura de calles**, **la regularización dominial**, **el mejoramiento de viviendas existentes**, **la construcción de equipamiento urbano y la intervención en el entorno urbano**. En esta línea, las viviendas desocupadas fueron demolidas para **facilitar el esponjamiento y la apertura de calles**, **senderos y pulmones de manzana**.

Foto 45. Postal urbana del barrio Rodrigo Bueno.



**B.RB**




**Datos sociodemográficos barrio Rodrigo Bueno**[60]

**Ubicación:** Puerto Madero | Comuna 1
**Habitantes:** 2665
**Mujeres:** 1306
**Varones:** 1359
**Familias:** 996
**Viviendas:** 563
**Superficie:** 3ha
**Densidad:** 888 hab/ha




[60] Instituto de Vivienda de la Ciudad (2016). Informe Final Censo 2016 Rodrigo Bueno. Buenos Aires: Departamento de Estadísticas y Censos, Gerencia Operativa de Intervención Social y Hábitat, Gerencia de Desarrollo Habitacional.

Mapa 49. Ubicación del barrio Rodrigo Bueno en CABA. Red de transporte del entorno del barrio Rodrigo Bueno - Líneas de autobús 2,4, 20, 25, 29, 33, 46, 53, 64, 86, 129, 152, 159, 168 y 195.

Fase I - Cuantitativa

# Recolección de datos del entorno urbano diurna y nocturna | Safetipin Nite

**Nombre del barrio:** Rodrigo Bueno
**Colecta Diurna:** 30-11-2021/ 19.12 hs a 19.45 hs
**Colecta Nocturna:** 30-11-2021/ 20.30 a 21.05 hs
**KM colectados (promedio):** 7
**Paradas auditadas:** 4
**Testimonios Colectados:** 12
**Cant. Fotos Diurna:** 384
**Cant. Fotos Nocturna:** 367

El índice compuesto de seguridad tanto diurno como nocturno obtuvo valores más altos hacia el interior del barrio que en las áreas aledañas. Las mayores diferencias con respecto al entorno se dan en las variables de **iluminación**, **presencia de personas** y **visibilidad**. Si bien se registraron pocas personas y poca mixtura, se registraron **valores altos de visibilidad dentro del barrio**, **vinculados a la arquitectura de las nuevas viviendas**.

En el entorno del barrio, las arterias que obtuvieron los valores más bajos son **Av. España y Av. Calabria**. La primera tiene un flujo de tránsito pesado importante vinculado a los usos industriales del extremo sur de la zona, además , a continuación del barrio hay muchos predios en desuso. **Av. Calabria** por su parte se encuentra entre dos grandes espacios verdes públicos que no cuentan con mucho flujo peatonal.

**Índice de Seguridad**

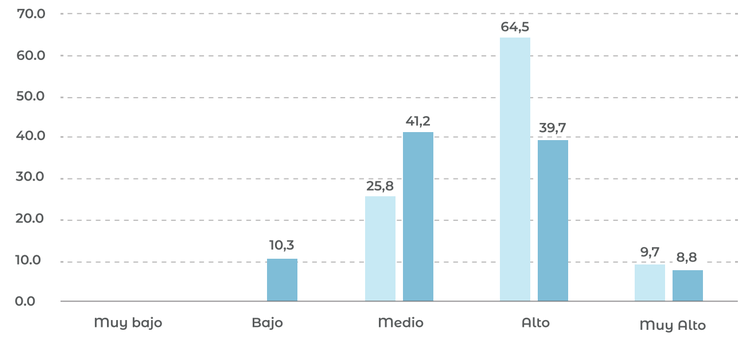



Gráfico 38. Índice de seguridad diurna y nocturna del barrio Rodrigo Bueno.

Los valores medios se ubican en el extremo de **Av. Elvira Rawson de Dellepiane**, donde hay una serie de infraestructuras deportivas y el Casino, lo cual genera un flujo regular de vehículos y peatones y en el **boulevard Rosario Vera Peñaloza**, donde ya comienza a encontrarse el tejido residencial de Puerto Madero.

Este barrio se caracteriza, a diferencia de los otros barrios estudiados, por la poca oferta de transporte público y por mayoría de edificios sin planta baja comercial, lo cual podría explicar la baja circulación peatonal en esta zona.

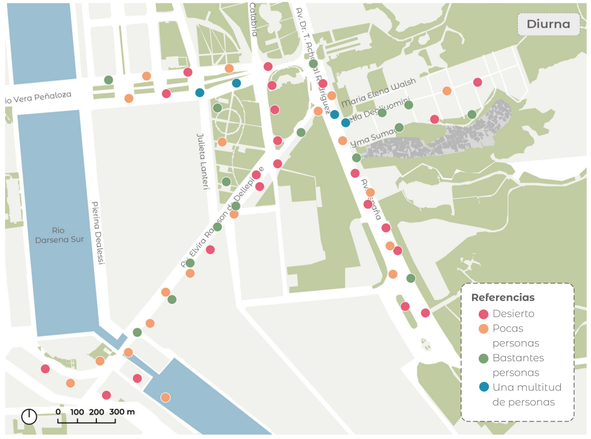





Mapa 50. Índice de seguridad nocturno del barrio Rodrigo Bueno.

**Presencia de personas**
Barrio Rodrigo Bueno

Mapa 51. Presencia de personas del barrio Rodrigo Bueno, colecta diurna.




Mapa 52. Presencia de personas del barrio Rodrigo Bueno, colecta nocturna.




## Transporte público

En las cercanías del barrio sólo circulan **2 líneas de autobús**[61]. Sin embargo, en Av. Paseo Colón y sus transversales -a 1,3 km- hay más de 20 líneas circulando.

**85 %**

85% de los puntos de auditoría del área analizada cuenta con transporte público disponible a **2 minutos** caminando.

El barrio cuenta con **1 estación de EcoBici** y se encuentra conectado a la **red de ciclovías.**

**15 %**

15% de los puntos de auditoría del área analizada cuenta con transporte público disponible a una distancia entre **2 y 5 minutos** caminando.

[61] Líneas de autobús 2 y 4.

Gráfico 39. Datos sobre las auditorías del barrio Rodrigo Bueno.



Las variables de mayor incidencia en la diferencia entre las colectas diurna y nocturna fueron **iluminación**, **presencia de personas y presencia mixta**. La **iluminación** disminuye por razones vinculadas a la ausencia de luz natural, aunque se mantiene con valores suficientes. **La presencia de personas y mixtura** varían producto de que la actividad urbana y la circulación de personas disminuye durante la noche. **La presencia de personas** se concentra en ambos momentos del día en aquellos puntos que tienen mayor actividad residencial o comercial de algún tipo.

El gráfico a continuación representa el promedio del puntaje obtenido en los puntos colectados durante el relevamiento con la metodología cuantitativa, según cada variable y momento de la colecta, visibilizando la diferencia entre ambos rangos horarios. A simple vista se observa que todas las variables se comportan de manera similar entre el día y la noche, siendo la **iluminación**, **la presencia de personas**, **y la presencia mixta** las variables que presentan mayor variación por cuestiones propias del ritmo cotidiano.

**B. Rodrigo Bueno**
Valor promedio según variable

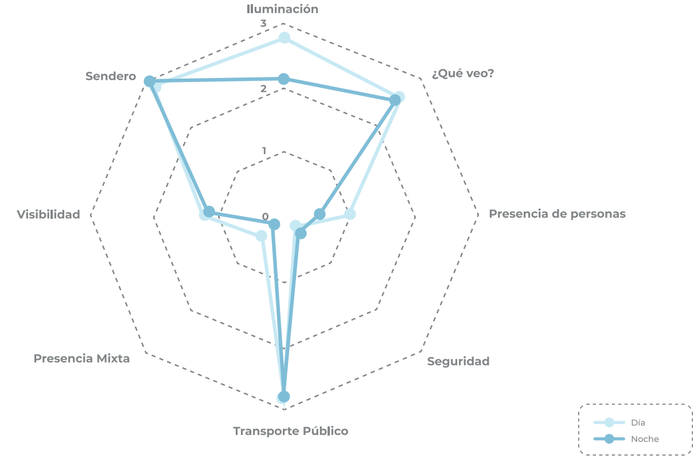


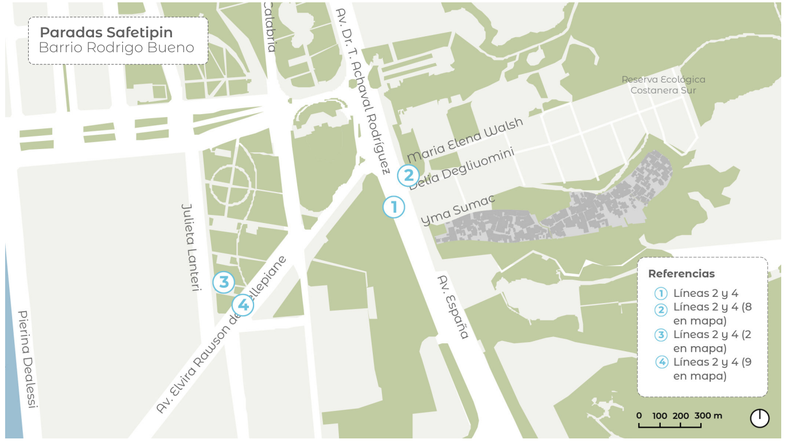

Gráfico 40. Valor promedio según variable del barrio Rodrigo Bueno. Valor promedio según variable donde 0 corresponde a muy bajo y 3 a muy alto.

Fase I - Cuantitativa

# Encuestas y auditorias en paradas de transporte público | Safetipin Site

Se relevaron cuatro paradas correspondientes a las líneas 2 y 4 de autobús donde se hicieron 12 entrevistas a usuarios. Estas fueron seleccionadas a partir de los datos de las transacciones SUBE y, posteriormente, fueron validadas con referentes territoriales por ser las más utilizadas por residentes del barrio.

De las paradas de transporte público auditadas, aquellas que se encuentran en las inmediaciones del barrio están **señalizadas y poseen buen nivel de calidad** de infraestructura disponible (refugios, asientos, elementos de accesibilidad), vigilancia e iluminación disponible. Las paradas que se encuentran más alejadas del barrio y en consecuencia son menos frecuentadas, no poseen buena calidad de infraestructura. Sin embargo, las personas encuestadas manifestaron que más allá de las buenas condiciones de las paradas no se sienten seguras, indicando que hay otras razones más allá del entorno físico que intervienen en la percepción de inseguridad.




Mapa 53. Ubicación de las paradas de autobús del barrio Rodrigo Bueno.

## Auditoría de paradas

| | señalización | refugio | asiento | estado de la vereda | accesibilidad universal | obstáculo | visibilidad | vigilancia | iluminación |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 2 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 3 | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |
| 4 | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ |

Tabla 9. Auditoría de las paradas de autobús del barrio Rodrigo Bueno.



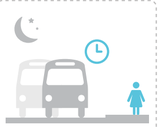
La mayoría de las personas entrevistadas respondieron que no se sentían seguras en la espera del autobús, principalmente al oscurecer. Muchas personas hicieron hincapié en la baja frecuencia wde circulación de los autobuses en los horarios picos y nocturnos, lo cual impacta en la calidad del viaje y en la percepción de seguridad, ya que en la espera del autobús se sienten inseguras.

En numerosas entrevistas surge, como comentario generalizado, la existencia de pocas opciones de transporte público en la zona. Se repitió en las entrevistas que en situaciones donde hay muchas personas esperando los autobuses, éstos evitan realizar su parada, es decir, no paran para el ascenso de pasajeros, lo que causa un retraso en las actividades diarias que llevan adelante las personas. Surge en las entrevistas, la necesidad de colocar una parada de autobús dentro del barrio ya que para las personas que acompañan en tareas de cuidado a niños/as, personas mayores, la movilidad es compleja hasta la parada actual.

**Percepción de Inseguridad**
en mujeres



**50 % de las mujeres** encuestadas informaron sentirse inseguras en el camino a la parada del colectivo



La mayoría de las personas entrevistadas respondieron que **no se sentían seguras/os** en la espera del colectivo sobre todo al oscurecer



Algunas mujeres destacaron el **miedo a los robos** y la falta de confianza en la policía por sentirse inseguras.



Surgió en numerosas entrevistas las **pocas opciones de de transporte público** en la zona.

Gráfico 41. Percepción de inseguridad del barrio Rodrigo Bueno.

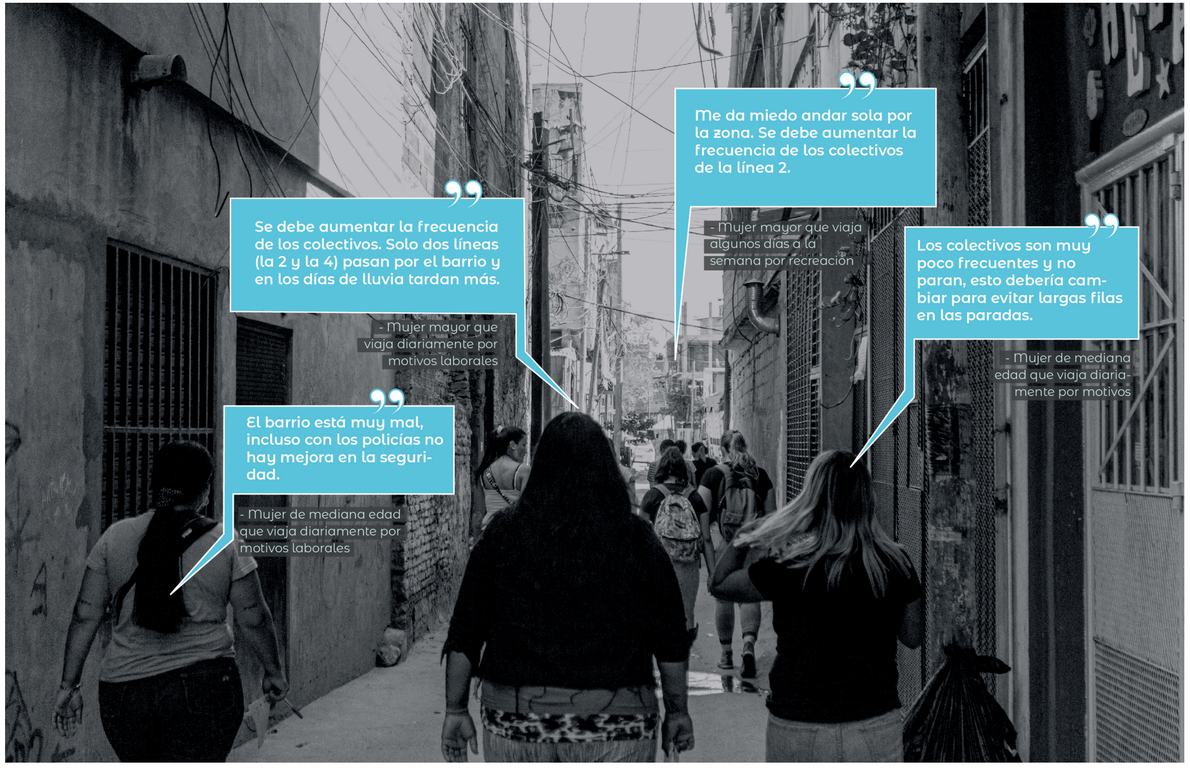



Foto 46. Diagnóstico a pie barrio 20.
Gráfico 42. Testimonios de usuarios del barrio Rodrigo Bueno.



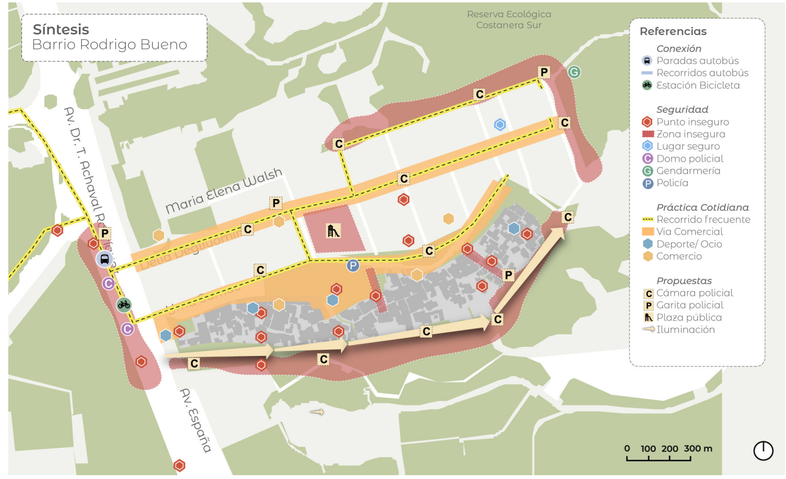
Fase II - Cualitativa

# Mapeos Participativos

**Lugar:** Carpa del IVC - Manzana 1 del barrio Nuevo
**Día y horario:** 7 de abril de 2022 entre las 17.00 a 19.00 hs
**Convocatoria:** a cargo del IVC
**Duración:** 120 minutos/ 2 horas
**Participantes:** 13 mujeres de entre 35 y 65 años
**Equipo presente:** 1 persona de CAF, 4 personas del equipo del IVC, 3 personas de SECTOP y 3 personas de Cooperativa Cambalache.

La instancia de mapeo participativo permitió recolectar datos cualitativos sobre las experiencias de movilidad cotidiana de mujeres en el barrio y sus alrededores. La información relevada se plasmó en cinco mapas, que se presentan a continuación en un mapa síntesis:

- Prácticas cotidianas
- Desplazamientos hacia afuera del barrio
- Conexiones y formas de movilidad
- Percepción de seguridad
- Estrategias de movilidad y espacio público




Mapa 54. Síntesis del barrio Rodrigo Bueno.

## Prácticas Cotidianas

- El barrio cuenta con una oferta limitada de equipamientos educativos, de salud y recreativos.
- Gran parte de las mujeres comentaron que desarrollan sus actividades cotidianas y laborales dentro del barrio.
- Los desplazamientos dentro del barrio se realizan a pie.
- Los principales motivos de desplazamientos cotidianos responden a actividades laborales, de cuidado y de participación en actividades comunitarias de barrio.
- Se identificaron dos ejes principales que concentran comercios y equipamientos: **las calles Yma Sumac y Delia Degliuomini**. Estos a su vez estructuran los recorridos frecuentes debido a la percepción de seguridad.
- **Yma Sumac** es la calle preferida para los recorridos diurnos principalmente por comodidad, ya que constituye el eje comercial que divide al barrio nuevo del barrio Histórico. Mientras que, de noche prefieren caminar por **Delia Degliuomini**, debido a que esta calle **posee mayor iluminación y la perciben como más segura.**
- Las mujeres que participaron de la actividad no reconocen las nomenclaturas de calles internas utilizadas por el GCABA: **indicaron que el sistema de referencia local se estructura de acuerdo a sus prácticas cotidianas y al reconocimiento de lugares representativos del barrio**.

## Desplazamientos fuera del barrio

- Los desplazamientos fuera del barrio responden a diferentes actividades como realizar tareas de cuidado, atender cuestiones de salud, llevar a sus hijos/as a la escuela o hacer compras.
- Otras actividades, como salidas recreativas se ven limitadas y resulta más complejo ponerlas en práctica debido a la desconexión del barrio.
- Los desplazamientos hacia el **Hospital Argerich** -1.7km- se realizan a pie ya que no hay línea de autobús que lo conecte con el barrio. En caso de urgencias, se depende, la mayoría de las oportunidades de servicios privados que ingresen al barrio.
- En casos de urgencia recurren a remises, servicio que normalmente presta algún vecino/a del barrio.
- Hacer compras dentro del barrio es más costoso ya que solo hay almacenes o pequeños comercios, por lo cual suelen desplazarse a otras zonas a hacer compras.
- Gran parte de estos desplazamientos los realizan a pie, aunque las distancias sean largas, debido a la falta de transporte público y privado, principalmente en horario nocturno.



## Conexión del barrio con el entorno

- A pesar de encontrarse cercano al centro de la ciudad, el barrio se encuentra aislado y desconectado debido a la poca oferta de transporte público.
- Existe una única parada de autobús de las líneas 2 y 4 y graves problemas en la frecuencia del servicio, sobre todo horarios nocturnos. Además, las vecinas manifestaron que cuando se acumulan personas en la parada, los autobuses paran para el ascenso de personas.
- Alternativas al uso del autobús: desplazamientos a pie, bicicleta, moto o a través de remises internos del barrio. Esta última opción en caso de urgencia y necesidad.
- Existe una relativa cercanía con el **Metrobus de Paseo Colón**, pero implica desplazarse a pie grandes distancias por zonas que en algunos casos reconocieron como oscuras y/o solitarias, por lo que no siempre esto constituye una alternativa viable.

## Percepción de Seguridad y Estrategias de Movilidad

- Los sitios o recorridos percibidos como inseguros están asociados mayormente a la **falta de iluminación**, **la presencia de varones en el espacio público y a las situaciones de borde**, es decir, grandes extensiones de paredones o predios sin mixtura de actividades.
- El límite entre el barrio histórico y el curso de agua existente se percibe como una zona insegura debido a la **falta de iluminación**, la poca circulación peatonal y las viviendas demolidas. Esta zona es evitada en todo momento del día debido a la cantidad de robos que se reportan.
- **Av. España** es un eje percibido como inseguro debido a **la falta de iluminación**, **aunque la presencia de personas es continua**, tanto en la parada de autobuses como en los bares. En esta zona refieren situaciones de robos en las paradas de autobuses, robos a camioneros y disturbios y peleas entre la personas que frecuenta los bares. Es una zona que tienden a evitar mayormente en horarios nocturnos.
- Hacia el lado de la **Reserva Ecológica Costanera Sur**, reconocen otro borde conflictivo e inseguro, el cual asocian mayormente a la rotura del alambrado divisorio para robar a las personas que concurren a la Reserva. Asimismo, esto constituye una vía de escape que **genera inseguridad entre los/as vecinos/as del barrio**.
- Al interior del barrio, las vecinas reconocieron pasillos inseguros que se encuentran poco iluminados (como el **Pasillo Santa Rosa**) y que conectan directamente la calle central del barrio con el canal, asociándolos también a situaciones de robos.
- Zonas donde hay mayor ocupación del espacio público por parte de varones. En las cercanías de los equipamientos deportivos, a los cuales las mujeres tienen dificultades para acceder, o en la zona del pool de la manzana 4, donde se han registrado situaciones de abuso. Suelen evitar estos espacios, mayormente de noche. La presencia de grupos de varones en este barrio condiciona y limita el uso del entorno urbano por parte de las mujeres en determinados momentos del día.
- Las participantes destacaron la sensación de desprotección policial pese a la presencia de garitas y personal de gendarmería. Identificaron un **único lugar seguro en la carpa del IVC ubicada sobre la calle principal del barrio nuevo**.
- Preferencia por desplazamientos diurnos, restricción de los desplazamientos nocturnos a lo estrictamente necesario y la organización vecinal para instalar elementos de seguridad particulares.

Fase III

# Hallazgos

El mapa a continuación muestra la superposición entre ambas metodologías que varía según las zonas del barrio. Por un lado, se detectaron zonas donde no se verifican coincidencias entre ambas metodologías: los testimonios de los talleres aportan una mirada que contrasta con la información relevada por Safetipin.

Por otro lado, surgen zonas percibidas como inseguras en los mapeos participativos que no han sido relevadas con Safetipin. Por último, se verifican coincidencias en algunos puntos. A continuación se presentan algunas conclusiones.

**Metodologías Comparadas**
Barrio Rodrigo Bueno

Mapa 55. Metodologías comparadas de Rodrigo Bueno.




**Referencias**

*Índice de seguridad*
- Muy bajo
- Bajo
- Medio
- Alto
- Mul Alto

*Mapeos Participativos*
- Sitios inseguros (percepción)
- Zonas inseguras
- Recorridos frecuentes

*Infraestructura y servicios*
- Cajeros Automáticos
- Escuelas
- Centro de Salud y Acción Comunitaria
- Comisarías

*Transporte*
- Paradas de autobús
- Estaciones de FFCC
- Ferrocarril
- Recorrido de autobús
- Espacios verdes
- Metrobus



## Transporte Público

Si bien el índice de Safetipin indica que el barrio tiene acceso a un transporte público entre 2 y 5 minutos caminando, tanto las encuestas realizadas en las paradas como los resultados obtenidos durante los mapeos participativos dan cuenta de que este no está garantizado plenamente. Son sólo dos las líneas de autobuses disponibles en las cercanías del barrio (la 2 y la 4) que condicionan las conexiones posibles con el resto de la ciudad. Además surgió repetidamente el hecho de que la frecuencia de circulación es baja, particularmente en horarios nocturnos, y de que muchas veces ante largas filas en las paradas, las unidades paran para el ascenso de pasajeros. El acceso a más líneas de autobús se encuentra sobre **Av. Paseo Colón** y ese tramo se torna largo y peligroso para ser realizado a pie. Estas dificultades obligan muchas veces a las vecinas del barrio a limitar sus actividades, destinar más tiempo a un determinado viaje o en caso de urgencia recurrir a modos de desplazamiento más costosos.

## Entorno Urbano

Algunos puntos y zonas identificadas como seguras según el índice de Safetipin fueron registradas como inseguras por las vecinas durante los mapeos participativos.

El cruce de la **Av. Elvira Rawson de Dellepiane y la Au. Buenos Aires – La Plata** registró puntos medios y altos durante la colecta, y si bien hay paradas de transporte público y una garita de seguridad, las vecinas manifestaron **sentirse inseguras ya que es una zona solitaria donde la autopista funciona como una gran barrera urbana y en la que frecuentan los robos.**

Otra zona similar es la intersección de **Av.España y Av. Elvira Rawson de Dellepiane.** Si bien el índice tiene valores altos y es donde se encuentra el ingreso al barrio y las paradas de autobuses más utilizadas, las vecinas refirieron una zona insegura donde hay robos y conflictos, sobre todo por la noche.

Asimismo, surgieron en los mapeos algunas zonas no relevadas durante la colecta, producto de que no se relevaron esos tramos. El borde entre el barrio histórico y el canal existente, se registra como inseguro asociado a la falta de iluminación, la ausencia de personas y la presencia de casas demolidas, como así también debido a la cantidad de robos que se registran.

# Análisis comparativo entre barrios

El gráfico a continuación muestra los resultados de cada una de las variables que conforman el índice compuesto de seguridad diurna según el barrio. Comparativamente se observa que, en su mayoría, las mismas tienen un comportamiento similar en todos los barrios, siendo las variables mejor puntuadas las de acceso al transporte, el estado de la **iluminación**, el estado del **sendero** y ¿qué veo? y las más bajas son la **presencia de seguridad** y el nivel de **presencia mixta**. En tanto las variables de **visibilidad** y **presencia de personas** registran variaciones menores según el barrio.

En el gráfico siguiente se visualizan los resultados de cada una de las variables que conforman el índice compuesto de seguridad nocturno. En líneas generales el gráfico muestra un aspecto similar al índice diurno, lo que implica que las variables tienen comportamientos similares entre el día y la noche. Sin embargo, existen algunas variaciones específicas respecto de la colecta diurna, principalmente en las variables de **presencia de personas** y **presencia mixta** que durante el día varían entre 0-1 dependiendo del barrio y de noche ambas están en 0.

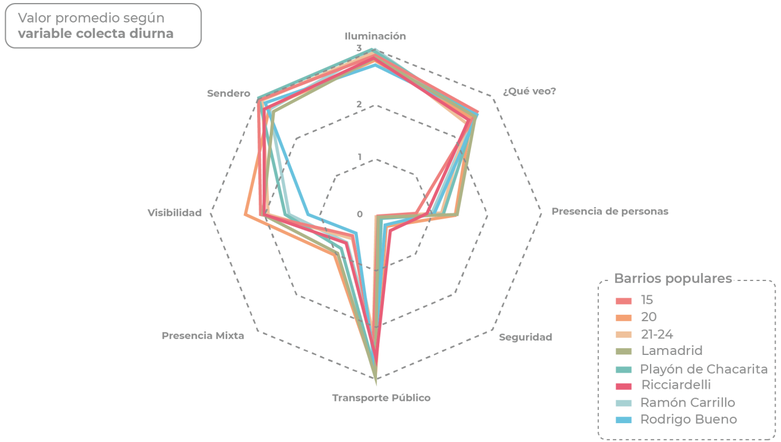



Gráfico 43. Variable promedio según variable colecta diurna de todos los barrios. Valor promedio según variable donde 0 corresponde a muy bajo y 3 a muy alto.





Al comparar los datos cualitativos obtenidos de los talleres de mapeo es posible detectar ciertos patrones espaciales y similitudes entre los barrios, así como algunas particularidades. A grandes rasgos podemos reconocer dos factores principales que parecen influir en gran medida en la **percepción de seguridad** en la movilidad de las mujeres en estos barrios. Por un lado, un factor asociado a la **localización y emplazamiento dentro de la ciudad**, es decir, si el barrio se encuentra o no integrado a la trama urbana o si, por el contrario, configura un enclave entre grandes predios. El otro factor influyente en las dinámicas de seguridad y movilidad es la **condición de conexión o desconexión relacionada al transporte público**. Se agrupan a continuación algunos hallazgos comunes según la categorización utilizada en el análisis discriminado por barrio.

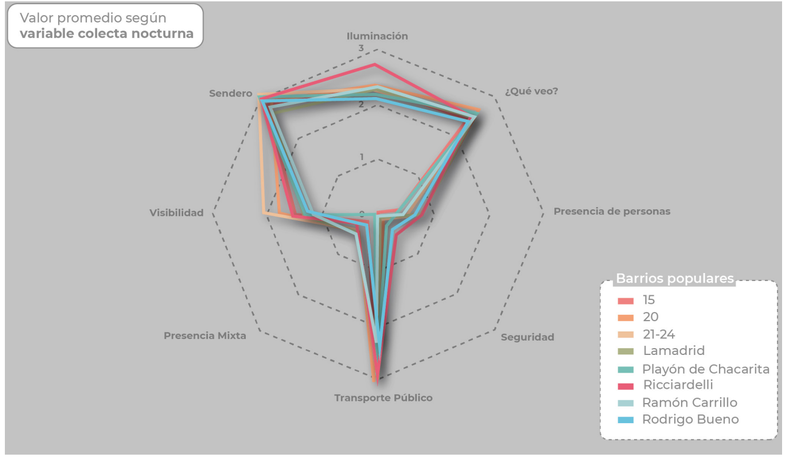



Gráfico 44. Variable promedio según variable colecta nocturna de todos los barrios. Valor promedio según variable donde 0 corresponde a muy bajo y 3 a muy alto.

## Prácticas Cotidianas

- En todos los barrios analizados se identificaron prácticas cotidianas o patrones de movilidad similares en relación a los destinos que más frecuentan : zonas comerciales, muchas veces dispuestas sobre calles principales, equipamientos educativos, de salud, deportivos y comunitarios. En la mayoría de los barrios las prácticas cotidianas de movilidad de algunas mujeres también **incluyen desplazarse a lugares de trabajo dentro del barrio**.

- Existe una relación directa entre la localización de los barrios, la configuración de su entorno y la forma en que se distribuyen las prácticas cotidianas de movilidad. En barrios que **funcionan como enclaves** como Rodrigo Bueno, Ramón Carrillo y barrio 1-11-14 o que se **encuentran alejados** como barrio 20, la movilidad diaria de las mujeres es relativamente limitada y concentrada en el interior del barrio. En otros barrios, con **mayores niveles de integración a la trama urbana** como barrio 15, barrio 21-24 y Playón de Chacarita, las prácticas cotidianas de movilidad de las mujeres exceden en mayor medida el perímetro del barrio. No obstante, **todos los barrios analizados tienen al menos alguna situación de borde en alguno de sus lados que dificulta la extensión de estas actividades sobre el territorio**, por ejemplo: cuerpos de agua, una autopista , o las vías del ferrocarril.

## Desplazamientos fuera del barrio

- En todos los barrios, el principal y más recurrente **motivo de desplazamiento fuera del barrio** fue la **necesidad de acceder a centros de salud con servicios de mayor complejidad** o a **centros de abastecimiento de mayor envergadura que los comercios barriales** (supermercados mayoristas).

- En algunos casos como barrio 21-24, Playón de Chacarita y barrio 15 se identifican **desplazamientos hacia equipamientos recreativos o educativos**, tanto para acompañar a hijos/as como para la propia formación de las participantes. Estos barrios son aquellos que se vinculan de forma más directa con el entorno. En los barrios cuyo funcionamiento es de enclaves como Rodrigo Bueno, 1-11-14 y Ramón Carrillo, estas prácticas parecen resolverse mayormente hacia el interior, reduciendo al mínimo las salidas, solo en caso de necesidad.

- Un factor adicional que se puede atribuir a este comportamiento es el nivel de conectividad del barrio con otras zonas de la ciudad. Aquellos barrios que se encuentran **más desconectados ya sea a nivel físico o por la red de transporte público**, como Rodrigo Bueno o Ramón Carrillo, **presentan menor cantidad de salidas fuera del barrio por motivos no prioritarios**. En caso de querer realizar este tipo de desplazamientos, las mujeres dependen de otro tipo de modos de transporte como remises particulares.





## Conexión del barrio con el entorno

- Respecto a la condición de conectividad, los diferentes barrios analizados evidencian diferentes grados de integración al sistema de transporte público de la ciudad. La **situación óptima en cuanto a la conexión mediante transporte público** se da en el **barrio Fraga – Playón de Chacarita**, conectado mediante una línea de ferrocarril, tren subterráneo y un amplio abanico de líneas de transporte público autobús.

- En una **situación menos privilegiada respecto al transporte** podemos ubicar a los **barrios 15**, **21-24**, **Padre Ricciardelli** (ex 1-11-14) y 20. En todos ellos se identifican recorridos de varias líneas de autobús o de varios modos de transporte. No obstante, en estos casos pese a no ser escasa la oferta teórica de transporte, las mujeres reportan dificultades a la hora de desplazarse de noche, mayormente por la merma o corte en la frecuencia.

- Por último, los barrios cuya **situación de desconexión es más evidente** son los barrios Ramón Carrillo – Fátima y Rodrigo Bueno, ya que se encuentran servidos por una muy reducida oferta de servicios de transporte. En estos dos barrios, **las mujeres presentan dificultades para movilizarse no sólo de noche, sino también durante el día.** Esta situación en ocasiones las obliga a recorrer grandes distancias a pie hasta otros modos de transporte más alejados, situación que se evidencia en los mapas elaborados a partir de los recorridos peatonales que realizan de manera frecuente.

- En relación a la situación de **aislamiento o integración de los barrios**, parece repetirse en gran medida la misma lógica. Los barrios **Rodrigo Bueno, Ramón Carrillo – Fátima y barrio Padre Ricciardelli** (ex 1-11-14) son **los más desfavorecidos** en este sentido ya que funcionan como enclaves. En los dos últimos, se evidencia claramente su situación de aislamiento físico al encontrarse rodeados de grandes predios que los aíslan del resto de la ciudad. En el caso del barrio 20, si bien no constituye un enclave en su totalidad, se encuentra bordeado hacia el sur por grandes espacios verdes.

- El **barrio 21-24**, por su parte, evidencia **mayor posibilidad de integración con la trama urbana, aunque con problemáticas de vinculación.** Sobre uno de los bordes se encuentra un cuerpo de agua (el Riachuelo), además de encontrar en el entorno predios de uso fabril. El barrio Playón de Chacarita (Villa Fraga) , por último, evidencia las mejores condiciones de integración por su tamaño y por encontrarse inserto dentro de la trama urbana. Sin embargo, uno de sus bordes da contra el Ferrocarril Urquiza, constituyendo un borde de mayor complejidad.

## Percepción de Seguridad y Estrategias de Movilidad

- Entre los principales factores de inseguridad recurrentes en todos los barrios, las mujeres identificaron: **la falta de iluminación como factor mayoritario (**contrastando con los datos obtenidos en la aplicación de Safetipin), **la existencia de calles solitarias sin circulación de personas** y la **falta de presencia de las fuerzas de seguridad** (en coincidencia con los resultados de Safetipin). En algunos casos, como los barrios 15, barrio Padre Ricciardelli (ex 1-11-14), 21-24 y Rodrigo Bueno, también los espacios con gran concurrencia de personas (en general en torno a las paradas de transporte) resultan inseguros debido a la gran cantidad de robos. Por otro lado, la presencia de predios fabriles en el entorno de los barrios 15, Padre Ricciardelli (ex1-11-14) y 21-24, también fueron identificados como **factores de inseguridad al evidenciar menor iluminación y circulación de personas.** La situación de desconexión y falta de transporte público de los barrios Rodrigo Bueno y Ramón Carrillo como se mencionó con anterioridad, también es un factor que las mujeres identificaron como causa de una percepción baja de seguridad. Cabe destacar algunos casos puntuales: en el barrio Fraga respecto al estado del espacio y la vía pública; en Rodrigo Bueno en relación a la ocupación del espacio público por parte de varones; y en el barrio Padre Ricciardelli (ex 1-11-14), un aspecto no relacionado al entorno urbano, fueron las problemáticas de **seguridad** ciudadana, como el percibido control territorial de bandas de narcotraficantes.

- En todos los casos, la situación que **agrava la percepción de seguridad mayormente identificada por las participantes corresponde a robos y hurtos en el entorno urbano.** En menor medida, identificaron zonas de consumo y venta de drogas, situaciones de acoso y abuso sexual e inclusive lugares donde se habían cometido homicidios. Otro factor importante que surgió en gran medida en muchos de los barrios **remite no sólo a la propia seguridad, sino también a la de sus hijos/as.** De forma casi uniforme, todos los barrios evidencian diferencia entre las dinámicas de movilidad y la **percepción de seguridad** durante el día y durante la noche. Únicamente en Playón de Chacarita (barrio Fraga) la nocturnidad no aparece como limitante principal a la hora de desplazarse por el barrio.

- Es posible reconocer ciertas **estrategias de seguridad** que se repiten en todos los barrios, por ejemplo, la **preferencia de salidas diurnas y la reducción de desplazamientos nocturnos.** En varios casos, como en el barrio 15, barrio 21-24, barrio Ramón Carrillo – Fátima y barrio Rodrigo Bueno, la organización vecinal es una de las principales estrategias de seguridad, ya sea mediante la instalación de cámaras particulares y luminarias en la vía pública o mediante la planificación de desplazamientos conjuntos entre vecinos/as. Asimismo, en todos los barrios analizados las mujeres identificaron elementos de seguridad, como garitas y cámaras de seguridad, aunque manifestaron que no contribuyen con la percepción de seguridad, de hecho, puntualizan en todos los casos en la falta de accionar policial.

- A lo largo de los talleres, fue muy difícil que las mujeres identifiquen zonas o lugares que consideran seguros. En la mayor parte de los casos, manifestaron que **el barrio no tiene espacios seguros**, sino que optan por ciertos recorridos por sobre otros al no tener otra opción. **Solamente identifican lugares seguros en el barrio Rodrigo Bueno**, específicamente se señala la oficina del IVC en el barrio, en barrio Ramón Carrillo – Fátima a "El Refugio" – Asociación Civil de Mujeres en Acción y, en barrio 20 a La Plaza de las Risas, recientemente intervenida. **Es importante recalcar que los dos primeros barrios donde identifican lugares seguros, son aquellos que se encuentran en situaciones más desfavorables respecto a sus condiciones de aislamiento y desconexión.** En ambos casos, los lugares seguros refieren a equipamientos comunitarios que particularmente en estos barrios parecen tener gran importancia en el día a día de los grupos de mujeres.





# 06

# Conclusiones



Los índices de seguridad diurna y nocturna no solo resaltan las brechas existentes en la infraestructura física sino también evidencian los bajos niveles de apropiación de las mujeres del entorno construido dentro de los barrios populares analizados. El estudio muestra que, si bien **la mayoría de los barrios analizados tienen una buena infraestructura física en términos de iluminación y sendero, el uso y apropiación del entorno urbano, es decir, la presencia de personas, especialmente mujeres, niños y niñas (presencia mixta) en las calles, particularmente durante la tarde/noche, es bajo.** Esto podría atribuirse en gran medida a la baja mixtura de actividades: la baja actividad comercial en las plantas bajas y la ausencia de vendedores en las calles, lo que las hace inseguras para que las usen las mujeres, especialmente después del anochecer.

Los resultados de las encuestas en paradas de autobús muestran que **elementos básicos, como refugios y asientos, no están disponibles en todas las paradas de autobús evaluadas.** Sólo algunas pudieron identificarse con un número de línea. Si bien la iluminación y los senderos para caminar se calificaron como aceptables o buenos en la mayoría de las paradas de autobús auditadas, los elementos de infraestructura para promover el acceso universal, como rampas en las veredas y baldosas táctiles, no estaban disponibles o estaban rotos o discontinuos alrededor de muchas paradas. Las encuestas de percepción

Foto 47. Diagnóstico a pie barrio 20.

a quienes viajan sugieren que **más mujeres que varones se sienten inseguras en las paradas de autobús** y expresaron preocupaciones sobre la **disponibilidad y el estado de la infraestructura física y la frecuencia de los autobuses.**

Se podría pensar que la **percepción de seguridad** no se encuentra solo determinada por la estructura física; existen factores institucionales, sociales, económicos y culturales, entre otros, que hacen que los lugares se perciban más o menos seguros para las mujeres. A la hora de medir espacios seguros en territorios vulnerables con dinámicas tan particulares y disímiles como son los barrios populares, sería necesario incluir otras dimensiones de análisis. Los talleres participativos con mujeres de los barrios permitieron poner de relieve las preocupaciones de seguridad de las mujeres mientras caminan por las calles del barrio. **Los hallazgos refuerzan aún más la importancia de la iluminación, la disponibilidad, y no solo el acceso, al transporte público confiable y seguro y la presencia policial en la formación de la percepción de seguridad de las mujeres.**

En general, el estudio muestra que una **estructura urbana fragmentada, la falta de infraestructura urbana adecuada y bien mantenida junto con servicios de transporte público poco confiables** son una **barreras para la movilidad de las mujeres y les impiden acceder libremente a oportunidades de crecimiento y bienestar general.**

## Estructura urbana

Existen **factores estructurales** hacia el exterior de los barrios que **contribuyen a la percepción de seguridad**, ya que se asocian a la condición de fragmentación y aislamiento que producen las grandes barreras urbanas entre las que se encuentran emplazados la mayoría de los barrios relevados y la mayoría de los barrios populares de la CABA.

**Los grandes equipamientos deportivos e industriales ubicados en los alrededores de los barrios**, en combinación con **las disecciones que generan las autopistas, los terrenos ferroviarios y las vías de tren, los grandes espacios verdes tanto público** (plazas y parques) **como privados** (clubes, polideportivos, canchas deportivas), **los hospitales, los grandes equipamientos comerciales,** forman parte de la **lista de las barreras urbanas que presenta la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.** De esta manera, los barrios populares tienden a desarrollarse en estos sectores urbanos alejados de las zonas residenciales, en los lugares de borde urbanos (internos o externos) formando enclaves.

Otro factor estructural, pero que se visualiza hacia el interior de los barrios y que contribuye a **la percepción de seguridad responde a la trama constituida mayormente por pasajes y pasillos**. A su vez, el tamaño del barrio también contribuye con la misma, ya que los barrios más pequeños (Rodrigo Bueno y Playón de Chacarita) se perciben como "más seguros" en comparación con la percepción de las mujeres de otros barrios. Ya sea porque sus residentes llegan a conocerse más fácilmente, porque tienen menos superficie de pasillos/pasajes, o porque habitan menos familias y se crean vínculos solidarios, con relaciones "más vecinales".

## Transporte público

**La dificultad de acceso al transporte público es un factor que contribuye al aumento de percepción de seguridad en los barrios populares.** Muchas veces la existencia de cobertura e infraestructura en las cercanías no implica necesariamente acceso al servicio. Al encontrarse emplazados en áreas históricamente marginadas de la ciudad, zonas de enclave entre barreras urbanas; la escasa oferta de transporte público en los barrios y sus alrededores es algo muy común. Esto se visualiza en cuatro aspectos:

1. **La distancia que hay que recorrer desde los barrios a las paradas de autobús** en la mayoría de los casos supera las 10 cuadras de caminata, recorrido complejo para hacer a pie para las las mujeres que facilitan la movilidad de otros como niños, niñas personas mayores, o con movilidad reducida y realizan tareas como las compras de víveres. También resulta complejo conseguir acceso a una variedad de servicios de transporte y en el caso particular de los autobuses, en algunos barrios es difícil conseguir acceso a diferentes líneas que realicen recorridos a lugares centrales de la ciudad que permitan generar conexiones favorables.

2. **La frecuencia de las líneas de autobús al atardecer** merma mucho más que en otras partes de la ciudad, incluso en algunos barrios, luego de las 20 hs los autobuses modifican su recorrido evitando circular en el barrio y sus alrededores, incumpliendo los acuerdos de servicio, no estando este accionar validado con las autoridades competentes.

3. Es muy frecuente que **las paradas de autobuses más utilizadas** y/o frecuentadas por las/os vecinas/os **fueran destacadas como puntos o zonas percibidas inseguras**; esto se agrava con las situaciones de largas esperas por los servicios y por la inseguridad percibida durante el desplazamiento a pie a las mismas. Esta situación que es generalizada en los barrios, se ve potenciada aún más en el caso de las mujeres, como fue mencionado durante los mapeos.

4. Un patrón identificado es que en la mayoría de los barrios relevados, **las zonas percibidas como inseguras son aquellas de acceso a algunos equipamientos como lo son escuelas, centros de salud o al transporte público**. Esto se podría relacionar a las dinámicas de acceso de estos servicios, como puede ser el acompañar a niños o niñas al ingreso a la escuela o conseguir un turno a la mañana temprano, actividades realizadas en su mayoría por mujeres[62].

## Percepción de Seguridad

Las participantes identificaron una gran cantidad de zonas y puntos inseguros, tanto en el interior como en el entorno de los barrios que habitan. Los principales factores asociados a la **percepción de seguridad** responden a la **falta de iluminación y a la existencia de calles solitarias sin circulación de personas.** Vale la pena destacar que el relevamiento realizado por Safetipin identifica el **nivel de la variable iluminación como adecuada**, mientras que si surgió la **poca presencia de personas** como uno de los factores que podrían afectar negativamente la **percepción de seguridad.**

En general, hay una gran adopción de estrategias de seguridad llevadas a cabo de manera individual o mediante la organización vecinal, como por ejemplo desplazándose en compañía de otras personas. Manifestaron en muchos casos no tener la posibilidad de elegir recorridos seguros sino optar por los sitios menos inseguros. Esto sucede en contraposición a la f**alta de confianza en los elementos de seguridad y el accionar de las fuerzas de seguridad, elementos también identificados por Safetipin como parte de los entornos inseguros.**

[62] En la Ciudad de Buenos Aires, la última encuesta del uso del tiempo revela que las mujeres destinan 5:29 horas diarias a estas tareas, casi dos horas más que las que dedican los varones diariamente (Encuesta Uso del Tiempo CABA, 2016).



**Ellas se mueven seguras:** Percepción de la seguridad
en la movilidad en barrios populares



# 07

# Hoja de Ruta

Es imprescindible sostener y ampliar la incorporación de la perspectiva de género a la planificación y al diseño de los sistemas de movilidad y transporte como la Secretaría de Transporte y Obras Públicas viene realizando hace ya algunos años con el apoyo de su socio estratégico CAF.

La Guía de Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género publicada en 2021 presenta una serie de pasos a seguir para el abordaje integral en este campo. La instancia fundamental es la que constituye el diagnóstico del territorio sobre el cuál se van a proponer transformaciones. El presente trabajo aborda por primera vez en la Ciudad de Buenos Aires la movilidad de las mujeres en los barrios populares con el fin de entender las dificultades y barreras que encuentran en su movilidad cotidiana. Se presentan a continuación algunos posibles puntos de acción:

Foto 48. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie barrio 20.



**Ellas se mueven seguras:** Percepción de la seguridad en la movilidad en barrios populares

## Desarrollar y profundizar otras herramientas de recolección de datos

Las aplicaciones Safetipin Nite y Safetipin Site permitieron obtener datos para conocer la infraestructura, el entorno urbano material y el uso y apropiación del mismo. Si bien estos aspectos son claves para continuar con los esfuerzos de las entidades públicas en proveer infraestructura y equipamiento urbano de calidad, son necesarias herramientas complementarias para tener un mejor entendimiento de las mejoras posibles en relación con la movilidad de las mujeres. Por ejemplo, en algunos casos los valores alcanzados por algunas variables contrastan con los comentarios obtenidos durante las encuestas en paradas de autobús a personas que frecuentan estos espacios y con la información recolectada durante las instancias de mapeos participativos con vecinas de los barrios. Los talleres participativos fueron clave para profundizar en las barreras que persisten en la movilidad. Debido a la muestra no representativa con respecto al universo de vecinas de los barrios, es recomendable identificar formas de ampliar la metodología y su alcance en futuro y poner el foco también en la movilidad de infancias y diversidades.

## Mejorar la oferta y frecuencia de servicios de transporte público

Los barrios populares son territorios que históricamente no fueron considerados prioridad en los procesos de planificación urbana. Si bien en los barrios estudiados se verifica una cercanía a las redes de transporte público, se registraron numerosas cuestiones vinculadas al acceso del servicio: bajas frecuencias -especialmente en horarios nocturnos-, interrupciones del servicio y falta de conexiones a destinos claves en el resto de la ciudad. Se debe fortalecer la conectividad de primera y última milla para mejorar el acceso e incentivar el uso del transporte público.

La gobernanza de los servicios de autobuses en la Ciudad de Buenos Aires no está completamente a cargo del Gobierno de la Ciudad, la gran mayoría de los aspectos de la planificación y gestión del transporte están en manos del Gobierno Nacional. Es importante continuar avanzando en las gestiones conjuntas con los organismos competentes para mejorar la accesibilidad real por medio de un mejor monitoreo y fiscalización del servicio.

## Mejorar las paradas del transporte público

El estudio arrojó que se encuentran infraestructuras de espera de todo tipo. Es necesario seguir transformando e incorporando refugios con asiento y señalización integrando la movilidad de los barrios populares a la del resto de la Ciudad. Además deben garantizarse la accesibilidad universal a estos puntos como así también adecuados niveles en la calidad de la iluminación.

## Mejorar el acceso a la información en tiempo real sobre los servicios de transporte público

Se identificó durante el estudio que la posibilidad de conocer los horarios de llegada de los servicios de transporte público constituye no solo una herramienta fundamental para que las mujeres planifiquen en función de su tiempo sino también una estrategia de seguridad para disminuir el tiempo que pasan expuestas en entornos que perciben inseguros.

Es importante incorporar la señalización predictiva en las paradas de los barrios populares- que ya existe en algunos puntos de la ciudad-, como así también perfeccionar los sistemas junto a las proveedoras de servicios de transporte y agencias competentes y difundir la existencia de las aplicaciones móviles existentes que brindan esta información.

## Rediseñar los espacios de movilidad dentro y en las inmediaciones de los barrios populares.

Con los procesos de integración sociourbana que se llevan adelante en los barrios populares de la Ciudad de Buenos Aires, el entorno urbano inmediato de los barrios tuvo mejoras significativas en cuanto a iluminación, accesibilidad -estado de las veredas y rampas- y calidad del mismo. Como se verificó durante el estudio, **los espacios recientemente intervenidos o aquellos con ma-**

**yor iluminación, accesibilidad y amenidades generan mayor adherencia**, lo cual conlleva a una mayor sensación de seguridad para quienes viven y se desplazan por el barrio. Se debe continuar trabajando en el diseño de un entorno urbano de calidad y accesible.

## Mejorar la visibilidad

Durante el estudio quedó de manifiesto la relación positiva entre la presencia de más personas y la **percepción de seguridad** de las mujeres a la hora de elegir por dónde transitar. Sería constructivo promover esta vigilancia ciudadana en las calles a partir de campañas con comerciantes y vecinas y vecinos para generar recorridos preferenciales más seguros que conecten los principales atractores dentro del barrio y los principales puntos de conexión del barrio con el resto de la ciudad. Este punto se encuentra estrechamente vinculado a la promoción de usos mixtos, condición indispensable para incentivar el flujo peatonal en los barrios y sus alrededores.

## Potenciar las iniciativas comunitarias

Se registraron durante los mapeos participativos numerosas estrategias adoptadas en los barrios por las vecinas de manera grupal. Desde organizarse para realizar ciertos trayectos en grupo, hasta la instalación de cámaras de vigilancia. Potenciar estas iniciativas, apelando a una convocatoria más amplia, como así también favoreciendo el diálogo entre la sociedad civil y las agencias de gobierno involucradas, es una estrategia para mejorar la experiencia de movilidad de las mujeres en los barrios populares.

## Difusión de los hallazgos

Difundir los resultados alcanzados con ambas metodologías en cada barrio, principalmente entre los equipos de SECTOP y el IVC, como así también con otras áreas de gobierno relevantes -Unidad para la Igualdad de Género, Ministerio de Seguridad, Secretaría de Desarrollo Urbano, entre otras- para que sean incorporados de manera inmediata al diseño y planificación de proyectos.

## Seguridad

A lo largo de las instancias participativas se mencionó reiteradas veces la percepción de inseguridad como uno de los principales condicionantes a la hora de planificar los desplazamientos, viendo limitada su movilidad y el acceso a más y mejores oportunidades. Más allá de la presencia de policía y elementos de seguridad como cámaras, las mujeres no se sienten seguras. Es clave ahondar, más allá de la provisión de infraestructura, sobre otro tipo de intervenciones y estrategias que promuevan la apropiación de los espacios públicos por mujeres, niñas y otras diversidades y trabajar junto a las áreas involucradas para mejorar la percepción de seguridad, la cual es un determinante en la movilidad de las mujeres.









# 08

# Glosario

N. del E.: El siguiente Glosario corresponde al glosario elaborado para el Plan de Movilidad Sostenible 2030 por la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad del Gobierno de la Ciudad Autóma de Buenos Aires.

## GLOSARIO SIGLAS

**IVC:** Instituto de vivienda de la ciudad

**AFD:** Agencia Francesa de Desarrollo

**AMBA:** Área Metropolitana de Buenos Aires

**BADATA:** Buenos Aires Data

**CABA:** Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**CAF:** Banco de Desarrollo de América Latina

**CTyT:** Código de Tránsito y Transporte

**CU:** Código Urbanístico

**ENMODO:** Encuesta de Movilidad Domiciliaria

**FFCC:** Ferrocarriles

**GBA:** Gran Buenos Aires

Foto 49. Playón de Chacarita.

**GCABA:** Gobierno de la Ciudad Autóma de Buenos Aires

**MEPeHU:** Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana

**MTB:** Metrobús

**PBA:** Provincia de Buenos Aires

**PIRU:** Proyecto integral de urbanización.

**SECTOP:** Secretaría de Transporte y Obras Públicas

**STPB:** Sistema de Transporte Público de Bicicleta

**SUBE:** Sistema Único de Boleto Electrónico

**WRI:** World Resources Institute

## A

### Accesibilidad

**Accesibilidad en la movilidad:** Diferentes condiciones que permiten el desplazamiento de las personas para realizar actividades o conseguir servicios. Contempla tanto a la posibilidad de efectuar un viaje como a la facilidad de realizar el trayecto hasta el destino. El nivel de accesibilidad depende de varios factores entre los cuales se destacan la oferta de transporte (cantidad y diversidad), la infraestructura disponible, la conectividad de la red y la posibilidad de pago.

**Accesibilidad universal:** Condición que debe cumplir todo entorno, producto y servicio a fin de garantizar su acceso con seguridad y de la forma más autónoma posible a todas las personas, en igualdad de condiciones. Por lo tanto, es una condición facilitadora en la interacción entre el sujeto y el medio, en un contexto inclusivo que contempla la heterogeneidad que caracteriza a la conformación de los grupos humanos.

**Accesibilidad económica:** Condiciones económicas que permiten la accesibilidad al transporte. El transporte representa uno de los principales gastos de los hogares y, por esta razón, la política tarifaria tiene un impacto central en su asequibilidad.

### Asequibilidad

En el caso del transporte hace referencia a qué tan alcanzables son las tarifas de transporte para la mayoría de los ciudadanos Se suele medir el número de viajes como porcentaje del sueldo mínimo, etc.

### Autonomía

Contar con la capacidad y con condiciones concretas para tomar libremente las decisiones que afectan sus vidas. Contempla la autonomía económica, en la toma de decisiones, física y su interrelación (OIG, 2019).

## B

### Barrios Populares

Se considera barrio popular a los barrios vulnerables en los que viven al menos 8 familias agrupadas o contiguas, donde más de la mitad de la población no cuenta con título de propiedad del suelo ni acceso regular a dos, o más, de los servicios básicos (red de agua corriente, red de energía eléctrica con medidor domiciliario y/o red cloacal).





### Barreras urbanas

Obstáculos que imposibilitan o complejizan la circulación vehicular o peatonal. Esto puede deberse a cuestiones físicas (grandes predios, espacios públicos de gran superficie con acceso limitado y la infraestructura vial) o inmateriales (falta de mantenimiento, poca iluminación, inseguridad, etc). Cuando las barreras se acumulan, pueden generar la desconexión de un barrio con el resto de la ciudad. Entre los impactos más graves pero menos visibilizados se pueden nombrar el mantenimiento o el aumento de la brecha social y de género.

### Bicisenda

Espacios situados sobre la acera destinados a la circulación exclusiva de bicicletas, señalizadas por demarcación horizontal y vertical.

## C

### Caminabilidad

Es un indicador de integración social y de dinamismo urbano. Las personas caminando por las calles suelen otorgar vitalidad y **seguridad** a una ciudad. Su presencia tiene una relación directa con el uso del espacio público y con las transiciones entre espacios de permanencia y espacios de tránsito. Una adecuada caminabilidad depende, entre otros factores, del grado de **accesibilidad**, el tipo de usos de suelo, el nivel o percepción de la **seguridad** vial y ciudadana, el potencial patrimonial o turístico de una zona.

### Caminata

La caminata es el modo de transporte realizado por el peatón y es parte de la movilidad activa. En el sistema de transporte, la caminata tiene un rol fundamental, siendo la responsable de la integración entre los distintos servicios o modos. A ella se le atribuyen externalidades positivas en términos de salud, seguridad, medio ambiente, cultura y economía local.

### Centro de transbordo

Lugar donde se concentran los intercambios modales. En la Ciudad el decreto 530/007 identifica formalmente a los principales centros de trasbordo (Constitución, Retiro, Flores, Federico Lacroze, Liniers, Alem, entre otros) con el objetivo de eficientizar los trasbordos y mejorar las condiciones de calidad de los mismos.

### Ciclovía

Parte de la red vial destinada a la circulación exclusiva de bicicletas. Ésta generalmente se delimita del resto de la calzada con pintura y/o algún elemento físico separador.

### Conectividad

Capacidad de colocar bienes, servicios, información y personas en los espacios requeridos, de acuerdo con las demandas de los distintos ámbitos de impacto de interés nacional, de forma eficiente, es decir mediante una minimización de costos y tiempos de los desplazamientos y en la optimización de la solución escogida entre distintas alternativas que pueden cumplir dicha función (Rozas, Jaimurzina y Pérez, 2015).

### Conurbano/Área Metropolitana

Región que comprende una serie de aglomerados urbanos que, a partir de un paulatino crecimiento y en ausencia de regulación que lo contenga, se fusionan.

### Cuidado

Bienes y actividades que permiten a las personas alimentarse, educarse, estar sanas y vivir en un hábitat propicio. Abarca tanto al cuidado material que implica un trabajo, al cuidado económico que implica un costo y al cuidado psicológico que implica un vínculo afectivo (Batthyany, 2004).

## E

### Ecobici

Sistema de Transporte Público de Bicicletas con estaciones automáticas las 24 horas, todos los días del año.

## Elección modal

Elección consciente o inconsciente del modo de transporte para realizar un viaje. Está relacionada con múltiples factores, algunos individuales, ligados a la situación geográfica, al nivel socioeconómico de los hogares y a las preferencias o posibilidades personales; otros externos, como la oferta, la previsibilidad, el nivel de servicio, los costos de cada uno de ellos, entre otros.

## Etapas de viaje

Es el tramo de desplazamiento que se realiza en un modo de transporte. Un viaje puede tener varias etapas usando uno o varios modos (caminata-caminata o caminata-subte, por ejemplo).

**I**

## Intermodalidad

Se trata de la integración para la conexión entre los distintos medios de transporte que facilitaría el uso de medios más eficientes y colectivos para las personas para optimizar rutas y destinos más fluidos. Busca disminuir el uso de vehículos privados y estimula el transporte público y el transporte no motorizado.

**m**

## Metrobús

Infraestructura de circulación exclusiva y paradores de ascenso y descenso, segregada físicamente de la circulación general, lo que permite reducir los tiempos de viaje y mejorar el confort y la accesibilidad de las paradas. Situados en vías troncales de la Ciudad, los metrobuses conectan los principales centros de trasbordo, potenciando la intermodalidad. El sistema tiene gran potencial de crecimiento, especialmente en corredores transversales y corredores metropolitanos.

## Modos de transporte

Corresponden a todas las formas en que las personas se movilizan. Se pueden clasificar en públicos-colectivos y privados. También en modos de transporte motorizados y no motorizados. En los no motorizados se deben contemplar los desplazamientos activos en las modalidades de caminata y bicicleta.

## Movilidad

Entiende aquí como un derecho básico y genérico de todos los seres humanos, como condición y medio de acceso a otros derechos fundamentales. Resulta indispensable para hacer uso de la mayor parte de los bienes y servicios; condiciona el acceso a la vivienda, al trabajo, a la educación, a la cultura, y al desarrollo personal y colectivo.

## Movilidad activa

Capacidad de movilizarse utilizando el cuerpo como motor, es decir, desplazándose a pie, en silla de ruedas, en bicicleta, en patines o patinetas, etc.

**n**

## Nodo intermodal

Son espacios donde las personas circulan para realizar intercambios modales. Éstos pueden ser organizados o espontáneos. Estos espacios de articulación cumplen un rol esencial, ya que permiten potenciar la red, aprovechar mejor las ventajas que ofrece cada modo y realizar economías de escala a la hora de diseñar soluciones. Los nodos, especialmente si ofrecen servicios adaptados a las necesidades de los usuarios, también pueden actuar como integradores y activadores económicos y sociales del espacio urbano donde se sitúan. En la ciudad se clasificaron en tres categorías: Regionales, Metropolitanos y Barriales.





**P**

## Patrón de movilidad

Sucesión ordenada de viajes construidos siguiendo un abanico de necesidades de destinos. La secuencia es la repetición del patrón. Suelen catalogarse en duplas como “Trabajo - Estudio”, “Cuidado - Trabajo”, “Culto y familia- Estudio”, “Cuidado - Estudio”, o en cadenas más largas según las actividades diarias de cada individuo. En las ciudades sudamericanas las mujeres, por tener a cargo más actividades domésticas o de cuidado, suelen tener patrones de viaje más complejos que los hombres.

## Personas con movilidad reducida (PMR)

Son aquellas personas que tienen permanente o temporalmente limitada su capacidad de moverse sin ayuda externa. Considera tanto de aquellos usuarios una discapacidad relacionada con la movilidad (paraplejía, tetraplejía, problemas óseos, etc.) como de quienes tienen dificultades por otros motivos (ancianos, embarazadas, personas con niños pequeños, etc.) (ODECU y SETRAM, 2015).

**R**

## Remises

Automóvil de alquiler no sujeto a itinerario predeterminado que realiza viajes de puerta a puerta, con tarifa prefijada para el recorrido total, usado por ocupación total del vehículo con previa reserva. A diferencia del taxi, no tienen color distintivo, no cuenta con taxímetro y no toma o deja pasajeros en la vía pública.

**T**

## Taxis

Servicio individual regulado por el Estado. Contrariamente a los remises, los taxis ocupados tienen la posibilidad de circular en carriles exclusivos de buses, ganando tiempo de viaje en horas pico. Este servicio funciona de manera tradicional, con parada a pedido en la vía pública, a través de servicios de Radiotaxi (llamadas telefónicas) o soluciones aplicativas.

## Transporte guiado

Aquel transporte que se sirve de un carril guía donde circula, por ejemplo los subtes, el ferrocarril, los trolebus, etc.

## Transporte público

Abarca el transporte urbano formal, incluyendo colectivos, subte, premetro, trenes metropolitanos, Metrobus, sistema de bicicletas compartidas y taxis. Se distingue del automóvil y las motocicletas que constituyen el transporte privado.

**U**

## Última milla

En la logística urbana se entiende como última milla o último kilómetro al viaje realizado por un producto hasta su destino final. El auge del comercio electrónico cambió la estructura de esta logística y requiere reglamentación específica para limitar los impactos negativos, particularmente sobre el ambiente y la seguridad vial.

**V**

## Viaje

Movimientos realizados por una persona para dirigirse de un punto (origen) a otro (destino) para desarrollar una actividad (motivo de viaje). Un viaje puede tener varias etapas usando uno o varios modos (caminata-caminata o caminata-subte, por ejemplo).

### Vías distribuidoras

Se clasifican en principales y complementarias. Las principales canalizan, predominantemente, movimientos de larga distancia internos (tránsito pasante), brindan conexión a los puntos no alcanzados por las vías troncales y distribuyen el tránsito urbano e interurbano hacia las vías distribuidoras complementarias y locales. Las complementarias canalizan, predominantemente, movimientos internos de distancia intermedia y distribuyen el tránsito desde las distribuidoras principales a las vías locales.

### Vías locales

Integran las calles de acceso o servicio local, los pasajes, las calles de convivencia y las calles peatonales. Canalizan, predominantemente, movimientos internos cortos de carácter local con escasa o nula presencia de tránsito pasante (acceso a frentistas). Una característica particular de las redes distribuidoras y locales de la CABA es su operación mayoritariamente en sentido único de circulación.

### Vías troncales
(autopistas y avenidas rápidas)

Éstas canalizan, predominantemente, los movimientos de larga distancia metropolitanos e interurbanos. Cumplen funciones de conexión y distribución de viajes de ingreso, egreso o pasantes que atraviesan la Ciudad sin detenerse.







# 09

# Bibliografía

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. Barrio 20.

*Fichas de Colecta Safetipin*

| Datos de Colecta | |
|---|---|
| Nombre del barrio | Barrio 15 |
| Colecta Diurna | 16-12-2021/ 16.10 hs a 17.50 hs |
| Colecta Nocturna | 17-12-2021/ 22.10 hs a 00 hs |
| KM colectados (promedio) | 26 |
| Paradas auditadas | 4 |
| Testimonios Colectados | 21 |
| Cant. Fotos Diurna | 1.190 |
| Cant. Fotos Nocturna | 750 |

Tabla 10. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio 15.

| Datos de Colecta | |
|---|---|
| Nombre del barrio | Barrio 20 |
| Colecta Diurna | 01-12-2021/ 18.16 hs a 19.53 hs |
| Colecta Nocturna | 01-12-2021/ 21.45 hs a 22.12 hs |
| KM colectados (promedio) | 14,5 |
| Paradas auditadas | 4 |
| Testimonios Colectados | 17 |
| Cant. Fotos Diurna | 244 |
| Cant. Fotos Nocturna | 624 |

Tabla 11. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio 20.





| Datos de Colecta | |
|---|---|
| Nombre del barrio | Barrio 21-24 |
| Colecta Diurna | 23-11-2021/ 17.27 hs a 18.19 hs |
| Colecta Nocturna | 23-11-2021/ 20.08 hs a 21.05 hs |
| KM colectados (promedio) | 26 |
| Paradas auditadas | 4 |
| Testimonios Colectados | 11 |
| Cant. Fotos Diurna | 697 |
| Cant. Fotos Nocturna | 641 |

Tabla 12. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio 21-24.

| Datos de Colecta | |
|---|---|
| Nombre del barrio | Barrio Lamadrid |
| Colecta Diurna | 21-12-2021/ 18.53 hs a 19.06 hs |
| Colecta Nocturna | 21-12-2021/ 20.37 hs a 20.50 hs |
| KM colectados (promedio) | 3 |
| Paradas auditadas | 4 |
| Testimonios Colectados | 12 |
| Cant. Fotos Diurna | 113 |
| Cant. Fotos Nocturna | 119 |

Tabla 13. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio Lamadrid.

| Datos de Colecta | |
|---|---|
| Nombre del barrio | Fraga - Playón de Chacarita |
| Colecta Diurna | 02-12-2021/ 17.52 hs a 18.33 hs |
| Colecta Nocturna | 02-11-2021/ 20.30 hs a 21.28 hs |
| KM colectados (promedio) | 6.50 |
| Paradas auditadas | 4 |
| Testimonios Colectados | 22 |
| Cant. Fotos Diurna | 390 |
| Cant. Fotos Nocturna | 52 |

Tabla 14. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio Playón de Chacarita.

| Datos de Colecta | |
|---|---|
| Nombre del barrio | Barrio Ramón Carrillo |
| Colecta Diurna | 16-11-2021/ 17.10 hs a 18.40 hs |
| Colecta Nocturna | 24-11-2021/ 18.00 hs a 20.05 hs |
| KM colectados (promedio) | 20 |
| Paradas auditadas | 4 |
| Testimonios Colectados | 22 |
| Cant. Fotos Diurna | 288 |
| Cant. Fotos Nocturna | 457 |

Tabla 15. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio Ramón Carrillo.





| Datos de Colecta | |
|---|---|
| Nombre del barrio | Rodrigo Bueno |
| Colecta Diurna | 30-11-2021/ 19.12 hs a 19.45 hs |
| Colecta Nocturna | 30-11-2021/ 20.30 hs a 21.05 hs |
| KM colectados (promedio) | 7 |
| Paradas auditadas | 4 |
| Testimonios Colectados | 12 |
| Cant. Fotos Diurna | 384 |
| Cant. Fotos Nocturna | 367 |

Tabla 16. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio Rodrigo Bueno.

| Datos de Colecta | |
|---|---|
| Nombre del barrio | Padre Rodolfo Ricciardelli |
| Colecta Diurna | 07-12-2021/ 17.52 hs a 18.48 hs |
| Colecta Nocturna | 07-12-2021/ 20.28 hs a 21.15 hs |
| KM colectados (promedio) | 15 |
| Paradas auditadas | 4 |
| Testimonios Colectados | 21 |
| Cant. Fotos Diurna | 695 |
| Cant. Fotos Nocturna | 608 |

Tabla 17. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli.

*Colección de imágenes por Safetipin*

| N° | Fecha de la colección de imágenes | Nombre del Barrio | Día (imágenes) | Día (Km) | Noche (imágenes) | Noche (Km) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 23-Nov-21 | Barrio 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-Dic-21 | Barrio 20 | 887 | 15.3 Km | 624 | 13.7 Km |
| 5 | 02-Dic-21 | Playón de Chacarita | 390 | 4.7 Km | 288 | 4.5 Km |
| 6 | 08-Dic-21 | Barrio 1-11-14 | 699 | 15.93 Km | 608 | 16.5 Km |
| 7 | 16-Dic-21, 4-Feb-22 | Barrio 15 | 1102 | 25.1 Km | 1216 | 27.2 Km |
| 8 | 21-Dic | Barrio Lamadrid | 133 | 3.07 Km | 119 | 2.97 Km |
| | | **Total** | **5204** | | **4710** | |

Tabla 18. Colección de imágenes por Safetipin.





| Rúbrica para Parámetros de calificación (paradas de autobús) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Clasificación | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Iluminación | **Ninguna** | **No funciona** | **Poca** | **Suficiente** | **Brillante** |
| | Sin calle u otras luces. | Hay iluminación pero no funciona (apagada/vandalizada). | Cuando las luces se pueden ver pero no claramente. | La iluminación permite una visibilidad clara. | La zona está muy bien iluminada. |
| Apertura | **Cero visibilidad** | **Poca visibilidad** | **Parcialmente visible** | **Bastante visible** | **Visibilidad total** |
| | Las esquinas u obstáculos no permiten la visibilidad del entorno y el panorama general. | Permite un panorama general pero no se ve claramente el área cercana y las proximidades. | Se puede ver un poco más adelante y de los alrededores. | Puede ver en casi todas las direcciones. | Puede ver claramente en todas las direcciones. |
| Visibilidad | **No miran** | **Pocos miran** | **Algunos miran** | **Muchos miran** | **Altamente visible** |
| | Ninguna ventana o entrada de comercios o residencias da a este punto. | Menos de 5 ventanas o entradas dan al punto. | Entre 5-10 ventanas o entradas dan al punto. | Más de 10 ventanas o entradas dan al punto. | Más de 20 ventanas o entradas dan al punto. |
| Presencia de seguridad | **Ninguna** | **Mínima** | **Moderada** | **Buena** | **Máxima** |
| | No hay guardias de seguridad o policía cerca. | La seguridad privada está disponible cerca. | El vecindario parece seguro o tiene estaciones de policía. | Policía disponible a distancia de llamada. | Se puede ver personal policial. |
| Estado de la ruta de paso | **Ninguno** | **Pobre** | **Justo** | **Bueno** | **Excelente** |
| | No hay camino disponible (pavimento inexistente). | Hay caminos pero están en muy malas condiciones (aceras rotas, sin baldosas, huecos). | Se puede caminar pero no es posible correr ya que hay obstáculos. | Fácil de caminar rápidamente o correr. Pavimento libre de obstáculos y bien mantenido. | Buena accesibilidad en un sentido amplio: rampas para personas con movilidad reducida en lugar de escalones o calles laterales. |
| Disponibilidad de transporte público | **No está disponible** | **A distancia** | **Cerca** | **Muy cerca** | **Muy accesible** |
| | Caminando 1.200 metros o más se puede encontrar algún medio de transporte y parada. | Caminando 800 metros se puede encontrar algún medio de transporte y parada. | Caminando una distancia entre 400 y 800 metros se pueden encontrar transporte y parada. | Caminando menos de 400 metros se puede encontrar transporte público y una parada. | Caminando menos de 100 metros se puede encontrar una parada de transporte. |
| Multitud | **Desierto** | **Pocas personas** | **Algunas personas** | **Bastantes personas** | **Una multitud de personas** |
| | Nadie a la vista. | Menos de 5 personas a la vista. | 5-10 personas a la vista. | 10-20 personas a la vista. | Más de 20 personas a la vista. |
| Presencia de mujeres | **No hay personas** | **No hay diversidad** | **Hay poca diversidad** | **Hay algo de diversidad** | **Hay diversidad** |
| | Nadie a la vista. | Sólo hombres. | La mayoría son hombres, algunas mujeres o niños. | Hombres, mujeres y niños casi iguales. | Más mujeres y niños que hombres. |

Tabla 19. Rúbrica para parámetros de calificación.

*Formulario de Encuesta y Auditorias en las Paradas de Transporte Público*

## Testimonio del Usuario

* Requerido

**1** ¿Con qué género te identificás? *
*Marcar solo una opción.*

- ☐ Femenino
- ☐ Masculino
- ☐ No binario
- ☐ Prefiero no decirlo
- ☐ Otro:

**2** Edad*
*Marcar solo una opción.*

- ☐ 15-20
- ☐ 20-25
- ☐ 30-35
- ☐ 40-45
- ☐ 50-55
- ☐ 50-60
- ☐ 60 y más

**3** Frecuencia con la que usas la parada de colectivo *
*Marcar solo una opción.*

- ☐ Diariamente
- ☐ 3-5 días por semana
- ☐ 1-2 días por semana
- ☐ Nunca
- ☐ Otro:

**3** Frecuencia con la que usas la parada de colectivo *
*Marcar solo una opción.*

- ☐ Diariamente
- ☐ 3-5 días por semana
- ☐ 1-2 días por semana
- ☐ Nunca
- ☐ Otro:

**4** Motivo de viaje cuando utiliza el colectivo *
*Marcar solo una opción.*

- ☐ Trabajo remunerado
- ☐ Educación
- ☐ Ocio (shopping, encuentro con un amigo etc)
- ☐ Tareas de cuidado ( llevar/buscar a los niños en la escuela, cuidado de adultos mayores)
- ☐ Otros:

**5** Por favor, seleccione el modo de transporte más utilizado para llegar a la parada de colectivo*
*Marcar solo una opción.*

- ☐ A Pie
- ☐ Bicicleta
- ☐ Auto
- ☐ Other:

**6** Seleccione las 2 razones más importantes para elegir el modo de desplazamiento seleccionado anteriormente. *
*Marcar todas las que correspondan*

- ☐ Costo
- ☐ Tiempo
- ☐ Comodidad
- ☐ Seguridad
- ☐ Posibilidad de ir en bicicleta / caminando hasta la parada de colectivo
- ☐ No hay otro modo disponible
- ☐ Otro:

**7** ¿Te sentís inseguro de camino a la parada de colectivo? *
*Marcar solo una opción.*

- ☐ Sí, siempre
- ☐ Sí, después de que oscurece
- ☐ A veces
- ☐ No Otro:

**8** ¿Te sentís inseguro mientras esperás en la parada del colectivo?*
*Marcar solo una opción.*

- ☐ Sí, siempre
- ☐ Sí, después de que oscurece
- ☐ A veces
- ☐ No
- ☐ Otro:

**9** En el caso de que te sientas inseguro en el camino o mientras esperás en la parada del colectivo, por favor especificá las razones.

_____
_____
_____
_____
_____
_____

Tabla 20. Formulario de encuesta y auditorías en las paradas de transporte público.





**10** Alguna sugerencia para mejorar la seguridad general y la accesibilidad en torno a las paradas de colectivo. *

_____
_____
_____
_____
_____
_____

**11** ¿Cuánto tiempo tardás en llegar a la parada de colectivo?*

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

*Formulario de Auditorias en las Paradas de Transporte Público*

## Información General

El correo electrónico del encuestado se registrará al enviar este formulario.
* Requerido

1 Email*

2 Nombre de la calle. Agregar una foto de la

3 Nombre de la parada de colectivo. Agregar una foto de la parada de colectivo.*

4 Marcar la ubicación de la parada de colectivo en el mapa *

**Infraestructura en la parada de colectivo**

5 ¿Qué características tiene la parada de colectivo que se obse
*Marcar todas las que correspondan.*

- ☐ Sticker con el número de la línea de colectivo
- ☐ Chapa con número de la línea de colectivo
- ☐ Poste
- ☐ Bulbo

- ☐ Refugio
- ☐ Refugio tipo Metrobús

6 ¿Cuáles de las siguientes opciones están disponibles en la parada de colectivo o cerca de la misma? *
*Marcar todas las que correspondan*

- ☐ Señalización de la parada de colectivo
- ☐ Asientos sin respaldo ni apoyabrazos
- ☐ Asientos con respaldo y/o apoyabrazos
- ☐ Rampa
- ☐ Baldosas tactiles
- ☐ Tacho de basura
- ☐ Bebedero
- ☐ Baño Público
- ☐ Otros:

7 Instalaciones Adicionales en la parada de colectivo *
*Marcar todas las que correspondan*

- ☐ Número de línea de colectivo.
- ☐ Horarios de los colectivos.
- ☐ Mapas de recorrido.
- ☐ Información en tiempo real de: llegada - partida y tiempo de espera del colectivo.
- ☐ Señalización Braille.
- ☐ Anuncio por sonido
- ☐ Información de números de emergencia (Policía - Asistencia Médica - Línea de acoso - Bomberos etc).
- ☐ Ninguna de las anteriores.
- ☐ Otros:

Tabla 21. Formulario de auditorías en las paradas de transporte público.





8 ¿La parada de colectivo está bien mantenida o el vandalismo ha afectado su uso? Por favor especifique.*
*Marcar todas las que correspondan*

**Auditoría Parada de Colectivo**

9 ¿Calificar el estado de la iluminación de la parada de colectivo *
*Marcar solo una opción.*

- ☐ Ninguna (No hay alumbrado público ni ningún tipo de iluminación)
- ☐ No funcional (hay luminarias pero no funcionan o están vandalizadas)
- ☐ Poca (se ven luces pero no con claridad)
- ☐ Suficiente (la iluminación es suficiente para ver con claridad)
- ☐ Brillante (el área está muy bien iluminada)

10 Fuentes de iluminación en la parada y sus alrededores *
*Marcar todas las que correspondan*

- ☐ Iluminación de la calle/vía???
- ☐ Postes de luz - iluminación a escala humana
- ☐ Reflectores
- ☐ Iluminación proveniente de locales o restaurantes cercanos
- ☐ Iluminación proveniente de puestos ambulantes
- ☐ Iluminación proveniente de las casas en el alrededor
- ☐ Iluminación proveniente de carteles publicitarios o señalización luminosa
- ☐ Ninguna
- ☐ Otro:

11 Calificar el sendero / vereda en la parada de colectivo y sus alrededores.
*Marcar solo una opción.*

- ☐ Ninguno (No hay sendero disponible)
- ☐ Pobre (Hay senderos pero en muy malas condiciones: pozos, vereda sin pavimentar, sin baldosas)
- ☐ Adecuado (Se puede caminar pero no correr debido a la existencia de obstáculos: veredas desniveladas, estacionamiento etc.)
- ☐ Bueno (Fácil para caminar rápido o correr: vereda bien mantenida y libre de obstáculos)
- ☐ Excelente (Buena accesibilidad para todos: rampas incluidas)

12 Alguna sugerencia para mejorar la seguridad general y la accesibilidad en torno a las paradas de colectivo. *
*Marcar solo una opción.*

- ☐ Señalización / Carteles publicitarios
- ☐ Basura
- ☐ Escombros de construcción
- ☐ Estacionamiento indebido
- ☐ Vegetación (árboles / arbustos) que obstruyen la circulación
- ☐ Vendedores ambulantes que obstruyen la circulación
- ☐ Luminaria pública / postes de luz
- ☐ Nichos de electricidad / Transformadores / Cabinas telefónicas
- ☐ Alcantarillas abiertas/descubiertas
- ☐ Ninguna de las anteriores

13 Cruces peatonales cercanos a la parada de colectivo *
*Marcar todas las que correspondan*

- ☐ Cruces peatonales
- ☐ Señalización Peatonal
- ☐ Puentes peatonales
- ☐ Pasos bajo nivel
- ☐ Ninguna de las anteriores
- ☐ Otros:

14 Elementos de accesibilidad universal en la Parada de Colectivo y alrededores *
*Marcar todas las que correspondan*

- ☐ Rampa
- ☐ Isla o refugio central en la vía para seguridad vial
- ☐ Pasamanos
- ☐ Baldosas táctiles
- ☐ Señalización Braille
- ☐ Señalización peatonal con audio
- ☐ Ninguna
- ☐ Otros:

15 Calificar la visibilidad en la parada de colectivo? *
*Marcar solo una opción.*

- ☐ 1 (No hay ventanas o entradas o ventas callejeras desde donde se puede ver este lugar)

- ☐ 2 (Menos de 5 ventanas o entradas desde donde se pueda ver este lugar)
- ☐ 3 (Entre 5 y 10 ventanas o entradas desde donde se puede ver este lugar)
- ☐ 4 (Más de 10 ventanas o entradas desde donde se puede ver este lugar)
- ☐ 5 (Más de 20 ventanas o entradas desde donde se puede ver este lugar )

**16** ¿Qué es lo que ves alrededor de la parada de colectivo? *
*Marcar todas las que correspondan*

- ☐ Locales / Restaurantes
- ☐ Locales temporales / Vendedores ambulantes
- ☐ Casas
- ☐ Oficinas
- ☐ Fábricas / Industrias
- ☐ Terrenos Vacantes
- ☐ Ninguno
- ☐ Otros:

**17** Presencia de personas en la parada de colectivo *
*Marcar solo una opción.*

- ☐ Desierto (Ninguna persona a la vista)
- ☐ Pocas personas (Menos de 5 personas a la vista)
- ☐ Algunas personas (5 / 10 personas a la vista)
- ☐ Bastantes personas (10/20 personas a la vista)
- ☐ Una multitud de personas (Más de 20 personas a la vista, con poco distanciamiento entre ellas.)

**18** Diversidad de personas en la parada de colectivo *
*Marcar solo una opción.*

- ☐ No hay personas (ninguna persona a la vista)
- ☐ No hay diversidad (solo hombres)
- ☐ Hay poca diversidad (la mayoría son hombres, mujeres y niños)
- ☐ Hay algo de diversidad (casi la misma cantidad de hombres, mujeres y niños)
- ☐ Hay mucha diversidad (más mujeres y niños que hombres)

**19** Diversidad de personas en la parada de colectivo *
*Marcar solo una opción.*

- ☐ Ninguna (No hay guardias de seguridad, policía, ni agentes de tránsito cerca)
- ☐ Mínima ( Hay presencia de seguridad privada cerca)
- ☐ Moderada (Presencia de seguridad privada o estaciones de policía en el barrio)
- ☐ Buena (Hay presencia de Policía a una distancia muy cercana)
- ☐ Alta (Hay presencia de Policía visible)

**20** Calificar la apertura visual (¿qué veo?) en la parada de colectivo y sus alrededores*
*Marcar solo una opción.*

- ☐ 1 (Esquinas y obstáculos que no permiten ver los alrededores o el panorama general)
- ☐ 2 (Se puede ver el panorama general pero los alrededores no se ven con claridad)
- ☐ 3 (Se puede ver un poco adelante y alrededor)
- ☐ 4 (Puede verse en casi todas las direcciones)
- ☐ 5 (Se ve claramente en todas las direcciones)

**21** ¿Alguna otra observación acerca de la parada de colectivo?

**Modos locales de transporte público**

**22** Existe algún modo de transporte local - Colectivos / Bicicletas / Taxis - disponibles cerca de la parada de colectivo? En caso afirmativo, desarrolle una breve descripción de su infraestructura y servicios disponibles. Agregue también algunas imágenes que apoyen su descripción.*





# Índice de fotos


- Foto 1. Diagnóstico a pie en el barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP) ..... 4
- Foto 2. Diagnóstico a pie en el barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP) ..... 5
- Foto 3. Diagnóstico a pie en el barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP) ..... 8
- Foto 4. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie en el barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP) ..... 10
- Foto 5. Diagnóstico a pie en el barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP) ..... 12
- Foto 6. Bicisenda en Barrio Mugica. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP) ..... 13
- Foto 7. Bicisenda en Barrio Mugica. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP) ..... 15
- Foto 8. Nuevo ingreso de línea 45 al Barrio Mugica. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP). ..... 17
- Foto 9. Vista aérea del barrio Rodrigo Bueno. Créditos al Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC) ..... 18
- Foto 10. Villa Desocupación. Tomada de Valeria Snitcofsky y el portal BBC.com ..... 19
- Foto 11. Villa 31. Tomada de Movimiento Evita y el portal BBC. com ..... 19
- Foto 12. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP). ..... 20
- Foto 13. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie en el barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP). ..... 23
- Foto 14. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie en el barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP). ..... 24
- Foto 15. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie en el barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP) ..... 24
- Foto 16. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie en el barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP) ..... 28
- Foto 17. Vista aérea del **barrio 15**. Créditos al Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC) ..... 31
- Foto 18. Postal urbana del barrio 15. Fuente: Google Maps ..... 32
- Foto 19. Calle Saraza entre Piedra Buena y José Ignacio Rucci. Fuente Google Maps ..... 34
- Foto 20. Barrio Los Perales - Av. Lisandro de la Torre. Fuente Google Maps ..... 37
- Foto 21. Diagnóstico a pie en el barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP) ..... 40
- Foto 22. Calle Herrera en el barrio 15. Tomada de Google Maps ..... 43
- Foto 23. Vista aérea del **barrio 20**. Créditos al Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC) ..... 47
- Foto 24. Postal urbana del barrio 20. Fuente Google Maps ..... 48
- Foto 25. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie en el barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP) ..... 56
- Foto 26. Vista aérea del barrio **21-24**. Créditos al Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC) ..... 63
- Foto 27. Postal urbana del barrio 21-24. Fuente Google Maps ..... 64
- Foto 28. Diagnóstico a pie barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP) ..... 72

- Foto 29. Vista aérea del barrio **Lamadrid**. Créditos al Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC) ..... 79
- Foto 30. Postal urbana del barrio Lamadrid. Fuente Google Maps. ..... 80
- Foto 31. Diagnóstico a pie barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP). ..... 87
- Foto 32. Vista aérea del barrio **Playón de Chacarita**. Créditos al Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC). ..... 89
- Foto 33. Postal urbana del barrio Playón de Chacarita. Fuente Google Maps. ..... 90
- Foto 34. Diagnóstico a pie barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP). ..... 97
- Foto 35. Vista aérea del barrio **Padre Ricciardelli**. Créditos al Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC). ..... 103
- Foto 36. Postal urbana del barrio Padre Ricciardelli. Fuente Google Maps. ..... 104
- Foto 37. Av. Perito Moreno y la Av. Varela. Tomada de Google Maps. ..... 106
- Foto 38. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie en el barrio 20. Créditos al Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC). ..... 112
- Foto 39. Vista aérea del barrio **Ramón Carrillo**. Créditos al Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC). ..... 119
- Foto 40. Postal urbana del barrio Ramón Carrillo. Tomada de Google Maps. ..... 120
- Foto 41. Autopista Cámpora. Tomada de Google Maps. ..... 122
- Foto 42. Av. Mariano Costa. Tomada de Google Maps. ..... 126
- Foto 43. Diagnóstico a pie barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP). ..... 128
- Foto 44. Vista aérea del barrio **Rodrigo Bueno**. Créditos al Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC). ..... 135
- Foto 45. Postal urbana del barrio Rodrigo Bueno. Tomada de Google Maps. ..... 136
- Foto 46. Diagnóstico a pie barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP). ..... 144
- Foto 47. Diagnóstico a pie barrio 20. Créditos a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SECTOP). ..... 155
- Foto 48. Mapeos Participativos y Diagnóstico a pie barrio 20. Créditos al Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC). ..... 158
- Foto 49. Playón de Chacarita. Créditos al Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC). ..... 161
- Foto 50. Playón de Chacarita. Créditos al Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC). ..... 167
- Foto 51. Barrio 20. Créditos al Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC). ..... 169






# Índice de tablas


- Tabla 1. Variables y calificación para parámetros Safetipin. Elaboración propia. ..... 26
- Tabla 2. Auditoría de las paradas de autobús del barrio 15. Elaboración propia. ..... 38
- Tabla 3. Auditoría de las paradas de autobús del barrio 20. Elaboración propia. ..... 54
- Tabla 4. Auditoría de las paradas de autobús del barrio 21-24. Elaboración propia. ..... 70
- Tabla 5. Auditoría de las paradas de autobús del barrio Lamadrid. Elaboración propia. ..... 86
- Tabla 6. Auditoría de las paradas de autobús del barrio Playón de Chacarita. Elaboración propia. ..... 96
- Tabla 7. Auditoría de las paradas de autobús del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboración propia. ..... 110
- Tabla 8. Auditoría de las paradas de autobús del barrio Ramón Carrillo. Elaboración propia. ..... 126
- Tabla 9. Auditoría de las paradas de autobús del barrio Rodrigo Bueno. Elaboración propia. ..... 142
- Tabla 10. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio 15. ..... 170
- Tabla 11. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio 20. ..... 170
- Tabla 12. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio 21-24. ..... 171
- Tabla 13. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio Lamadrid. ..... 171
- Tabla 14. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio Playón de Chacarita. ..... 172
- Tabla 15. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio Ramón Carrillo. ..... 172
- Tabla 16. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio Rodrigo Bueno. ..... 173
- Tabla 17. Datos de colecta diurna y nocturna Safetipin del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli. ..... 173
- Tabla 18. Colección de imágenes por Safetipin. ..... 174
- Tabla 19. Rúbrica para parámetros de calificación (parada de autobús). ..... 175
- Tabla 20. Formulario de encuesta y auditorías en las paradas de transporte público. ..... 176
- Tabla 21. Formulario de auditorías en las paradas de transporte público. ..... 178

# Índice de gráficos


- Gráfico 1. Línea de tiempo de los antecedentes. Elaboración propia. ..... 14
- Gráfico 2. Fases de la metodología. Elaboración propia. ..... 25
- Gráfico 3. Arquitectura del índice de seguridad. Elaboración propia. ..... 27
- Gráfico 4. Índice de seguridad diurna y nocturna del **barrio 15**. Elaboración propia. ..... 34
- Gráfico 5. Datos sobre las auditorías de las paradas de transporte público del barrio 15. Elaboración propia. ..... 36
- Gráfico 6. Valor promedio según variable del barrio 15. Elaboración propia. ..... 37
- Gráfico 7. Percepción de inseguridad del barrio 15. Elaboración propia. ..... 39
- Gráfico 8. Testimonios de usuarios del barrio 15. Elaboración propia. ..... 40
- Gráfico 9. Índice de seguridad diurna y nocturna del **barrio 20**. Elaboración propia. ..... 50
- Gráfico 10. Datos sobre las auditorías de las paradas del barrio 20. Elaboración propia. ..... 52
- Gráfico 11. Valor promedio según variable del barrio 20. Elaboración propia. ..... 53
- Gráfico 12. Percepción de inseguridad del barrio 20. Elaboración propia. ..... 55
- Gráfico 13. Testimonios de usuarios del barrio 20. Elaboración propia. ..... 56
- Gráfico 14. Índice de seguridad diurna y nocturna del **barrio 21-24**. Elaboración propia. ..... 66
- Gráfico 15. Datos sobre las auditorías de las paradas del barrio 21-24. Elaboración propia. ..... 68
- Gráfico 16. Valor promedio según variable del barrio 21-24. Elaboración propia. ..... 69
- Gráfico 17. Percepción de inseguridad del barrio 21-24. Elaboración propia. ..... 71
- Gráfico 18. Testimonios de usuarios del barrio 21-24. Elaboración propia. ..... 72
- Gráfico 19. Índice de seguridad diurna y nocturna del **barrio Lamadrid**. Elaboración propia. ..... 82
- Gráfico 20. Datos sobre las auditorías de las paradas del barrio Lamadrid. Elaboración propia. ..... 84
- Gráfico 21. Valor promedio según variable del barrio Lamadrid. Elaboración propia. ..... 85
- Gráfico 22. Testimonios de usuarios del barrio Lamadrid. Elaboración propia. ..... 87
- Gráfico 23. Índice de seguridad diurna y nocturna del **barrio Playón de Chacarita**. Elaboración propia. ..... 92
- Gráfico 24. Datos sobre las auditorías de las paradas del barrio Playón de Chacarita. Elaboración propia. ..... 94
- Gráfico 25. Valor promedio según variable del barrio Playón de Chacarita. Elaboración propia. ..... 95
- Gráfico 26. Datos sobre las auditorías de las paradas del barrio Playón de Chacarita. Elaboración propia. ..... 95
- Gráfico 27. Testimonios de usuarios del barrio Playón de Chacarita. Elaboración propia. ..... 97
- Gráfico 28. Índice de seguridad diurna y nocturna del **barrio Padre Rodolfo Ricciardelli**. Elaboración propia. ..... 106
- Gráfico 29. Datos sobre las auditorías del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboración propia. ..... 108
- Gráfico 30. Valor promedio según variable del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboración propia. ..... 109
- Gráfico 31. Percepción de inseguridad del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboración propia. ..... 111
- Gráfico 32. Testimonios de usuarios del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboración propia. ..... 112
- Gráfico 33. Índice de seguridad diurna y nocturna de los barrios **Ramón Carrillo**, Fátima y Lacarra. Elaboración propia. ..... 122
- Gráfico 34. Datos sobre las auditorías de los barrios Ramón Carrillo, Fátima y Lacarra. Elaboración propia. ..... 124
- Gráfico 35. Valor promedio según variable de los barrios Ramón Carrillo, Fátima y Lacarra. Elaboración propia. ..... 125
- Gráfico 36. Percepción de inseguridad de los barrios Ramón Carrillo, Fátima y Lacarra. Elaboración propia. ..... 127
- Gráfico 37. Testimonios de usuarios de los barrios Ramón Carrillo, Fátima y Lacarra. Elaboración propia. ..... 128
- Gráfico 38. Índice de seguridad diurna y nocturna del barrio **Rodrigo Bueno.** Elaboración propia. ..... 138
- Gráfico 39. Datos sobre las auditorías del barrio Rodrigo Bueno. Elaboración propia. ..... 140
- Gráfico 40. Valor promedio según variable del barrio Rodrigo Bueno. Elaboración propia. ..... 141
- Gráfico 41. Percepción de inseguridad del barrio Rodrigo Bueno. Elaboración propia. ..... 143
- Gráfico 42. Testimonios de usuarios del barrio Rodrigo Bueno. Elaboración propia. ..... 144
- Gráfico 43. Variable promedio según variable colecta diurna de todos los barrios. Elaboración propia. ..... 150
- Gráfico 44. Variable promedio según variable colecta nocturna de todos los barrios. Elaboración propia. ..... 151

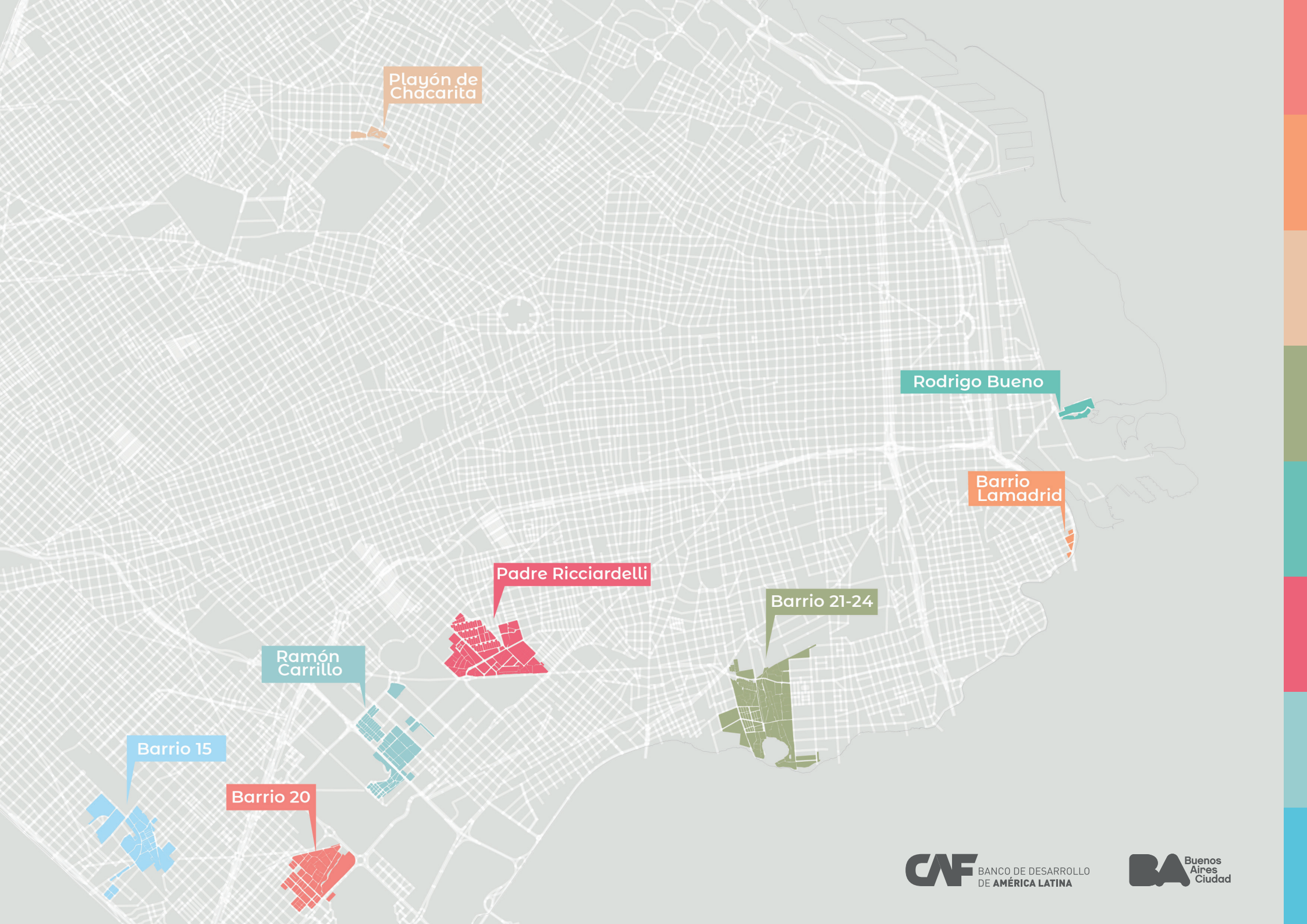





# Índice de mapas


- Mapa 1. Ubicación de los 8 barrios populares del estudio en la CABA. Elaboración propia. ..... 22
- Mapa 2. Ubicación del **barrio 15** en CABA. Elaboración propia. ..... 33
- Mapa 3. Índice de seguridad nocturno del barrio 15. Elaboración propia. ..... 35
- Mapa 4. Presencia de personas del barrio 15, colecta nocturna. Elaboración propia. ..... 36
- Mapa 5. Presencia Mixta del barrio 15, colecta nocturna. Elaboración propia. ..... 36
- Mapa 6. Ubicación de las paradas de autobús del barrio 15. Elaboración propia. ..... 38
- Mapa 7. Síntesis del barrio 15. Elaboración propia. ..... 41
- Mapa 8. Metodologías comparadas del barrio 15. Elaboración propia. ..... 44
- Mapa 9. Ubicación del **barrio 20** en CABA. Elaboración propia. ..... 49
- Mapa 10. Índice de seguridad nocturno del barrio 20. Elaboración propia. ..... 51
- Mapa 11. Presencia de personas barrio 20, colecta diurna. Elaboración propia. ..... 52
- Mapa 12. Presencia de personas nocturnas barrio 20, colecta nocturna. Elaboración propia. ..... 52
- Mapa 13. Ubicación de las paradas de autobús del barrio 20. Elaboración propia. ..... 54
- Mapa 14. Síntesis del barrio 20. Elaboración propia. ..... 57
- Mapa 15. Metodologías comparadas del barrio 20. Elaboración propia. ..... 60
- Mapa 16. Ubicación del **barrio 21-24** en CABA. Elaboración propia. ..... 65
- Mapa 17. Índice de seguridad del barrio 21-24, colecta nocturna. Elaboración propia. ..... 67

- Mapa 18. Presencia de personas barrio 21-24, colecta diurna. 68
  Elaboración propia.
- Mapa 19. Presencia de personas barrio 21-24, colecta 68
  nocturna. Elaboración propia.
- Mapa 20. Ubicación de las paradas de autobús del barrio 21- 70
  24. Elaboración propia.
- Mapa 21. Síntesis del barrio 21-24. Elaboración propia. 73
- Mapa 22. Metodologías comparadas del barrio 21-24. 76
  Elaboración propia.
- Mapa 23. Ubicación del barrio **Lamadrid** en CABA. 81
  Elaboración propia.
- Mapa 24. Ubicación del barrio Lamadrid. 83
  Google earth Pro.
- Mapa 25. Índice de seguridad diurno del barrio Lamadrid. 84
  Elaboración propia.
- Mapa 26. Índice de seguridad nocturno del barrio Lamadrid. 84
  Elaboración propia.
- Mapa 27. Ubicación de las paradas de autobús del barrio 86
  Lamadrid. Elaboración propia.
- Mapa 28. Ubicación del barrio **Playón de Chacarita** en 91
  CABA. Elaboración propia.
- Mapa 29. Índice de seguridad nocturno del barrio Playón de 93
  Chacarita. Elaboración propia.
- Mapa 30. Presencia de personas barrio Playón de Chacarita, 94
  colecta diurna. Elaboración propia.
- Mapa 31. Presencia de personas barrio Playón de Chacarita, 94
  colecta nocturna. Elaboración propia.
- Mapa 32. Ubicación de las paradas de autobús del barrio 96
  Playón de Chacarita. Elaboración propia.
- Mapa 33. Síntesis del barrio Playón de Chacarita. Elaboración 98
  propia.
- Mapa 34. Metodologías comparadas del Playón de 100
  Chacarita. Elaboración propia
- Mapa 35. Ubicación del barrio **Padre Rodolfo Ricciardelli** en 105
  CABA. Elaboración propia.
- Mapa 36. Índice de seguridad nocturno del barrio Padre 107
  Rodolfo Ricciardelli. Elaboración propia.
- Mapa 37. Presencia de personas del barrio Padre Rodolfo 108
  Ricciardelli, colecta nocturna. Elaboración propia.
- Mapa 38. Iluminación del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli, 108
  Elaboración propia.
- Mapa 39. Ubicación de las paradas de autobús del barrio 110
  Padre Rodolfo Ricciardelli. Elaboración propia.
- Mapa 40. Síntesis del barrio Padre Rodolfo Ricciardelli. 113
  Elaboración propia.
- Mapa 41. Metodologías comparadas del Padre Rodolfo 116
  Ricciardelli. Elaboración propia.
- Mapa 42. Ubicación del barrio **Ramón Carrillo** en CABA. 121
  Elaboración propia.
- Mapa 43. Índice de seguridad nocturno del barrio Ramón 123
  Carrillo. Elaboración propia.
- Mapa 44. Visibilidad del barrio Ramón Carrillo, colecta 124
  diurna. Elaboración propia.
- Mapa 45. Visibilidad del barrio Ramón Carrillo, colecta 124
  nocturna. Elaboración propia.
- Mapa 46. Ubicación de las paradas de autobús del barrio 126
  Ramón Carrillo. Elaboración propia.
- Mapa 47. Síntesis del barrio Ramón Carrillo. Elaboración 129
  propia.
- Mapa 48. Metodologías comparadas de Ramón Carrillo. 132
  Elaboración propia.
- Mapa 49. Ubicación del barrio **Rodrigo Bueno** en CABA. 137
  Elaboración propia.
- Mapa 50. Índice de seguridad nocturno del barrio Rodrigo 139
  Bueno. Elaboración propia.
- Mapa 51. Presencia de personas del barrio Rodrigo Bueno, 140
  colecta diurna. Elaboración propia.
- Mapa 52. Presencia de personas del barrio Rodrigo Bueno, 140
  colecta nocturna. Elaboración propia.
- Mapa 53. Ubicación de las paradas de autobús del barrio 142
  Rodrigo Bueno. Elaboración propia.
- Mapa 54. Síntesis del barrio Rodrigo Bueno. Elaboración 145
  propia.
- Mapa 55. Metodologías comparadas de Rodrigo Bueno. 148
  Elaboración propia.




CAF BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA

BA Buenos Aires Ciudad