

La movilidad de las mujeres en la zona sur de *São Paulo* (Brasil). Identificación de los problemas y soluciones desde su punto de vista

Women's mobility in southern São Paulo (Brazil). Problems and solutions from their point of view

Lupicínio Íñiguez-Rueda ¹ y José Hercílio Pessoa de Oliveira ²

¹ Universitat Autònoma de Barcelona, ² PUCSP

lupicinio.iniguez@uab.cat, hercilio.pessoa@uol.com.br

Resumen. Con frecuencia, las políticas públicas de movilidad, tanto en entornos urbanos como en rurales, no diferencian las especificidades de hombres y mujeres. En particular, los sistemas de transporte público no están dirigidos a satisfacer las necesidades de las mujeres, sino las demandas de los hombres. El objetivo de este trabajo es conocer la adecuación del espacio y el transporte públicos a la movilidad de las mujeres en la Región Sur de São Paulo (Brasil). Como método han sido realizados cuatro grupos de discusión de segmentos etarios desde 16 años a más de 80. Los resultados muestran que efectivamente la red de transporte público de la región no se adecúa al patrón de movilidad de las mujeres. Se presentan los problemas relacionados con la movilidad y las posibles soluciones desde el punto de vista de las mujeres residentes en la región.

Abstract. Public mobility policies, whether urban or rural, often do not differentiate the specific needs of men and women. Public transportation systems in particular are not aimed at meeting the needs of women, but the demands of men. The purpose of this study is to find out the suitability of public space and transportation for the mobility of women in the Southern São Paulo (Brazil). Four discussion groups were conducted with women aged 16 to over 80. The results shows that the region's public transportation network does not fit the mobility pattern of women. Problems related to mobility and possible solutions from the point of view of women residing in the area are presented.

Palabras clave. Mujeres; movilidad de las mujeres; transporte público, São Paulo.

Keywords. Women; mobility of women; public transport; São Paulo.

Formato de citación. Íñiguez-Rueda, Lupicínio, y Pessoa de Oliveira, José Hercílio (2017). La movilidad de las mujeres en la zona sur de São Paulo (Brasil). Identificación de los problemas y soluciones desde su punto de vista. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 7(1), 9-29. http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/iniguez_pessoa

Recibido: 16/12/2016; **primera revisión:** 09/03/2017; **aceptado:** 03/04/2017; **publicado:** 03/05/2017

Edición: Almería, 2017, Universidad de Almería

La movilidad de las mujeres en la zona sur de São Paulo. Análisis de la situación actual ¹

Compartimos con Jan Gehl (2015, p. 3) la idea de que una de las características comunes de casi todas las ciudades, independientemente de su localización, economía y grado de desarrollo, “[...] es que las personas que aún utilizan el espacio de la ciudad en gran número son cada vez más maltratadas. Espacio limitado, obstáculos, ruidos, polución, riesgo de accidentes y condiciones generalmente vergonzosas son comunes para los habitantes en la mayoría de las ciudades del mundo”.

La ciudad es prioritariamente de las personas, y las políticas públicas deberían protegerlas y asegurar sus derechos. De igual modo, la planificación urbana debería privilegiar la dimensión humana en los espacios públicos. En esa perspectiva, esta investigación pretende tensionar una realidad en que el tráfico en sí y la movilidad de las cosas parece más importante que las personas. Odair Furtado (2010, p. 29), en la conferencia “Espacio público: derecho de todos”, argumenta que: “Cuando hablamos de movilidad, estamos hablando desde la circulación de una persona en silla de ruedas atravesando la calle, la condición de movilidad que el deficiente físico encuentra en su cotidiano, hasta la discusión sobre ciudadanía”. Para ese autor, el derecho de ir y venir de las personas siempre debe estar en la discusión de las políticas públicas; sin embargo, éste no parece ser el caso siempre. En Brasil, por ejemplo, ámbito de nuestra investigación, la política nacional de movilidad urbana sostenible, formulada en 2004 por la Secretaría Nacional de Transporte y Movilidad Urbana

¹ Trabajo realizado con el apoyo del CNPq. Pesquisador Visitante do CNPq – Nivel 1. Proceso 310011/2016-7.

(Semob), afirma que el concepto usado en las últimas décadas está basado en la articulación y unión de políticas de transporte, circulación y accesibilidad con las políticas de desarrollo urbano, teniendo por finalidad proporcionar el acceso amplio y democrático al espacio urbano de forma segura, socialmente inclusiva y sostenible.

Sob o ponto de vista do cidadão que busca melhor qualidade de vida e o seu bem-estar social, o trânsito toma nova dimensão. Deixa de estar associado, de forma preponderante, à ideia de fluidez, de ser relacionado apenas aos condutores de veículos automotores e de ser considerado como um fenômeno exclusivo dos grandes centros urbanos, para incorporar as demandas de mobilidade peculiares aos usuários mais frágeis do sistema, como as crianças, os portadores de necessidades especiais e os idosos (Ramos, 2004, p. 16).

En lo que respecta al crecimiento desordenado de las grandes ciudades, concordamos con estas consideraciones.

Independente das causas do crescimento descontrolado das cidades brasileiras, nelas se instalou uma crise de mobilidade sem precedentes. A qualidade da mobilidade urbana tem se deteriorado dia após dia e os índices de mobilidade da população, especialmente a de baixa renda das regiões metropolitanas, vêm sendo brutalmente reduzidos. O tecido urbano constitui-se de um emaranhado de vias cuja única função é o de tentar adequá-lo ao acelerado e descontrolado processo de urbanização, catalisado pelo vigente paradigma de mobilidade centrado no transporte individual (Ramos, 2004, p. 4).

Para nosotros, estudiar la movilidad urbana contribuye a la comprensión de la relación de las personas con el espacio compartido. Sin embargo, como señala Marcos Bicalho (2010), no es posible tratar la movilidad urbana como un conjunto de temas aislados. Al contrario, debe ser entendida como un sistema de componentes entre las más diversas formas de movilidad de personas y cosas en el espacio público. Las iniciativas para devolver el espacio de la ciudad a las personas y promover todas las formas posibles de movilidad necesitan de conectividad; por ejemplo, cuando se incentiva el uso de movilidad sostenible como bicicletas o caminar, se está promoviendo también la salud y el bienestar.

Sea para los coches particulares que llenan las calles de los grandes centros urbanos, sea para el transporte público, la movilidad es un tema central en la gestión de la ciudad, particularmente de las capitales. La planificación de la movilidad y del transporte público es directamente dependiente de concepciones ideológicas, políticas y sociales que varían geográfica y temporalmente (Carvalho et ál., 2011; Gomide y Galindo, 2013; Vasconcelos, 2001). Producidos en diversas áreas científicas, incluyendo la geografía, la sociología y el análisis de políticas públicas (Hernández y Witter, 2011), los estudios ponen de manifiesto múltiples aspectos del dibujo del mapa viario.

En consonancia con la mayor parte de la literatura, los principales factores que interfieren en la movilidad de las personas en la ciudad son: los ingresos económicos, la edad, la ocupación, el nivel educacional y el género (Figueroa, Godard y Henry, 1997; Metran y Mantovani, 2013; Vasconcellos, 2001; Vasconcellos, Carvalho y Pereira, 2011). La movilidad aumenta a medida que crece la renta individual, variando conforme al perfil socioeconómico de las personas y la multiplicidad de hábitos en función de diferentes grupos sociales. Las personas de menor edad acostumbran a desplazarse acompañadas de mayores; los niños en edad escolar se desplazan caminando o en bicicletas; los jóvenes usan transporte público y, a menudo, la bicicleta; los adultos usan medios motorizados, pero también caminan porque el uso del transporte privado depende de la posición de la persona en la estructura familiar –por ejemplo, es usual que los hombres usen coche o moto con más frecuencia que las mujeres; que las personas más ancianas los usen más que los jóvenes y, asimismo, que las personas en edad económicamente activa los utilicen más que las inactivas (Vasconcellos, 2005; Vasconcellos et ál., 2011)–.

La movilidad urbana es un sistema altamente complejo en el que están implicados múltiples factores: (a) estructura y tamaño de la familia (Diaz Olvera, Plat y Pochet, 1997; Turner y Kwakye, 1996; Ferro y Lentini, 2012; Figueroa, 2005; Hernández, 2012); (b) nivel de ingresos (Araujo et ál., 2011; Carvalho et ál., 2013; Carvalho y Pereira, 2012; Diaz Olvera, Plat y Pochet, 1997); (c) edad (Barbosa, 2014; Blanco et ál., 2014; Turner y Kwakye, 1996); (d) género (Diaz Olvera, Plat y Pochet, 1997; Cusset, 1997; Sharma y Gupta, 1998; Hallak, 1977; Vasconcellos, 1997; Peters, 1998; Tobío, 2000); (e) cultura y grupo étnico (Castro, 2013; Peters, 1998; Russi y Dutra, 2014); (g) dificultades para la movilidad (Brasil, 2006a, 2006b; Miranda, Pinto y Olmos, 2014); (h) tiempo y espacio (Hagerstrand, 1970; Shafer, 1998; Tolley y Turton, 1995; Marchetti, 1994; Miralles-Guarch, 2006; Pereira y Schwanen, 2013; Young, Aguiar y Rossas, 2013); (i) inmovilidad (Gonçalves, Andrade, Portuga, 2014; Matteo y Carvalho, 2011; Sharma y Gupta, 1998; Diaz Olvera, Plat y Pochet, 1997); etc.

En este sentido se han remarcado condicionantes de la movilidad de carácter socio-estructural como la pobreza, la infancia y la adolescencia, el género, la tercera edad (adultos mayores) y las deficiencias.

- Desigualdad y Pobreza

Los principales problemas que enfrentan las personas más pobres en relación al transporte son: la inequidad en el acceso físico y económico al espacio; la inseguridad; la calidad ambiental; la comodidad; y la convivencia (ITRANS, 2012; Rodríguez Vignoli, 2008).

El problema principal proviene seguramente de la necesidad de vivir en áreas periféricas de las ciudades, lejos de los lugares del trabajo y con escasos equipamientos públicos (escuelas, centros de salud, etc.); la inexistencia de una infraestructura adecuada al peatón (aceras, ciclovías, etc.); la falta de transporte público (espacial y temporal); el precio del transporte público; las infraestructuras pensadas para el transporte privado que chocan con el transporte público; un parque de vehículos envejecidos y extremadamente contaminantes (Cass, Shove y Urry, 2005).

- Infancia y adolescencia

Niñas y adolescentes enfrentan sobre todo problemas de seguridad: vías poco compatibles con caminar o ir en bicicleta, inseguridad física, etc. (Gonçalves, 2013; Carvalho et ál., 2011)

- Género

Los sistemas de transporte público no están dirigidos a satisfacer las necesidades de las mujeres, aunque están bastante bien orientados a satisfacer las necesidades de los hombres (Beall, 1996; Gomide, 2003; Tobío, 2014).

El principal problema que enfrentan las mujeres se relaciona con la oferta de servicios públicos y privados que ellas utilizan: la infraestructura de transporte no coincide con las infraestructuras de servicios. Otros problemas tienen que ver con la división del trabajo, el reparto de papeles, las diferencias económicas (Miralles Guasche y Martínez Melo, 2012; Díaz y Jiménez, 2010; Tobío, 2002). A todo esto habría que añadir: deficiencias en la infraestructura para caminar (aceras, etc.), problemas de señalización, horario del transporte (baja oferta en horas no punta), acoso sexual en el transporte público.

- Adultos mayores y personas con problemas de movilidad

Los adultos mayores y las personas con dificultades de movilidad tienen problemas muy similares a los de las mujeres. Son especialmente importantes los problemas para la movilidad caminando que se deriva de la mala infraestructura (Flamm, Jemel y Kaufmann, 2008; Zamorano, Alba, Caprón y González, 2012).

Es por todo ello que planteamos una investigación que tiene la pretensión de enfocar la movilidad urbana desde la perspectiva de las mujeres y la apropiación del espacio público en la zona sur de la ciudad de São Paulo, así como los desafíos de los desplazamientos que las mujeres enfrentan en su vida cotidiana. Así pues, discutiremos la movilidad en sus múltiples formas: de la planificación urbana del transporte público a las dificultades de locomoción; de las calles estrechas y tomadas por automóviles a la ausencia de movilidad sostenible, como ciclovías y aceras apropiadas para quien camina; del miedo de salir de casa por culpa de la violencia al acoso sexual en los transportes públicos y en las calles.

Esta investigación se está realizando en los distritos de *Jardim São Luiz* y *Jardim Ângela*, ambos en la zona sur de la ciudad de São Paulo. La elección se dio porque los dos autores somos parte de la *Estação de Pesquisa Urbana M'Boi Mirim* (Estación de Investigación Urbana M'Boi Mirim)² que realiza diversas investigaciones en la región. Como parte del equipo hemos venido observado los trastornos y las dificultades de locomoción que las mujeres enfrentan cotidianamente, lo que nos llevó a focalizar nuestro interés en el mapeamiento de los posibles lugares por donde las mujeres se desplazan, como servicios de salud y de otras áreas de la administración pública, mercados, farmacias, iglesias, hospitales, panaderías, parques, centros de compras, casa de amigos y parientes, terminales de autobuses y otros.

Se diseñaron talleres (Spink, Menegon y Medrado, 2014) por considerarlos una herramienta altamente pertinente, tanto para la generación de informaciones y significados como para la argumentación y confrontación de experiencias y perspectivas. Hasta el momento, el trabajo de campo ha consistido en la realización de cuatro talleres en los que han participado mujeres de diferentes franjas etarias. Hemos indagado sobre cómo ellas acceden a los diferentes espacios y cuáles son sus dificultades de movilidad. A partir de esas informaciones, este trabajo espera dar alguna luz sobre la adecuación de los servicios de transporte público al patrón de movilidad de las mujeres en la región, identificando los que son sus principales problemas y las soluciones que proponen.

Descripción del contexto de la investigación

La región de *M'Boi Mirim* es históricamente asociada a *Santo Amaro*, distrito de la zona sur de la ciudad de *São Paulo*. Según la historiadora Denise Mendes (França, 1999), el área del antiguo municipio de *Santo Amaro*, *M'Boi*, surgió de uno de los núcleos poblacionales establecidos por los padres de la Compañía de Jesús durante el periodo colonial. En el siglo XVI, el padre José de Anchieta dirigió ese núcleo, que recibió la donación de tierras y construyó una capilla dedicada a *Santo Amaro* (patrón de los agricultores), atrayendo con eso algunas personas que se establecieron como habitantes en su entorno. El 14 de enero de 1980, la capilla de *Santo Amaro* fue elevada a la parroquia por el hecho de que el núcleo ya había alcanzado una población significativa.

El crecimiento atrajo inversores, como el alemán Alberto Kuhlmann, emprendedor responsable de la creación de la primera vía férrea que dinamizó la vida e impulsó las inversiones urbanas e inmobiliarias de la región sur de la capital paulista. Inaugurada en 1886, la *Cia. Carris de Ferro de São Paulo a Santo Amaro* trajo para ese contexto la necesidad de creación de nuevos núcleos urbanos. En 1899, la vía férrea fue comprada por la *The São Paulo Tramway, Light & Power Co.*, empresa canadiense autorizada a explotar la producción y distribución de energía eléctrica y el transporte colectivo en Brasil. La *Light*, como acabó siendo conocida, compró las otras empresas del ramo, monopolizando los servicios públicos de la ciudad.

² <http://ceapg.fgv.br/m-boi/sobre-estacao>

La principal intervención de la multinacional en Santo Amaro sucedió en 1906, cuando construyó en la región un lago artificial que quedaría conocido como *Represa de Guarapiranga* (França, 1999). Los trabajos del embalse duraron tres años, después de los cuales, Guarapiranga tuvo acumulados doscientos millones de metros cúbicos de agua, ocupando una gran extensión de tierras antes usadas por pequeños propietarios rurales (sitios y cortijos) para el cultivo agrícola.

Esas áreas de *Guarapiranga* y de Santo Amaro, por su verde y su exuberancia natural, fueron pensadas inicialmente como espacios de deporte y ocio. La Light, percibiendo el poder recreativo de la represa, instaló una línea de tranvía que partía de la *Praça da Sé*, en el centro de la ciudad de *São Paulo*, hasta Santo Amaro. Con nuevas y elegantes prácticas deportivas e incluso sociales, Santo Amaro iba siendo modelado con el aspecto de un balneario europeo. Fue así que, entre los años 1930 y 1950, los paulistas de diferentes clases sociales pasaron a frecuentar o adquirir propiedades en la región.

Las transformaciones socioeconómicas de la segunda mitad del siglo XX también generaron cambios y redireccionamientos en los negocios e inversiones que se realizaban en la región. Fue así que una nueva dinámica de ocupación se instaló en la zona sur paulistana. Alrededor de la década de 1950, se inició un proceso de ocupación más intenso de *M'Boi Mirim*, que culminó en el fraccionamiento de los antiguos sitios y cortijos en lotes. En ese contexto, diversos pueblos comenzaron a formarse en la región, la mayoría como vivienda de obreros que estaban llegando de varios Estados y también del interior paulista para trabajar en las fábricas que se instalaron en Santo Amaro. Esos trabajadores llegaron de forma esparcida y gradual hasta mediados de los años sesenta, cuando la ocupación se hizo desordenada y pasó, inclusive, a avanzar sobre áreas de preservación de los manantiales.

El dinamismo del mercado de trabajo, en especial el de “mano de obra barata”, exigió la construcción de viviendas de bajo coste en la capital. Este fue el momento de la primera crisis habitacional, con la expansión de la ciudad hacia todas las direcciones, en virtud de la cual surgieron nuevos barrios y villorios. En el objetivo de ese movimiento emergió una nueva modalidad de producción del espacio urbano, la llamada autoconstrucción, esbozada a partir de 1930 y consolidada en 1940 (Kowarick, 2009).

De vivienda en vivienda, fueron surgiendo los jardines, los pueblos, los barrios y, con ellos, una nueva estructura habitacional “sin infraestructura”. Las intervenciones del poder público se realizaban generalmente sólo tras la ocupación consumada y la instalación de las personas en un terreno susceptible a desastres. Por esa razón, los representantes del poder municipal pasan a lidiar con este tipo de espacio como área de riesgo instituida. Sin embargo, entre el riesgo y la falta de vivienda, el común de la gente escoge la vivienda. Esa elección demanda el desarrollo de estrategias de supervivencia bajo condiciones de riesgo, lo que se da por medio de la producción de saberes y prácticas cotidianas.

La densificación poblacional y la ocupación desordenada de los espacios públicos remedian la necesidad de vivienda, pero dificultan la circulación de las personas. En la región de *M'Boi Mirim* falta todo: el autobús no circula internamente en el barrio, tampoco hay transporte sobre raíles (trenes o metro). La malla férrea es muy pequeña y no llega hasta el final de la región. La ciclovía, como una forma de movilidad o como una práctica deportiva, es algo a lo que las personas de la periferia no tienen acceso. Las vías ya existentes son estrechas y están abarrotadas de coches, motos y peatones. Cuando existen, las calzadas son irregulares, pequeñas y llenas de agujeros. La movilidad de los peatones también es vista con negligencia por el poder público –las personas disputan los espacios con vehículos motorizados–. Las callejas, las colinas, las escaleras excluyen a los ancianos o a aquellos con dificultades físicas de

locomoción. La violencia de las calles, el asedio sexual, los asaltos constantes a cualquier hora del día, en especial en aquellas de mayor flujo, impiden a las personas salir de casa³.

Según las investigadoras Fernanda Mena y Juliana Gragnani, del Instituto Datafolha⁴, el transporte público es el lugar donde más ocurre acoso a las mujeres de la ciudad: 35% dijeron ya haber sido víctima de algún tipo de asedio –22% declararon haber sufrido acoso físico, mientras 8% fueron objeto de asedio verbal y 4% de ambos–. Después del transporte público, los escenarios de acoso son la calle (33%), la discoteca (19%) y el trabajo (10%).

Ya que, en el ámbito de la movilidad, el Estado no las protege suficientemente, las mujeres se organizan, haciendo surgir iniciativas importantes de resistencia a esas violencias. Una web, “*Chega de ffo fio*”, fue creada para que ellas denuncien cualquier tipo de violencia sufrida; en ella hay varios relatos de violencia sexual en la región de *M’Boi Mirim*. El mensaje de las creadoras dice:

*“Nadie debería tener miedo a caminar por las calles simplemente por ser mujer. Pero desafortunadamente eso es algo que sucede todos los días. Poco se discute y casi nada se sabe sobre el tamaño y la naturaleza del problema. Chega de fio fio fue creada para luchar contra el asedio sexual en lugares públicos. Pero queremos aquí también luchar contra otros tipos de violencia contra la mujer”*⁵.

La web se propone mapear los lugares más incómodos y hasta peligrosos para mujeres en Brasil. Quien sufrió acoso o algún otro tipo de violencia comparte su testimonio. También es posible compartir historias que las mujeres testifican y hacer denuncias.

La especificidad de la movilidad de las mujeres en el espacio urbano

El modo como el espacio público fue pensado no contemplaba la participación de las mujeres. La ciudad, según el ideario del Estado moderno, fue pensada por los hombres. En los *Excluidos de la historia*, Michelle Perrot (2006) afirma que, en el occidente contemporáneo, ya que el poder está destinado a la figura masculina, las mujeres invierten en lo privado, en lo familiar e incluso en lo social, en la sociedad civil. Ellas representan un poder oculto, circulando en el tejido social, escondido, secreto mecanismo de las cosas. Así, las mujeres son ignoradas no solo en sus idearios, sino también en la circulación del espacio público.

María Odila Leche da Silva Días (1995) argumenta que las mujeres multiplican en el cotidiano formas de resistencia y luchas, reavivando lo político en el campo de la historia social. La urbanización de la ciudad de São Paulo produjo riquezas para una burguesía europeizada y mucha miseria para mujeres pobres, esclavas y liberadas. Excluidas de los trabajos formales, sobrevivían de la artesanía casera y del pequeño comercio ambulante: “[...] la organización de su sustento dependía de lazos muy fuertes de solidaridad y de vecindad, que se improvisaban y modificaban continuamente” ([...] a organização do seu ganha-pão dependia de laços muito fortes de solidariedade e de vizinhança, que se improvisavam e modificavam continuamente”); Días, 1995, p. 16).

³ Los repertorios sobre los enfrentamientos y desafíos a la movilidad urbana forman parte del cotidiano de uno de los autores de este artículo, que vive hace dieciocho años en la región donde se realiza la investigación y acompaña diversos movimientos sociales de mujeres que relatan los desafíos cotidianos de la movilidad en la ciudad. Las mujeres son las que más sufren. En las conversaciones cotidianas relatan violencia, asedio sexual y todos los tipos de falta de respeto, en la calle o en los transportes públicos.

⁴ Estudio Datafolha, publicado el 08/11/2015, en: <www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2015/11/1703472-mulheres-sofrem-mais-assedio-no-transporte-publico-segundo-datafolha.shtml>. Acceso en: 11 jul. 2016.

⁵ Disponible en: <<http://chegadefiofio.com.br/>>. Acceso en: 28 jun. 2016.

La distinción entre trabajo femenino y trabajo masculino representó pérdidas intolerables y creó el “lugar de la mujer”, excluida de la participación de la vida fuera de casa, a partir del siglo XI. Esa invención creó el hogar moderno, que presupone una separación entre la vida doméstica y el mundo del trabajo. Pero las mujeres del siglo XVIII, que se quedaban en casa mientras los hombres se distanciaban por el trabajo, construían un conocimiento del barrio y de sus necesidades por el simple hecho de compartir en la convivencia. Como en muchas situaciones, en aquel periodo, ellas administraban las cuentas de la casa, hacían la feria, iban al mercado y transitaban en esos espacios por donde las informaciones circulaban. Conforme explica Christopher Lasch (1999, p. 115):

O trabalho doméstico e o cuidado dos filhos não exauriram a energia das mulheres. Pelo contrário, donas de casa e mulheres solteiras participavam de várias atividades que as faziam sair de casa. Elas organizavam sociedades beneficentes, sociedades feministas de reforma e missão estrangeira e uma vasta cadeia de ligas antialcoólicas. Criavam instituições filantrópicas e de caridade. Muitas participavam da cruzada contra a escravidão e de movimentos pela paz, além de lutar pela reforma nas prisões e, claro, do movimento pela liberação da mulher.

Contemporáneamente, se mueven más por la ciudad y se desplazan durante el día para lugares diferentes y más diversos que los hombres. Siendo así, pueden tener más problemas de movilidad, ya que el transporte público no toma en cuenta sus especificidades. La elección de la política pública para el transporte es sexuada, toda vez que privilegia a los hombres, no habiendo una diferenciación en la forma de transportarlos.

Los desplazamientos de las mujeres demuestran características específicas en la medida en que desempeñan actividades en el espacio privado (el mundo del hogar y de la familia) y en el espacio público (el mundo del trabajo y de la competitividad), componiendo una red propia de movilidad (Forneck y Zuccolotto, 1996). Su desplazamiento dentro y fuera del barrio no es pensado. Las mujeres trabajan fuera de casa, llevan a los niños y niñas a la escuela, van a la casa de los abuelos y abuelas, a la guardería, al puesto de salud. Ellas conviven con varios mundos: el del “hogar”, el espacio privado, y el del “trabajo” y la “competitividad”, el espacio público, componiendo así una red propia de movilidad, invisible para la organización de los transportes públicos.

Las mujeres también poseen patrones de viaje diferenciados según características demográficas. La movilidad femenina depende de diversos factores, tales como la edad, la responsabilidad en el cuidado de niños y ancianos, la renta, el nivel de empleo, la clase social y la educación. Forneck y Zuccolotto (1996) observan incluso que, debido al hecho de estar más sujetas al régimen de trabajo de menor experticia y por realizar más visitas sociales entre sus familias y amigos, las mujeres viajan con mayor frecuencia en periodos fuera de la hora punta, si se comparan con los hombres. Según esos autores, el Departamento de Transportes de Reino Unido considera que el equilibrio entre esos factores varía, por ejemplo, entre regiones, destacando la importancia del papel de los operadores de transportes en la recolección de informaciones locales que necesitan ser cada vez más específicas. De ese modo, se hace posible comprender las características de esas potenciales usuarias y atenderlas de forma más adecuada (Forneck y Zuccolotto, 1996).

En Brasil (Ramos, 2004, p. 11), las directrices de la política de movilidad “[...] se proponen contribuir al crecimiento urbano sostenible y la apropiación justa y democrática de los espacios públicos, promoviendo y apoyando la circulación segura, rápida y confortable en transporte colectivo y en medios no motorizados”. Sin embargo, entre sus nueve principios y sus veintinueve directrices, no hay ninguna mención a las especificidades de la movilidad femenina.

Todas estas características y dificultades sustentan la necesidad de investigar e intervenir específicamente en este campo. Al final, nuestro deseo sería establecer criterios para el diseño del espacio y el transporte públicos orientados a cubrir las necesidades de las mujeres en relación a la movilidad en general, y a la mayor accesibilidad de servicios. De manera prioritaria, vamos entonces en esta investigación a intentar entender los problemas y los retos que las mujeres tienen que enfrentar en la movilidad.

La movilidad de las mujeres en la región de *M'Boi Mirim*. Especificaciones sobre el método

Como ya se ha mencionado, en esta investigación tenemos como enfoque la movilidad de las mujeres, ya que las políticas públicas de movilidad en las grandes ciudades no diferencian las especificidades de hombre y mujer. Una multiplicidad de posibilidades es pensada con base en las relaciones de géneros. Partimos del presupuesto de que los sistemas de transporte público no están dirigidos a la satisfacción de las necesidades femeninas, siendo más orientados a las demandas masculinas (Beall, 1996).

El objetivo de la investigación⁶ es conocer la adecuación del espacio y el transporte públicos a la movilidad de las mujeres en la Región Sur de São Paulo desde su propio punto de vista.

Como procedimiento para la obtención de información, hemos realizado talleres como combinación de técnicas frecuentemente usadas en diseños de investigación-acción. Estos talleres⁷ tienen características propias de los grupos de discusión (Ibáñez, 1979) en tanto que están orientados a la generación de información y debate, pero incluyen también el desarrollo de actividades específicas realizadas en contexto de dinámica grupal. Este carácter híbrido de los talleres ha sido señalado por Mary Jane Spink, Vera Menegon y Benedito Medrado, cuando señalan que, desde un punto de vista teórico-metodológico, el taller es una estrategia facilitadora de intercambios dialógicos y de construcción de sentidos con procedimientos que pueden recordar a los grupos focales, a las estrategias de dinámica de grupos o a los conversatorios (Spink, Menegon y Medrado, 2014).

En este caso, la discusión es complementada añadiendo una actividad, siguiendo las formas tradicionales de la dinámica de grupos, orientada a la generación de un mapa colectivo de movilidad.

Se han realizado cuatro talleres de mujeres de diferentes franjas de edad:

- Grupo 1: mujeres mayores de 65 años
- Grupo 2: mujeres entre 30 y 64 años (trabajadoras con o sin responsabilidades de cuidado)
- Grupo 3: mujeres entre 19 e 29 años (estudiantes o trabajadoras con o sin responsabilidades de cuidado)
- Grupo 4: Mujeres adolescentes y jóvenes entre 16 y 18 años

Los talleres tuvieron una duración entre 60 y 90 minutos, y contaron con la participación de entre 5 y 12 personas. En primer lugar se explicó a las participantes cuáles eran los objetivos de la investigación en general, y del taller en particular. En la presentación se indicó la necesidad de grabar las discusiones para facilitar el análisis al tiempo que se explicitaba el compromiso con el mantenimiento del anonimato de

⁶ Esta investigación forma parte de un programa de investigación más amplio, denominado “Vulnerabilidades urbanas y acción pública”, que se desarrolla en la *Estação de Pesquisa Urbana M'Boi* del *Centro de Estudos de Administração Pública e Governo* (CEAPG-FGV). La estación de investigación urbana es un espacio virtual, reticular y territorializado que reúne investigadores en el campo de las cuestiones urbanas y que comparten el objetivo de visibilizar los problemas de la región y producir conocimiento en beneficio de la acción pública.

⁷ En la tradición de las ciencias sociales brasileñas reciben el nombre de “oficinas”.

todas las participantes. Estas informaciones también están incluidas en el consentimiento informado que las participantes firmaban antes del inicio del taller.

Los talleres tuvieron la siguiente secuencia: (a) presentación, (b) solicitud de la descripción de la movilidad durante un día de la semana y durante un día del fin de semana; (c) dibujo de mapas y rutas; y (d) conversación sobre los trayectos realizados.

Para el análisis se ha seguido un análisis de contenido categorial (Vázquez, 1999), agrupando por categorías las menciones explícitas de las participantes en relación a los problemas de transporte y sus posibles soluciones.

En este proyecto hemos adoptado el *Código de Ética em Pesquisa n. 466/2012*⁸, que registra la necesidad de consentimiento libre e informado de los interlocutores, la protección a grupos vulnerables y legalmente incapaces, la ponderación sobre los riesgos y beneficios, la garantía de que los daños previsibles sean evitados y la contribución con la producción de conocimiento. Efectuamos los grupos tras la firma del *Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)*, en el cual son explicados los objetivos de la investigación, las cuestiones de confidencialidad y la posibilidad de desistimiento del participante. La divulgación de los materiales de la investigación se realiza tanto en los medios académicos y científicos como en medios dirigidos al público, garantizando siempre el anonimato de las participantes.

Descripción de la movilidad en la región de *M'Boi Mirim* desde el punto de vista de las mujeres que la habitan

La movilidad de las mujeres en el sur de São Paulo está condicionada tanto por las condiciones territoriales, como por las sociales y económicas y por las características propias del transporte público en la región. Todas esas dimensiones están atravesadas por el género como condición y posición social.

En efecto, nuestros hallazgos no contradicen lo que otros estudios ya han mostrado (Del Valle, 1996; Chant, 2013; Innerarity Grau y Sancho, 2015; Lucas, 2012; Spain, 2014; Varios, 2013): por un lado, las mujeres tienen necesidades específicas de movilidad; por otro, el transporte público no está dirigido a satisfacer sus necesidades.

A continuación mostraremos tanto los problemas que las mujeres entrevistadas han mencionado espontáneamente como las soluciones que plantean.

Problemas mencionados por las mujeres

Hemos recopilado los problemas mencionados y los hemos agrupado en seis categorías: (a) problemas relacionados con las características del territorio; (b) problemas relacionados con las políticas públicas; (c) problemas relacionados con los servicios, tanto públicos como privados; (d) problemas asociados a las características del medio de transporte; (e) la inseguridad en el espacio público; y (f) el acoso sexual.

a. Problemas relacionados con las características del territorio

La orografía de la región se caracteriza por su irregularidad, con multitud de colinas (morros) que crean un sistema de calles de subidas y bajadas constantes. Por otra parte, las calles tienen aceras difíciles de

⁸ <http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2012/Reso466.pdf>

transitar, calzadas desatendidas, con baches, irregularidades y vehículos con velocidades excesivas. Todo ello hace muy difícil el tránsito de las peatonas.

Las aceras son particularmente difíciles de transitar porque no siguen un patrón común, cada trozo de acera correspondiente a una casa tiene una factura diferente, tanto en el nivel como en el pavimento, que además muchas veces es deslizante.

Las mujeres mencionan también la deficiente iluminación y la presencia de escombros y basuras fruto de un comportamiento de una parte de la ciudadanía desatento e irrespetuoso.

P1⁹: *“Tipo, eu, quando tô vindo da escola eu ando pela rua porque... tem a subida que a gente vem para o Jardim das Flores que ele é totalmente, tipo, uma calçada desse tamanho e, tipo, uma é maior que a outra ou menor que a outra, tipo, na verdade são degraus e é péssimo para andar, você não consegue andar lá. Então, tipo, várias vezes que eu tava indo para a escola eu quase fui, tipo, atropelada pelo ônibus...”* (G1. Líneas 497-501).

P2: *“Na minha rua ela tem asfalto, ela é descida então cada vizinho fez sua calçada como quer, então a medida que você vai subindo tem umas calçadas assim...fica impossível andar em umas calçadas assim, quando não o poste está no meio, então o que que a gente faz? Acaba indo para o meio da rua, daí carro passa...então na minha rua que é bem pequena a mobilidade da calçada é zero.”* (G3. Líneas 516-520).

Todo este cúmulo de problemas convierte la calle a veces, sobre todo para las mujeres de más edad, en una dificultad insuperable o casi insuperable.

P8: *“os pontos de onibus aqui são lá na avenida M Boi Mirim aquela avenida que é muito terrível também, e nos que moramos na parte alta aqui temos que pegar uma decida na, e esta decida que tem calçadas mais complicadas possíveis, tem cruzamentos para todo lado, esquece o nome da rua de baixo (entrevistada 6: “Edu Guedes”) e na aquela rua ali tem outro cruzamento difícilíssimo que tem cruzamento para todo o lado tem uma pracinha ali e como a avenida é complicada o pessoal corta por ali para pegar a ponta da avenida do outro lado para fugir um pouco do trânsito, então ali é terrível, voce nao sabe da onde vem se vem de baixo se vem do lado se vem do cima, eu fico plantada lá.. (risadas) e sem contar as calçadas então é difícil chegar na avenida, o onibus é complicado também porque voce vai se calejando, caindo, se segurando... então é difícil também.”* (G4: líneas 437-446).

P9: *“eu me locomovo a pé ou de onibus né, faço feira, mercado, shopping aqui perto, dia de semana de onibus, deixo aqui na avenida e pego o onibus já paro na (não comprendível) no outro também então não tem muita dificuldade, a dificuldade que sinto não é ir de onibus é ir até o onibus, a calçada é um caos, tem buraco, tem desnível, assim pra ver se não tem buraco que as vezes a gente acaba caindo. É nosso bairro aqui fica na parte alta né, tudo o que for fazer ou desce ou sobe a rua também. Nos não temos sinalização. Eu moro perto dessa casinha, não sei como chegaram aqui. descendo ali tem uma avenida que não tem sinalização nem nada, então a gente fica se arriscando, correndo por que alguém vem em cima, então eu digo, o problema não é pegar o onibus é ir até ele pela situação, mais é a casa, é as refeições, então minha família vive com medo de me perder, então tenho que falar onde eu estou indo, levar celular, essas coisa. Mais também participo da igreja, não sou tão ativa como elas mais também participo um pouquinho.”* (G4. Líneas 179-190).

b. Problemas relacionados con las políticas públicas

Elementos centrales para la compatibilidad de automóviles y personas están ausentes o son muy deficientes desde el punto de vista de las mujeres participantes en nuestra investigación.

⁹ Leyenda: ‘P’ seguido de un número indica la participante; ‘P’ seguido de interrogante indica una participante que no pudo ser identificada en la transcripción; ‘E’ indica entrevistador.

El número de accidentes de tráfico en la región, que es objetivamente muy alto (Município de São Paulo, 2015), es percibido también como muy alto. Las razones atribuidas a tan alto número de accidentes se asocian a la necesidad de caminar por la calzada, porque es imposible caminar por la acera, a la ausencia de señales, a los cortos tiempos de paso de los semáforos y a la velocidad excesiva de los automóviles.

Son señalados también la falta de autobuses y otros medios de transporte y la escasez de inversiones públicas.

P?: *“não, não, em partes, risos, (E: tem calçada?), tem calçada, risos, assim melhorou bastante, no sentido de embora assim de muito deserta tenha ficado mais perigoso né, mas no sentido assim do pessoal, que nem horário de verão, por exemplo, você vê muita gente fazendo caminhada, você vê as pessoas na rua mesmo, aproveitando, né, a avenida, fizeram a ciclovia, aí o pessoal anda mais de bicicleta, aí leva o filho pra andar de bicicleta, ou vai fazer uma caminhada, uma corrida, só que em contrapartida, é por não ter nenhum tipo de fiscalização, tem muito acidente, então todo dia a gente tem um acidente. É a semana passada agente teve dois acidentes na quinta e na sexta-feira, essa semana teve mais um acidente e fora os que acontece de madrugada e agente nem sabe... errado as pessoas...”* (G2. Líneas 494-504)

P1: *“Porque existe uma dificuldade muito grande para subir e depois para descer, tanto é que aqui na Guarapiranga, eles alinbaram, né, fizeram uma calçada que ficou alinhado ao assoalho do ônibus, mas por exemplo eu vejo isso quando desço em um lugar que não é ali, eu já desço...eu desço de lado. Porque para mim já é alto imagina para uma pessoa que tem setenta anos, oitenta, uma mãe, tem muita mãe que carregam os filhos nos braços, né, sacola, pessoas que vão para AACD também, com filhos cadeirantes, né, portadores de mobilidade reduzida mesmo. Eu acho que isso deveria muito mudar, muito mesmo...”* (G3. Líneas 545-552).

P?: *então ... (ruídos) quando vemos que a urbanização vem vindo os menos favorecidos vão se afastando, e esse pessoal mais carente e precisão do transporte público.”* (G4. Líneas 486-487).

c. Problemas relacionados con los servicios públicos y privados

Servicios públicos, ya sean de salud, de educación, de atención social, etc., están desigualmente repartidos por la región haciendo muy difícil el acceso desde muchas áreas.

Otros servicios esenciales en la vida diaria como supermercados, bancos, *lotéricas*¹⁰, son escasos en la región, y aquellos que están se concentran a lo largo de la M'Boi Mirim, sobre todo en su parte norte, al inicio de la región. A esto hay que añadir la poca presencia de tiendas y comercios de conveniencia que, además, cuando están, ofrecen los productos o servicios mucho más caros.

Los lugares de ocio (como parques, shopping centers, cines, deportes, etc.) son prácticamente inexistentes en la región.

P3: *“Qualquer lugar que você vai, hoje em dia, em São Paulo, é difícil de você chegar, tipo, o acesso...”* (G1. Líneas 99-100).

P?: *“olha, não... ali eu acredito que tem mais facilidade com tudo né, tem acesso a tudo só que também, o custo benefício é mais alto (Entrevistador 1: é caro?) o custo de vida é mais alto. Então, por exemplo, as como agente almoço fora, ou agente tem a opção de levar marmita ou almoço fora, só que ao longo do mês você tem que ir controlando os gastos, porque se você vai num restaurante mais caro, aí já chega no final do mês esquece... risos... já*

¹⁰ Lugares de venta de loterías donde pueden pagarse recibos y cuentas, y donde se ofrecen también algunos servicios bancarios.

esquece, mas isso tem muito, tem tudo perto, agencia, cine, se você quiser sair sábado do trabalho e ir no cinema, tem um cinema mais próximo, se você quiser ir num show, teatro, tem tudo bem mais perto.” (G2. Líneas 418-426).

P3: *“Aqui no bairro nós não temos facilidades nem com farmácia, nem essas coisas, e padaria, nós também não temos padaria...”*

E: *“Quantas farmácias tem?”*

P3: *“Não tem nenhuma praticamente aqui no bairro... (ruidos de pessoas falando ao mesmo tempo)”*

E: *“Não tem...”*

P?: *“Assim tem uma, mas é longe, e as vezes tem pessoas que entregam, mais é mais para caso de emergência mesmo...”* (G3. Líneas 612-619).

P8: *“e também nos aqui do jardim das flores não temos nada aqui, a gente não tem onde pagar uma conta, não temos um mercado, padaria tem mas uma padaria que você pode entrar e comprar o que precisa não tem, se você quiser pagar uma conta de agua ou você tem que ir na Piraporinha aqui... ou no shopping lá na frente... não temos nada aqui sabe se não tem que ir lá na Piraporinha lá em baixo eu sinto falta tem um mercadinho ali deles super. Caro.”* (G4. Líneas 391-395).

d. Características y problemas de los medios de transporte públicos

El único medio de transporte público en la región es el autobús. Las participantes señalan múltiples problemas de este medio de transporte. Por ejemplo, a pesar del reconocimiento de las mejoras introducidas en los últimos meses¹¹, hay ingentes problemas de atascos en las horas punta. Esto hace que, unido a las bajas frecuencias en algunas líneas, o en cualquier línea en hora no punta, la duración de los viajes sea excesiva. Los horarios de paso en los fines de semana y días festivos también son mencionados como un problema importante porque, aunque no tengan los problemas de intensidad de tráfico y atascos, hacen demasiado largos los trayectos.

P3: *“Às vezes demora porque onde eu moro é Riviera, só tem duas opções de lotação: ou Riviera terminal Santo Amaro ou Herculano que vai até Interlagos. É horrível morar ali. Tem o seu lado bom. É muito calmo, mas, em relação de ônibus só tem duas opções. Tem vez que demora muito, vinte a trinta minutos. Aí, no sábado eu venho aqui de novo para o grupo de jovens. Às vezes eu saio, shopping. E domingo é só missa, também aqui, e fico em casa... Almoçar com a família. Geralmente nos finais de semana...”* (G1. Líneas 424-430).

Un problema mencionado sistemáticamente es que los autobuses, en las horas punta, van excesivamente llenos, y que es habitual esperar más tiempo del deseable, dejando pasar varios autobuses para garantizar unas mejores condiciones de viaje.

P?: *“olha acho que essa é a parte pior assim porque... eu acho que tudo é uma consequência, nós estamos assim, começa pelo transito basicamente muito caótico né, aí vem a super lotação do ônibus e as vezes você acaba passando mais tempo dentro do ônibus que ficam duas horas da sua vida ali dentro do ônibus e aí gera um desconforto em todo mundo, cada um acaba pensando só em você mesmo né em si mesmo, e aí você acaba ficando mais desgastado de tá ali dentro né, eu acho que a super lotação mesmo hoje dos ônibus é eu acho a coisa que mais critico sabe...”* (G2. Líneas 153-160).

¹¹ En febrero de 2016 se ha puesto en marcha el corredor de bus a lo largo de la Estrada M'Boi Mirim con quince paradas. Este corredor da servicio a 552 000 personas por día.

También se alude al diseño de los propios autobuses, que son, desde el punto de vista de nuestras participantes, demasiado altos, de difícil acceso y con lugares de apoyo no siempre accesibles para las mujeres.

P1: *“Só voltando aos ônibus, porque eu acho que que é uma característica assim muito...não sei se é só São Paulo, mas os ônibus, eles são muito altos, a escada é muito alta, então a pessoa que já tá com a idade meio que avançada, nem precisa ter idade avançada, a hora que ela vai sair do ônibus ou mesmo vai entrar, sabe é uma dificuldade muito grande, eu acho que isso é um destrato, né, com as pessoas de idade, fico imaginando meu pai, se meu pai vier a São Paulo, ele andando naquele ônibus, nunca mais ele volta (risos)... Porque existe uma dificuldade muito grande para subir e depois para descer, tanto é que aqui na Guarapiranga, eles alinharam, né, fizeram uma calçada que ficou alinhado ao assoalho do ônibus, mas por exemplo eu vejo isso quando desço em um lugar que não é ali, eu já desço...eu desço de lado. Porque para mim já é alto imagina para uma pessoa que tem setenta anos, oitenta, uma mãe, tem muita mãe que carregam os filhos nos braços, né, sacola, pessoas que vão para AACD também, com filhos cadeirantes, né, portadores de mobilidade reduzida mesmo. Eu acho que isso deveria muito mudar, muito mesmo...”* (G3. Líneas 540-552).

En este apartado hemos incluido las menciones a los problemas que ocasionan los propios conductores y cobradores, ya sea por el exceso de velocidad, la forma de conducción que provoca movimientos bruscos e incluso caídas, faltas notorias de educación y respeto en el trato a las personas, desinterés por los problemas que afectan a los viajeros, o la escasa predisposición a la ayuda.

P2: *“Mas uma coisa que eu percebo muito, é que a falta de... tal vez experiência do motorista que eles vão fazendo aquelas freadas, você vai para frente, você vai para trás, vai e volta, machuca, né, ele dá aquelas freadas bruscas...às vezes eu fico, será que ...porque o apoio, o centro de apoio, ele é lá em cima, aí eles colocaram (ruídos de muitas pessoas falando ao mesmo tempo) umas cordinhas, e aquelas cordinhas são muito... porque daí você segura e a mão enrosca, tem que se equilibrar, é que nem macaco mesmo, Chita e Tarzan, aí é horrível, você fica balançando, mulher com cabelo grande, sabe... (ruídos de pessoas falando ao mesmo tempo, risos).”* (G3. Líneas 555-562).

P1: *“A minha mãe também. Tive uma vez que ela tava num ônibus e tava muito lotado, ela ficou muito da porta, o motorista abriu fora do ponto e já uma coisa errada, abriu fora do ponto e prensou o braço dela entre a porta e a lateral do ônibus. Aí ela falou..., ela tava do lado do cobrador, olhou para ele e falou: meu braço tá preso, meu braço tá preso. Ele esperou as melhores entrar para, depois liberar o braço dela. Ficou muito inchado. Ela ficou mais de dois meses com o braço extremamente inchado, muito machucado. Ela ainda tem uma marca roxa aqui no braço. Ela ligou reclamando..., ela não queria, aí eu fiz B.O. Pela Internet. Liguei na empresa para reclamar, mas, não fez nada e então eu acho uma falta de respeito dos funcionários com os passageiros.”* (G1. Líneas 1062-1070).

En este mismo sentido es mencionada también la falta de educación y respeto de los propios pasajeros, sobre todo en lo referido al respeto a los lugares destinados a personas que lo necesitan.

P4: *“Há muito tempo, quando eu era criança, você passava e esbarrava por alguém você falava licença, desculpa, essas palavras não existem mais dentro do transporte público, licença e desculpa, se você pede licença o pessoal olha para você parecendo que você é um E.T., eu passo por isso todos os dias, eu passo licença, porque normalmente o transporte é uma lata de sardinha e as pessoas te tratam como se fosse um E.T. pessoa fora da sociedade, e é assim: pisa no seu pé, daqui há pouco na sua cabeça, não tem respeito, né, mulher sofre muito com isso né...”* (G3. Líneas 362-368).

Finalmente, son referidos también problemas relacionados con la falta de limpieza de los autobuses, que incluye la presencia de cucarachas en muchos casos, y el mal estado técnico de los vehículos.

P3: *Tá cheio de barata, também, está cheio de barata o ônibus*

P4: *Tá cheio de baratas, é verdade...*” (G3. Líneas 564-565).

P2: *“E a gente teve que parar... Sorte que ele quebrou finalmente, tipo, parou de funcionar num ponto e aí a gente teve que descer do ônibus e já tinha outro atrás e esse ônibus que eu entrei estava cheio de baratas. Cheio de baratinhas. Depois, na hora que eu tava sentada assim eu ficava só olhando para o chão...”* (G1. Líneas 342-345).

e. Inseguridad en el espacio público

Las mujeres participantes narran asaltos sufridos directamente o sufridos por personas de su entorno. Estos asaltos son muy frecuentes y acontecen en la calle, y también en el interior de las escuelas, así como en los transportes públicos.

La alta frecuencia de asaltos produce una sensación enorme de inseguridad, e incluso miedo, lo que condiciona parte de la vida al necesitar acomodar actividades a las condiciones de inseguridad reales o percibidas. Las mujeres participantes señalan que estos asaltos son sufridos más frecuentemente por mujeres que por hombres.

E: *“Vocês falaria para mim que a rua é segura?*

P?: *Não! Em hipótese nenhuma!*

E: *Não só pelos assaltos, mas que outras coisas a fazem insegura?*

P1: *Escuro, falta de iluminação, na rua da minha casa é sempre assim, não sei se alguém quebra, o que acontece, está sempre, uma semana sim, outra não, está escura o pedaço aqui... né?*

(Ruídos das pessoas conversando)

P2: *Principalmente nos horários de trabalho seis horas da manhã, sete e meia da noite, horários de ida e volta, não tem nenhuma polícia à paisana assim, você fica a mercê deles ali óh...”* (G3. Líneas 486-495).

f. Acoso sexual

El acoso sexual en la calle, pero sobre todo en el transporte público, es mencionado repetida y sistemáticamente por las participantes. Las formas de acoso van desde miradas, piropos (*cantadas*), conversaciones no pedidas ni deseadas, hasta el contacto físico.

La prevalencia del acoso es enorme y afecta a las mujeres de prácticamente cualquier edad. Parte de su vida cotidiana está marcada y condicionada por decisiones tendentes a la evitación del acoso: decisiones concernientes a qué y cómo vestir, cuándo y con quién salir, dónde y cómo ir, etc.

P2: *“Também eu me senti muito desconfortável porque tinha um homem que eu não conhecia e ficou me olhando muito e aí eu fiquei desesperada. Aí eu tava lá atrás e tive que ir para perto do cobrador porque eu fiquei meio que com medo, tipo... até..., até, tipo, quando a gente anda na rua, pode ser da minha casa até a dela, que eu vou pela avenida, tipo, a gente sempre recebe alguma cantada. É uma coisa muito desconfortável, sabe, para uma mulher. É é uma coisa que acontece em qualquer lugar.”* (G1. Líneas 355-360).

P2: *“Eu saí, fui na festa na casa do meu padrinho e eu vesti um vestido longo, igual ao dela, só que era tomara que caia. Aí eu fui sair e minha mãe mandou eu voltar e colocar uma blusa por cima porque eu ia de ônibus sozinha e iam mexer comigo. Aí eu fiquei..., eu tô com calor, vou por blusa por causa disso? (risos) Eu fiquei muito braba.*

P1: *Várias vezes a gente para e pensa...*

P2: *E eu tava de vestido longo...*

P1: *...às vezes dá vontade de bater na sua cabeça, sabe? Aí a minha mãe vira pra mim e fala: não, coloca um shortinho mais... ou uma calça ou uma saia longa porque você vai sozinha e vão mexer com você...”* (G1. Líneas 796-807).

P1: *“Eu também já fiz, uma pessoa descer do ônibus, não por mim, né, mas por uma mocinha que tava lá sentada com ele. Porque eu ouvi um barulho estranho de sacola de mercado, daí eu olhei, quando eu olhei eu vi que ele estava com o pênis de fora, na sacola, e a moça do lado ela tava branca, daí eu não tô acreditando, meu Deus eu não tô acreditando, não acredito e falei: -Gente! Ninguém está vendo? Esse moço está se masturbando do lado da moça! Para o ônibus! Para o ônibus e ele desceu. Com você não vamos viajar, você desce se não vamos chamar a polícia...o povo como quem não tá vendo nada, mas quanto gente viu? Mas as pessoas têm medo de falar.”* (G3. Líneas 431-438).

Las propuestas que las mujeres han ofrecido

Como se anticipó, también hemos recogido las propuestas que directamente realizan las participantes. Estas propuestas han sido agrupadas en las siguientes categorías.

a. Propuestas de carácter estructural

Ubicar en la región actividades que generen empleo. Esta propuesta va en la dirección de disminuir las necesidades de movilidad de los habitantes de la región.

P8: *“o ideal seria... ao invés de levar o trabalhador ate o trabalho, trazer o meio de trabalho ate ele...”* (G4. Líneas 498-499).

b. Propuestas educativas y formadoras

En opinión de las participantes, la educación es necesaria para la eliminación de los comportamientos de falta de respeto y educación, ya sea de la ciudadanía en general, ya sea de las personas que trabajan en los transportes, como los conductores y los cobradores. Se habla incluso de concientización de las personas para hacer más amable y funcional el transporte público.

Estas necesidades de educación van hasta la formación específica, sobre todo de los conductores, tanto desde el punto de vista técnico –la conducción propiamente dicha–, como de la atención a los usuarios.

También se propone la educación y formación global de la ciudadanía para hacer posible la reducción tanto de la inseguridad como, sobre todo, del acoso sexual.

P4: *“Só educação mesmo que eu acho que precisa, né?”* (G3. Línea 509).

P2: *Os motoristas deveriam fazer cursos, muitas vezes são mal-educados, você dá sinal e eles não param, e se eles[os idosos] entram, ele não dá aquele tempo para a pessoa se arrumar...”* (G3. Líneas 714-715).

c. Propuestas en relación al sistema de transporte público

Una demanda generalizada es la ampliación de la flota de autobuses.

Por otro lado, las participantes señalan la frecuente inadecuación de las líneas de autobuses a las necesidades reales de movilidad. Por ello plantean la posibilidad de su reorganización atendiendo a las necesidades reales de los distintos territorios.

Los barrios carecen por lo general de transporte público interno, es por ello que, frente a esa situación, las participantes han propuesto la introducción de *peruinhas* (microbuses) en el interior de cada barrio.

P?: *“...acho que a superlotação ela não vai acabar né, eu acho que o que pega mais hoje é a super lotação, eu acredito que nos bairros que deveriam ter mais ônibus, no caso dela por exemplo, que de repente deveria ter uns dois ou três onibus a mais, não tem e aí ele demora mais pra vir...”*

P?: *e quando passa tem bem menos gente...*

P?: *e de repente uma linha que deveria ter bem menos ônibus, passa ônibus de 5 em 5 minutos, por exemplo, eu acho que teria que ver esse planejamento primeiro. Se realmente este do transporte tá sendo dividido mesmo pra quem mais precisa...*” (G2. Líneas 522-531).

P?: *“eles tem uma visão que temos que ir lá para o outro lado, se precisar de uma emergência é só lá no outro lado”* (G4. Líneas 420-421).

En relación al acoso, algunas participantes han sugerido la inclusión de zonas exclusivas para mujeres en los autobuses y vagones exclusivos en el metro.

P3: *“Eu sou literalmente a favor que os vagões deveriam ser separados a ala masculina e ala feminina, ab você vai dizer ab, é um negócio feminista, mas não é, eu acho que deveria acontecer isso, porque nós deveríamos ficar, andar mais livremente no transporte coletivo, eu vou de trem, eu pego trem, então eu acho que deveria ser desse jeito, no Rio de Janeiro é desse jeito...”* (G3. Líneas 388-392).

d. Propuestas en relación al territorio

La más importante fue la propuesta de normalizar las aceras y arreglarlas para convertirlas en el área de uso principal de peatones haciendo posible caminar sobre ellas.

La accesibilidad de aceras, edificios y servicios también ha sido frecuentemente reclamada.

Aumentar el tiempo de paso en las vías con semáforos menos rápidos, aumentar la señalización o simplemente instalarla allí donde ahora está ausente, también es una propuesta recurrente.

P2: *“Eu acho que, já que a prefeitura exige que nós façamos a nossa calçada, eu acho que deveria padronizar, a calçada toda deveria ser desse jeito. Eu acho que deveria por exemplo pegar um dia, no mês tal, vai ser feita a calçada em toda essa rua e não fazer um dia eu faço a minha, um dia minha vizinha faz a dela, ou seja, falta planejamento para melhorar as calçadas.”* (G3. Líneas 524-527).

e. Propuestas en relación a la inseguridad y el acoso sexual

Las propuestas en el terreno de la seguridad y el acoso sexual se han centrado, aparte de la ya mencionada educación, en la colocación de comisarías de policía (*bases policiais*) en los barrios y en el aumento de la policía de tráfico (CET).

P?: *“então vou falar, como eu to de férias agora, eu ando mais pro bairro, na padaria, levo meu sobrinho na escola, então eu acho que no horário que deveria ter mais fiscalização, sei lá uma CET, pra ver o transito, uma polícia pra ver o que acontece, não tem. Então tanto que os horários que tem acidentes na avenida é sempre de 4 e meia a 5 horas. E é tão perigoso que o horário que as crianças estão vindo da escola, tem todo o movimento ali de via transito né o pessoal tá chegando em casa, e é onde acontece os acidentes, e não tem fiscalização nenhuma.”* (G2. Líneas 565-572).

Conclusiones y discusión

En sentido estricto, nuestro estudio no arroja ningún descubrimiento, sólo constata los problemas específicos en la movilidad de las mujeres en el contexto específico de la periferia sur de São Paulo. En efecto, hombres y mujeres tienen diferentes patrones de movilidad y de desplazamiento en transporte público (Miralles-Guarch y Martínez-Melo, 2012). Sin embargo, los sistemas de transporte público, y la movilidad en general, no son neutros y llevan la marca de género (Beall, 1996).

Hablamos con mujeres en cuatro grupos de diferentes edades que se mueven por la ciudad de diversos modos y para diferentes necesidades; el diferencial de este estudio es la descripción de los problemas de movilidad apuntados por las propias usuarias. Los investigadores e investigadoras que examinan el transporte público, muchas veces categorizan viajes de acuerdo con la finalidad, y no consideran las especificidades de quien los utiliza para entender mejor los patrones de transporte existentes y para proponer cambios de infraestructura (Buiten, 2007).

La movilidad de las mujeres está fuertemente condicionada por sus prácticas específicas, especialmente las relacionadas con el cuidado, pero también por la ubicación de los servicios públicos y privados, de las que ellas son las principales usuarias, por la inadecuación del diseño de los sistemas de transporte, y por la inseguridad en el espacio público, especialmente el acoso sexual (Sánchez de Madariaga, 2013).

No sólo las características, sino sus implicaciones, son en gran parte similares a las que diversos estudios, como los que repasamos al inicio del artículo, han mostrado en diversas áreas urbanas del mundo (i.e., Beall, 1996; Gomide, 2003; Lucas, 2012; Peters, 1998; Spain, 2014; Tobio, 2000, 2014): el espacio y el transporte públicos como lugares hostiles y peligrosos para las mujeres, dificultades en los desplazamientos originados por unas infraestructuras deficientes que hacen incluso el caminar algo muy difícil, la distribución desigual de servicios en el territorio y su dificultad de acceso, organización y horarios del transporte público ignorantes de las necesidades específicas de las mujeres y de sus ocupaciones, tanto laborales como de cuidado, etc.

Las mujeres invierten mucho más tiempo que los hombres en trabajos relacionados con el cuidado. Esto implica que la actividad de cuidado es el camino para pensar la igualdad de género en el transporte; muchas formas de trabajo como el cuidado, entendido en un sentido muy amplio, dependen del transporte público (Scheiner y Holz-Rau, 2017). Técnicos/as y legisladores/as que piensan la movilidad necesitan reconocer y revalorizar el trabajo de los cuidados (Sánchez de Madariaga, 2013).

Cualquier intento de mejora del espacio público, así como del transporte, necesita tomar en consideración estos puntos de vista de las mujeres. En este sentido, las administraciones públicas deben conocer estas particularidades para poder tomar decisiones y establecer estrategias de planificación relacionadas con la movilidad que sean, además, más eficaces, y que respondan mejor a las necesidades de toda la población.

Las mujeres enfrentan, en relación a la movilidad, una serie de problemas cuya identificación nos permite comprender no únicamente sus dificultades, sino también las de personas mayores y con problemas de movilidad, niños y niñas, y, al límite, de la población general. En este trabajo hemos podido identificar algunos que se relacionan con las características físicas y urbanísticas del territorio, la naturaleza y las consecuencias de las políticas públicas, el grado de conectividad de las redes de transporte con servicios públicos y privados, las características y diseños de los vehículos de transporte, las condiciones de seguridad en el espacio público, en particular el acoso sexual, y hemos comprobado cómo en la región sur de la ciudad de São Paulo, éstas son condiciones intervinientes directamente en las posibilidades y la calidad de la movilidad.

Bibliografía

- Araújo, Marley R. M. de; Oliveira, Jonathan M. de; Jesus, Maísa S. de; Sá, Nelma R. de; Santos, Párbata A. C. dos, y Lima, Thiago C. (2011). Collective public transportation: discussing accessibility, mobility and quality of life. *Psicologia & Sociedade*, 23(3), 574-582. <https://doi.org/10.1590/S0102-71822011000300015>

- Barbosa, Rosana R. (2014, octubre 7). Análise da dependência espacial da mobilidade urbana do idoso: aplicação aos dados da pesquisa domiciliar de 2007 da região metropolitana de São Paulo [Dissertação / Dissertation]. <http://repositorio.unb.br/handle/10482/16400>
- Beall, Jo (1996). Urban governance: why gender matters. <http://www.gdrc.org/u-gov/doc-whygendermatters.html>
- Bicalho, Marcos (2010). Questões socioambientais, urbanas e qualidade de vida: refazendo as geografias das cidades. En Odaí Furtado (ed.), *Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos* (pp. 137-149). Brasília: Conselho Federal de Psicologia.
- Blanco, Priscilla H. M.; Castilho, Mario M.; Blanco, Thiago H. M., y Cortez, Lucia E. R. (2014). Mobilidade urbana no contexto do Idoso. *Revista Cesumar – Ciências Humanas e Sociais Aplicadas*, 19(1). <http://periodicos.unicesumar.edu.br/index.php/revcesumar/article/view/3051>
- BRASIL (2006a). *Caderno de Implantação de sistemas de transporte acessíveis*. Brasília: Ministério das Cidades.
- BRASIL (2006b). *I Conferência Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência. Acessibilidade – você também tem compromisso. Relatórios Estaduais*. Brasília: Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência.
- Buiten, Denise (2007). Gender, transport and the feminist agenda: feminist insights towards engendering transport research. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, 76: 21-33.
- Carvalho, Carlos H. R.; Vasconcellos, Eduardo A.; Galindo, Ernesto; Pereira, Rafael H. M., y Neto, Vicente C. de L. (2011). A mobilidade urbana no Brasil. <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/3494>
- Carvalho, Carlos H. R. de; Gomide, Alexandre; Pereira, Rafael H. M.; Mation, Lucas F.; Balbim, R.; Lima Neto, Vicente C., y Guedes, Erivelto P. (2013). Tarifação e financiamento do transporte público urbano. <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1365>
- Carvalho, Carlos H. R. de, y Pereira, Rafael H. M. (2012). Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil. *Transportes*, 20(1). <https://doi.org/10.4237/transportes.v20i1.464>
- Cass, Noel; Shove, Elizabeth, y Urry, John. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*, 53(3), 539-555. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x>
- Castro, Iná E. de (2013). Transformação dos espaços públicos e construção da democracia nas cidades sulamericanas: pesquisa comparada entre Bogotá, Quito e Rio de Janeiro. *Anais: Encontros Nacionais da ANPUR*, 15(0). <http://unuospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/4682>
- Chant, Sylvia (2013). Cities through a «gender lens»: a golden «urban age» for women in the global South? *Environment and Urbanization*. <https://doi.org/10.1177/0956247813477809>
- Cusset, Jean-Michel (1997). Mobilité deux roues et politique de transport à Ouagadougou et à Hanoi. Paris: INRETS.
- Del Valle, Teresa. (1996). El espacio y el tiempo en las relaciones de género. *La Ventana. Revista de estudios de género, UdeG, Guadalajara*, (3). http://www.bizkaia.eus/fitxategiak/04/ondarea/Kobie/PDF/5/Kobie_5_Antropologia_cultural_EL%20ESPACIO%20Y%20EL%20TIEMPO%20EN%20LAS%20RELACIONES%20DE%20GENERO.pdf
- Días, Maria Odília L. da S. (1995). *Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX* (2.ª ed.). São Paulo: Brasiliense.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier, y Pochet, Pascal. (1997). Les mobilités quotidiennes deux pauvres à Bamako et Ouagadougou. En Jean-Michel Cusset, *Mobilité et politiques de transport des villes en développement* (pp. 119-134). Paris: INRETS.
- Ferro, Gustavo, y Lentini, Emilio (2012). *Infraestructura y equidad social: experiencias en agua potable, saneamiento y transporte urbano de pasajeros en América Latina*. Santiago: CEPAL.
- Figuroa, Oscar (2005). Transporte urbano y globalización: políticas y efectos en América Latina. *EURE (Santiago)*, 31(94), 41-53. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612005009400003>

- Figueroa, Oscar ; Godard, Xavier, y Henry, Etienne (1997). *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement: journées spécialisées INRETS*, 30-31 janvier 1997. Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS).
- Flamm, Michael; Jemelin, Christophe, y Kaufmann, Vincent (2008). *Travel behaviour adaptation processes during life course transitions*. <http://infoscienc.epl.ch/record/128461/files/COST355-RapportLaSUR.pdf>
- Forneck, Maria Luiza, y Zuccolotto, Silvana. (1996). *Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo*. *Revista dos Transportes Públicos*, 73, 95-103.
- França, Elisabete (1999). *Guarapiranga, recuperação urbana e ambiental no município de São Paulo*. São Paulo: Edição do Autor.
- Furtado, Odair (2010). *Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos*. Brasília: Conselho Federal de Psicologia.
- Gehl, Jan. (2015). *Cidades para pessoas*. Sao Paulo: Editora Perspectiva.
- Gomide, Alexandre de Á. (2003). Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas. www.ipea.gov.br. <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/2893>
- Gomide, Alexandre de Á., y Galindo, Ernesto P. (2013). Urban mobility: an unfinished agenda or the return of what never was. *Estudos Avançados*, 27(79), 27-39. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142013000300003>
- Gonçalves, Benedito de V. L. (2013). O direito da criança e do adolescente à convivência comunitária: o ministério das cidades na institucionalização das políticas de combate à segregação socioespacial urbana. *Confluências | Revista Interdisciplinar de Sociologia e Direito*, 11(2), 141-152.
- Gonçalves, Jorge A. M.; Andrade, Gustavo T. de, y Portugal, Licínio da S. (2014). Commuter train usage considering favelas and station boarding rates. *Journal of Transport Literature*, 8(3), 37-61. <https://doi.org/10.1590/S2238-10312014000300003>
- Hägerstrand, Torsten (1989). Reflections on «what about people in regional science?» *Papers of the Regional Science Association*, 66(1), 1-6. <https://doi.org/10.1007/BF01954291>
- Hallak, Jacques (1977). Planning the location of schools: an instrument of educational policy. <http://eric.ed.gov/?id=ED145525>
- Hernández, Diego (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad: una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *EURE (Santiago)*, 38(115), 117-135. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612012000300006>
- Hernández, Diego, y Witter, Regina (2011). Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. *Revista transporte y territorio*, 4, 29-46.
- Ibáñez, Jesús (1979). *Más allá de la sociología. El grupo de discusión: teoría y práctica*. Madrid: Siglo XXI.
- Innerarity Grau, Carmen, y Sancho, Ana (2015). Ciudad y ciudadanía. Un análisis de los planes estratégicos de desarrollo urbano desde la perspectiva de género. *Investigaciones Feministas*, 5(0), 342-370. https://doi.org/10.5209/rev_INFE.2014.v5.48139
- ITTRANS. (2004). MOBILIDADE E POBREZA. <ftp://200.137.71.3/Cursos/Transportes/FabioMuniz/Economia%20dos%20transportes/mobilidade%20e%20pobreza.pdf>
- Kowarick, Lucio (2009). *Viver em risco: sobre a vulnerabilidade socioeconômica e civil*. São Paulo: Editora 34.
- Lasch, Christopher (1999). *A mulher e a vida cotidiana - amor, casamento e feminismo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Lucas, Karen (2012). Transport and social exclusion: where are we now? *Transport Policy*, 20, 105-113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
- Marchetti, Cesare (1994). Anthropological invariants in travel behavior. *Technological Forecasting and Social Change*, 47, 75-88.
- Matteo, Miguel C., y Carvalho, Carlos H. R. C. (2011). Dinâmica populacional e sistema de mobilidade nas metrópoles brasileiras. <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/3548>

- Metran, Ivan, y Mantovani, Luiz C. (2013). *Premissas para um plano de mobilidade urbana* (Vol. 1—Secretaria Municipal de Transporte). São Paulo: Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo.
- Miralles-Guasch, Carmen (2006). *Usos del tiempo y movilidad*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- Miralles-Guasch, Carmen M., y Martínez-Melo, Montserrat. (2012). Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio. *Revista Latino-Americana de Geografía e Género*, 3(2), 49-60. Doi: 10.5212/Rlagg.v.3.i2.049060.
- Miranda, Sílvia; Pinto, Ilce M., y Olmos, Susana. (2014). Analysis of inclusion in the public transportation of people with reduced mobility that live in segregated areas. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 162, 487-495. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.12.230>
- Município de São Paulo (2015). *Acidentes de trânsito fatais em São Paulo*. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego-CET.
- Muñoz, María Á. D., y Gigante, Francisco J. J. (2010). Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género? *Terr@ Plural*, 1(1), 91–101.
- Pereira, Rafael, y Schwanen, Tim (2013). TD 1813 - Tempo de deslocamento casa - trabalho no Brasil (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo. http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=16966
- Perrot, Michelle (2006). *Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros* (4.ª ed.). Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Peters, Deike (1998). Breadwinners, homemakers and beasts of burden: a gender perspective on transport and mobility. *Marketing*, 50, 80.
- Ramos, Antônio C. (2004). *Política nacional de habitação* (Vol. 4). Ministério das Cidades.
- Rodríguez Vignoli, Jorge (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *EURE (Santiago)*, 34(103), 49-71. <https://doi.org/10.4067/S0250-716120080003000003>
- Russi, Pedro, y Dutra, Delia (2014). La producción del espacio urbano en la vida de un grupo de migrantes peruanas, empleadas domésticas en Brasilia. *Quid 16. Revista de Área de Estudios Urbanos*, 0(0), 128-144.
- Sánchez de Madariaga, Inés (2013). From women in transport to gender in transport: challenging conceptual frameworks for improved policymaking. *Journal of International Affairs*, 67(1): 43-65
- Schafer, Andreas. (1998). The global demand for motorized mobility. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 32(6), 455-477. [https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(98\)00004-4](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(98)00004-4)
- Sharma, Aashish K., y Gupta, Sanjay (1998). Women's mobility in Indian cities. Presentado en *Urban Transport Policy: A Sustainable Development Tool*. <http://trid.trb.org/view.aspx?id=498164>
- Scheiner, Joachim, y Holz-Rau, Ch. (2017). Women's complex daily lives: a gendered look at trip chaining and activity pattern entropy in Germany. *Transportation*, 44(1): 117–138.
- Spain, Daphne (2014). Gender and urban space. *Annual Review of Sociology*, 40(1), 581-598. <https://doi.org/10.1146/annurev-soc-071913-043446>
- Spink, Mary Jane; Menegon, Vera M., y Medrado, Benedito. (2014). Oficinas como estratégia de pesquisa: articulações teórico-metodológicas e aplicações ético-políticas. *Psicologia & Sociedade*, 26(1), 32-43. <http://www.scielo.br/pdf/psoc/v26n1/05.pdf>
- Tobío, Constanza (2000). Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna. *Boletín CF+S*, (13). <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n13/actob.html>
- Tobío, Constanza (2014). Nuevas formas familiares, viejas formas urbanas. *Boletín CF+S*, 0(22). <http://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2396>
- Tolley, Rodney, y Turton, Brian J. (2014). *Transport systems, policy and planning: a geographical approach*. Nueva York: Routledge.

- Turner, Jeff, y Kwakye, Edward (1996). Transport and survival strategies in a developing economy: case evidence from Accra, Ghana. *Journal of Transport Geography*, 4(3), 161-168. [https://doi.org/10.1016/0966-6923\(96\)00019-1](https://doi.org/10.1016/0966-6923(96)00019-1)
- Varios autores (2013). Carta por el derecho de las mujeres a la ciudad. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17128112017>
- Vasconcellos, Eduardo A. de; Carvalho, Carlos H. R. de, y Pereira, Rafael H. M. (2011). Transporte e mobilidade urbana. <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1373>
- Vasconcellos, Eduardo A. (1997). Rural transport and access to education in developing countries: policy issues. *Journal of Transport Geography*, 5(2), 127-136. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(96\)00075-0](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(96)00075-0)
- Vasconcellos, Eduardo A. (2001). *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume.
- Vasconcellos, Eduardo A. (2005). Transport metabolism, social diversity and equity: The case of São Paulo, Brazil. *Journal of Transport Geography*, 13(4), 329-339. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.10.007>
- Vázquez, Félix (1994). *El análisis de contenido categorial: el análisis temático*. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Young, Carlos E. F.; Aguiar, Camilla, y Possas, Elisa. (2013). Sinal fechado: custo econômico do tempo de deslocamento para o trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. *Revista Econômica*, 15(2). <http://www.revistaeconomica.uff.br/index.php/revistaeconomica/article/view/70>
- Zamorano, Claudia; Alba, Martha de; Capron, Guénola, y González, Salomón. (2012). Ser viejo en una metrópoli segregada: adultos mayores en la ciudad de México. *Nueva Antropología*, 25(76), 83-102.



Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de [Atribución CC.4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). Usted debe reconocer el crédito de la obra de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede compartir y adaptar la obra para cualquier propósito, incluso comercialmente. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace. No hay restricciones adicionales. Usted no puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier uso permitido por la licencia.

