

¿Cómo observar y evaluar el espacio público con las mujeres para contribuir con la construcción de ciudades seguras y sostenibles?

How to observe and evaluate public space together with women for contributing to the construction of safe and sustainable cities

Alice Junqueira¹, Ana Carolina Nunes² y Leticia Leda Sabino³

¹ Pontificia Universidad Católica de São Paulo; ² Fundação Getúlio Vargas (FGV-SP); ³ Urbanista independiente
alicejtc@gmail.com; anacarol@sampape.org; leticia@sampape.org

Resumen. La ciudad no es neutra: la manera como una persona vive y cómo le afecta la ciudad es distinta entre los diferentes grupos sociales, especialmente en lo que dice respecto a su género. Este artículo tiene por objetivo reflexionar acerca de la perspectiva de género en el urbanismo a partir de la experiencia del proyecto Mujeres Caminantes! Para eso, la primera parte aborda la problemática y la sustentación teórica del derecho a la ciudad para mujeres y niñas. En seguida se presenta el proyecto, una iniciativa co-creada por dos organizaciones de la sociedad civil brasileñas, y se reflexiona sobre su metodología y resultados, destacando su proceso participativo, que pone las mujeres de los territorios como expertas para evaluar y proponer soluciones para la seguridad de género en el espacio público y la movilidad sostenible para las mujeres y niñas. Tomando como base la experiencia del proyecto en la Terminal Santana, en la ciudad de São Paulo, Brasil.

Palabras clave. Seguridad con perspectiva de género; movilidad urbana; espacio público; planificación urbana.

Abstract. The city is not neutral: the way a person lives and is affected by the city differs between different social groups, especially according to gender. This article aims to reflect on gender perspective in urban planning based on the experience of the project Walking Women! The first part addresses the problem and the theoretical support of the right to the city for women and girls. The project, an initiative co-created by two Brazilian civil society organizations, is then presented along with its methodology, and results are reflected, highlighting participatory process which puts women in the territories as experts to evaluate and suggest solutions for gender security and sustainable mobility for women and girls in public spaces. The experience is based on the project implemented in Santana Terminal, in the city of São Paulo, Brazil.

Keywords. Security with a gender perspective; urban mobility; public space; urban planning.

Formato de citación. Junqueira, Alice; Nunes, Ana Carolina, y Sabino, Leticia Leda (2019). ¿Cómo observar y evaluar el espacio público con las mujeres para la construcción de ciudades seguras y sostenibles? *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 9(1), 73-92. http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/junqueira_nunes_sabino

Recibido: 1/10/2018; **aceptado:** 2/07/2019; **publicado:** 24/07/2019
Edición: Almería, 2019, Universidad de Almería

El miedo de las mujeres "tiene género", en el sentido que se basa en sentimientos de vulnerabilidad frente a los hombres y está enmarcado por la amenaza de delitos relacionados al sexo. Además, el miedo de las mujeres está espacializado. Sus percepciones del peligro tiene una geografía específica y esto puede determinar los movimientos rutinarios de las mujeres en el espacio urbano. (Fran Tonkiss, p. 103; trad., autoras)

La ciudad no es neutra: la manera como una persona vive y cómo le afecta la ciudad es distinta entre los diferentes grupos sociales, especialmente en lo que dice respecto a su género. Este artículo tiene por objetivo reflexionar acerca de la perspectiva de género en el urbanismo a partir de la experiencia de la realización del proyecto Mujeres Caminantes! El artículo está dividido en tres secciones: la primera explora el problema de la desigualdad de género en las ciudades y presenta un breve panorama de la búsqueda por soluciones hasta el momento; la segunda explica el proyecto Mujeres Caminantes!, detallando su metodología a partir del caso de su primera implementación en la ciudad de São Paulo. Finalmente, la tercera reflexiona sobre los resultados encontrados y cómo ellos refuerzan o ponen en cuestión directrices conocidas del urbanismo y la planificación urbana.

La discusión propuesta no tiene la intención de agotar el tema, ni de presentarse como una metodología única y suficiente para generar ciudades más seguras y sostenibles para las mujeres y niñas, sino que pretende reafirmar que sólo existirán ciudades más justas con la realización procesos participativos y continuos que combinen datos estadísticos con las percepciones de las subjetividades, complejidades y diversidades de las poblaciones urbanas.

Introducción al problema

¿Ciudades para quién?

La sensación de inseguridad y miedo que viven a diario mujeres y niñas en el ambiente urbano reduce y limita su acceso a la ciudad. Eso ocurre porque la manera como las mujeres perciben la inseguridad y el miedo genera una geografía de la ciudad reducida e inestable para las mismas mujeres, tanto del punto de vista mental como práctico¹. Es decir, para mujeres y niñas, la geografía de la ciudad cambia de acuerdo a horarios y tipos de uso del espacio urbano, restringiendo sus momentos y espacio de circulación (Tonkiss, 2005). De esa manera, todavía estamos lejos de garantizar el derecho a la ciudad a las generaciones presentes y futuras, sin discriminación de ningún tipo, como define la *Nueva Agenda Urbana*, acuerdo enfocado en el desarrollo urbano sostenible, firmado por 167 países ante la Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2016).

Entre las razones que conllevaron a la construcción de ciudades desiguales y excluyentes, está una ampliamente conocida: hasta hoy la planificación urbana está hecha mayormente por hombres, desde una perspectiva técnica, y sin la participación de la población y su diversidad, que es quien vive y experimenta lo cotidiano de la ciudad. Como resultado, "las ciudades se han construido ignorando las experiencias y las necesidades específicas de las mujeres" (Ana Ortiz, 2007, p. 15). Existen datos en varios países que comprueban la baja representatividad de las mujeres en los procesos de toma de decisión sobre movilidad urbana, uno de los principales temas relacionados con la planificación urbana y la inseguridad de género en el espacio público. En la ciudad de São Paulo, la urbanista paulistana Meli Malatesta², en el evento "La Movilidad Urbana por la Perspectiva de las Mujeres" (en portugués, "Mobilidade Urbana Pela Perspectiva das Mulheres"), ha destacado que un ejemplo significativo de eso es la proporcionalidad de mujeres que trabajan con el tema en los gobiernos: en la Compañía de Ingeniería de Tráfico de la ciudad de São Paulo (CET-SP), de las 4300 personas empleadas, sólo 600 son mujeres (14%); y en el Foro Nacional de Secretarios y Secretarias de Transporte, organizado por la Asociación Nacional de Transportes Públicos de Brasil, sólo el 14% de la totalidad de las personas registradas eran mujeres (WRI Brasil, 2016).

Las mujeres y el caminar

La forma como las mujeres y las niñas se desplazan en la ciudad es diferente de la forma como se desplazan los hombres y los niños. En eso, los persistentes roles de género tienen gran influencia, pues normalmente son las mujeres que cumplen con el trabajo doméstico, como el cuidado y mantenimiento de los hogares. En términos prácticos, cumplir con el trabajo doméstico significa desplazarse para realizar actividades relacionadas con el cuidado de la familia y del hogar (actividades no remuneradas, cabe decir), lo que genera necesidades de desplazamiento más complejas y la composición de una red propia de movilidad (Maria Forneck y Silvana Zuccolotto, 1996).

Por otro lado, justamente porque la planificación urbana se ha concentrado en las manos de "hombres técnicos", los diseños de las ciudades modernas suelen centrarse en las necesidades del mundo laboral y de la producción, lo que incluye la planificación de las vías urbanas y el transporte público para cumplir la función de llevar las personas a sus trabajos. Especialmente en países latinoamericanos, donde el desarrollo de las ciudades ha sido influenciado por la globalización y orientado por políticas neoliberales, la inversión pública e infraestructura urbana estuvieron direccionadas a posibilitar el avance de los sistemas de producción (Rod Burgess, 2008). En ese sentido, desde el final de la década de 1970, mismo los autores que no estudiaban la perspectiva de género ya apuntaban para la invisibilidad de las actividades no remuneradas en el proceso de la planificación urbana. Es el caso de Manuel Castells (1978), que en su

¹ En otras palabras, tanto la ciudad simbólica como del espacio practicado/recorrido.

² Los datos pueden ser verificados en <https://docs.google.com/spreadsheets/u/1/d/1WdZVNcjC4wWfW545wE4S7qwQXaODPq2X4yEwGIB6nNY/pubhtml>

análisis reforzaba que esas actividades no eran consideradas al momento de planificar la ciudad y los transportes. Al mismo tiempo, el autor ya afirmaba que son las actividades no remuneradas, tales como el transporte de familiares a variados servicios, la compra y preparación de la comida, el cuidado de los niños y niñas, entre otras, las que hacen posible el mantenimiento de la dinámica urbana de producción de las ciudades neoliberales, es decir, orientadas a la producción. A partir de los años 1980, con la evolución de los estudios de género, arquitectas, geógrafas y científicas sociales empiezan a escribir más específicamente sobre, y dar visibilidad a, la problemática de la construcción de ciudades machistas y no amigables para las mujeres y niñas. Ana Falú (1998) es una de las estudiosas que refuerzan y profundizan el análisis de la invisibilidad de las actividades no remuneradas en el proceso de la planificación urbana a partir de una perspectiva feminista para el derecho a la ciudad. La autora pone luz a cómo la planificación urbana y la división sexual del trabajo han negado el derecho a la ciudad a las mujeres y el ejercicio de sus derechos ciudadanos, lo que justamente termina reflejándose en la manera como ellas se mueven y como se sienten en el espacio público, e incluso a cuáles espacios y servicios acceden.

Así, para realizar las actividades socialmente impuestas debido a la división sexual del trabajo, las mujeres normalmente realizan trayectos y viajes intra-barrio o regionales, los cuales en su gran mayoría suceden a pie. Según el análisis de los datos oficiales de división modal de la región metropolitana de São Paulo, en todos los años entre 1987 y 2007, las mujeres hicieron más viajes a pie que los hombres, siendo la diferencia del año 2007 de 8,8% más viajes (Haydée Svab, 2016). Otra característica importante a ser destacada es que, por el tipo de trayectos y viajes, los desplazamientos de las mujeres son poligonales³, mientras que los de los hombres suelen ser lineales y pendulares.

Igualmente importante, en el caso del contexto de São Paulo y de otras ciudades de América Latina, es considerar la mayor participación de las mujeres en trabajos informales y precarios, también conocida como "feminización de la pobreza" (Ana Falú, 2009), lo que limita aún más sus alternativas de desplazamiento. Esa desigualdad se profundiza entre las mujeres negras e indígenas, que suelen estar en las bases de las pirámides sociales de los países latinoamericanos (Elizabeth Jelin, 2014). En ese sentido, caminar es el medio de transporte principal de muchas mujeres no necesariamente por una elección, sino por una falta de opción. Por ejemplo, el informe de la Secretaría de Urbanismo de la Alcaldía de São Paulo⁴ apunta que, entre las mujeres de los estratos socioeconómicos más altos, 16% de los viajes son a pie y 45% en autos propios, mientras que, entre las mujeres en los estratos socioeconómicos más bajos, 50% son a pie y 28% en autobús.

A ese respecto, cabe mencionar que estudios recientes como "Desigualdad de Actividades" [en inglés, *Activity Inequality*] de la Stanford University (Tim Althoff, Rok Sobic, Jennifer Hicks, Abby King, Scott Delp y Jure Leskovec, 2017) deben ser mirados con atención considerando las razones de la tendencia que presentan, la naturaleza de los datos y el contexto en que son realizados. Dicho estudio apunta que hoy en día en muchos países⁵, las mujeres están caminando menos que los hombres⁶, como una consecuencia de las estrategias de autoprotección que las mujeres ejercen, que limitan gravemente sus libertades y autonomías personales (María Naredo Molero, 1998), como no salir, no exponerse, refugiarse en lugares privados, como "el auto bien cerrado" (Olga Segovia, 2007). Sin embargo, es importante volver a destacar que la mayoría de las mujeres no pueden evitar el espacio público. Como se ha visto en las estadísticas de São Paulo, son las mujeres de los estratos socioeconómicos más altos las que pueden elegir desplazarse con auto propio.

³ Lo que Susana García Bujalance y Lourdes Royo Naranjo explican en el artículo *La perspectiva de género en el urbanismo. Una aproximación conceptual adaptada*: "los desplazamientos de las mujeres suelen ser de tipo poligonal, enlazando distintos recorridos para realizar distintas funciones –de casa al colegio, del colegio al trabajo, del trabajo a la tienda, de la tienda al colegio, del colegio a casa-, mientras que los desplazamientos de los varones suelen ser de tipo pendular –de casa al trabajo, del trabajo a casa." (2012, p. 13).

⁴ Informe Urbano, "La movilidad de las mujeres en la ciudad de São Paulo" [en portugués, *A mobilidade das mulheres na cidade de São Paulo*], de 2016.

⁵ El estudio fue realizado con datos de *smartphones* en 111 países, incluido Brasil –fueron consideradas las actividades realizadas por 717 527 personas.

⁶ Vale resaltar que ese dato evalúa "cantidad de pasos", y no cantidad de viajes y funciones que son realizadas caminando.

Como consecuencia, son también las mujeres jóvenes y adolescentes, estudiantes y trabajadoras de los estratos socioeconómicos medianos y bajos las que más sufren agresión sexual, una vez que está más expuestas a la violencia de género por desplazarse por largos períodos de tiempo y distancia para acceder a las áreas centrales de las ciudades (Azhar Jaimurzina, Cristina Muñoz y Gabriel Pérez, 2017), recorriendo territorios que son percibidos o se tornan trampas para su integridad (Falú, 2009). Sin embargo, cabe recordar que, como queda apuntado por Alice Caffaro y Ana Carolina Santos Nunes en el artículo “Lucha contra la violencia de género en los espacios públicos en América Latina: mucho más allá de las leyes: un análisis crítico de las respuestas del Estado al acoso sexual en los espacios públicos” [En portugués, *Combate à violência de gênero nos espaços públicos na América Latina: muito além das leis: uma análise crítica das respostas do Estado ao assédio sexual em espaços públicos*]:

las razones para la mayor vulnerabilidad de ciertos grupos son múltiples y deben ser analizadas a la luz de cada contexto. Entre estas varias razones, hay factores como: mayor tiempo de desplazamiento en el espacio público de las personas en situación de pobreza; hipersexualización de las mujeres negras, indígenas o migrantes; fetichización de la infancia y juventud; no-conformidad con los estereotipos de género; percepción de mayor vulnerabilidad en relación a las personas con discapacidad, entre otras (2018, p. 848; trad., autoras).

También cabe mencionar, como se ha señalado anteriormente, que los resultados negativos generados por la configuración excluyente de las ciudades son muchos, y van desde la menor oportunidad de acceso a servicios que tienen las mujeres, como estudio, trabajo y cultura, hasta las condiciones de inseguridad que enfrentan para llegar a esos servicios. Por esa razón, el incentivo al aumento del uso de los transportes individuales está lejos de ser la solución para la desigualdad de género en el goce del derecho a la ciudad. El uso masivo de ese tipo de transporte contribuye no solo a la pérdida en la interacción social y ejercicio de la ciudadanía (Falú, 2009), sino también al sedentarismo que, a su vez, aumenta la incidencia de variadas enfermedades. La propia legislación brasileña ha reconocido eso al permitir que el gobierno invierta parte del dinero público destinado a la salud en la movilidad activa o el transporte público, al observar el beneficio que esa inversión ha causado en la calidad de vida y la reducción de gastos en el sistema público de salud (Luiz Fernando Hagemann, 2018).

La otra faceta del problema de la disminución del uso de los transportes activos y la migración a los modales motorizados individuales son los impactos en incidentes viales y fatalidades, además de los efectos negativos para el medioambiente (Carolyn Whitzman, 2013). Según la OMS, las muertes por ocurrencias viales constituyen una de las principales causas de muerte en el mundo. En São Paulo, en 2017, al menos seis personas por semana han sido muertas atropelladas (CET, 2017). Otro efecto es el aumento de la contaminación del aire y de las emisiones de gases de efecto invernadero, que resulta en el perjuicio para la salud de las personas. La OMS (2018a; 2018b) reconoce el fuerte vínculo entre cambio climático y salud, afirmando que el cambio climático ya es considerado la más grande amenaza para la salud pública del siglo XXI. La organización señala que la contaminación del aire mata a siete millones de personas cada año en el mundo. Solo en el estado de São Paulo, según el Instituto Salud y Sostenibilidad [en portugués *Instituto Saúde e Sustentabilidade*], manteniéndose el mismo promedio de contaminación del aire, en 2030, 250 000 personas morirán precozmente, mientras un millón tendrán que ser ingresadas en hospitales (Instituto Saúde e Sustentabilidade, 2018). En ese sentido, la misma OMS (2018a; 2018b) afirma que una de las soluciones para el problema es crear ciudades amigables para los peatones y las bicicletas.

La búsqueda de soluciones

La lucha por la participación de las mujeres y la inclusión de la perspectiva de género en la planificación urbana y las políticas públicas es un proceso que ha empezado hace muchas décadas, y que incluye acciones de visibilización del problema, la demanda por la transversalidad de la perspectiva de género y la creación de metas específicas para su inclusión, y el desarrollo de metodologías para lograr la transformación e inclusión. Falú (2014) destaca algunos estudios y prácticas que aportaron para recuperar

la producción y la existencia de las mujeres en las narrativas de las ciudades, como los libros *Gendered Spaces* y *How Women saved the city*, de Daphne Spain; *The Grand Domestic Revolution*, de Dolores Hayden; los aportes recientes de Jane Jacobs, Françoise Choay y Saskia Sassen al urbanismo; e incluso los encuentros feministas de América Latina y el Caribe.

La evidencia y la urgencia de incluir la perspectiva de género en las políticas públicas urbanas tienen conexión con la demanda por la transversalidad de género [en inglés *gender mainstreaming*]⁷. La transversalidad de género significa, por un lado, buscar que todas las políticas públicas, independientemente de su sector, tengan una perspectiva de género y, por otro, que las políticas de género estén integradas con las demás políticas sectoriales. Si eso no ocurre, todos los problemas que afectan a las mujeres terminan tratados como problemas de género, y no como fenómenos que, además de ser temas de las políticas sectoriales de género, son igualmente problemas de la planificación urbana como un todo, y por lo tanto temas de las políticas sectoriales a ella vinculados, tales como las políticas de desarrollo urbano, de movilidad, de acceso a la ciudad, entre otras. En ese sentido, Caroline Moser (2010) plantea que la transversalización de la perspectiva de género no solo es necesaria para eliminar la violencia contra las mujeres, sino todo tipo de violencia, ya que la violencia entre los hombres también está basada en el género.

Con respecto al establecimiento de metas, a nivel global, la igualdad de género y la planificación urbana han ganado relevancia, siendo incorporadas en los Objetivos del Desarrollo Sostenible, objetivos establecidos por la *Agenda 2030* de la Organización de Las Naciones Unidas. Esos objetivos deben ser cumplidos por 193 países hasta el año de 2030, y deberían tener un papel importante para orientar las políticas públicas nacionales y subnacionales. El objetivo 5 de la agenda se dedica enteramente al alcance de la igualdad de género, y el objetivo 11, a la construcción de ciudades y asentamiento humanos seguros, resilientes y sostenibles, lo que incluye metas relacionadas con la igualdad de oportunidades y el acceso a servicios y espacios públicos seguros y sostenibles, el reconocimiento del trabajo doméstico no remunerado, y la participación política. Específicamente, el objetivo 11 destaca el tema de la movilidad sostenible y propone metas para “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” (meta 11.5); y “reducir el impacto ambiental negativo *per cápita* de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo” (meta 11.6).

Igualmente, la *Nueva Agenda Urbana*, adoptada durante el Habitat III – Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sustentable en 2016, tiene entre sus ideales común la promoción de

la planificación basada en la edad y el género e inversiones para una movilidad urbana sostenible, segura y accesible para todos, así como sistemas de transporte de pasajeros y de carga que hacen un uso eficiente de los recursos y facilitan un vínculo efectivo entre las personas, los lugares, los bienes, los servicios y las oportunidades económicas (ONU, 2016, p. 5).

La búsqueda de soluciones es un gran impulsor para el desarrollo de metodologías. Según Sara Ortiz Escalante (2014), las soluciones que vinculan género y urbanismo se han centrado en tres líneas de actividades: i) auditorías sobre la seguridad de las mujeres; ii) apoyo comunitario, red de equipamientos y espacios de reflexión para las mujeres; y iii) seguridad comunitaria desde la perspectiva de género. La autora cuenta que las auditorías empezaron en Canadá en los años ochenta en razón de la escalada de

⁷ Según la ONU, la transversalidad del enfoque de género es “[...] una estrategia destinada a hacer que las preocupaciones y experiencias de las mujeres, así como de los hombres, sean un elemento integrante de la elaboración, la aplicación, la supervisión y la evaluación de las políticas y los programas en todas las esferas políticas, económicas y sociales, a fin de que las mujeres y los hombres se beneficien por igual y se impida que se perpetúe la desigualdad” (Naciones Unidas, 1999, pág. 24).

violencia sexual contra las mujeres en el espacio público de las grandes ciudades, y sirven como “una herramienta de acción colectiva y de resistencia a los límites sociales y físicos que restringen el acceso de las mujeres al espacio público”. En Montreal, ese tipo de auditoría se implantó a partir del Consejo de Mujeres Montrealesas, que organizaba marchas exploratorias para que las políticas urbanas de la ciudad tuvieran en cuenta la seguridad de las mujeres y trabajasen para mejorar la vida cotidiana. Inspirándose en esa experiencia, las auditorías han sido replicadas y adaptadas a diferentes contextos en función de las organizaciones sociales proponentes y las necesidades específicas en las últimas décadas. (Ortiz Escalante, 2014, 2018).

Aunque se haya evidenciado que seguimos lejos de superar el problema, principalmente en el contexto latinoamericano, es posible notar que las prácticas para la generación de ciudades incluyentes para mujeres y niñas siguen evolucionando. Así, para sumar a la búsqueda de soluciones e impulsar la participación de las mujeres en la construcción de las ciudades, el presente trabajo relata la iniciativa del proyecto Mujeres Caminantes!, y presenta algunos de sus resultados con el objetivo de contribuir con nuevas miradas al tema.

El proyecto Mujeres Caminantes!

Cómo ha nacido y qué propone la metodología del proyecto

Considerando todo lo anterior, para contribuir a la promoción de la transversalidad de género en las políticas públicas urbanas, dos organizaciones brasileñas, Red MAS⁸ y SampaPé!⁹, iniciaron un proyecto llamado Mujeres Caminantes! [en portugués, *Mulheres Caminhantes!*]. La iniciativa ha creado una metodología de facilitación que tiene como objetivo colocar a las mujeres como expertas que deben apuntar los problemas del espacio público y proponer soluciones intersectoriales y efectivas, que mejoren al mismo tiempo la seguridad de género y la movilidad sostenible en la ciudad a través de auditorías ciudadanas a pie. Eso significa observar y evaluar el espacio público y pensar maneras de mejorar las condiciones y percepciones de seguridad y confort de las mujeres y niñas cuando se desplazan en la ciudad.

Esa metodología, intitulada “Auditoría de Seguridad de Género y Caminabilidad” [en portugués, *Auditoria de Segurança de Género e Caminabilidade?*], ha sido desarrollada a partir de metodologías existentes en el formato de auditoría y observación del espacio público enfocadas en la planificación urbana. Para eso, fueron consideradas principalmente tres líneas metodológicas: i) auditorías de seguridad de género; ii) evaluaciones de caminabilidad, y iii) análisis de la calidad del espacio público.

De las auditorías de seguridad de género revisadas cabe destacar la publicación de Women In Cities International, “Auditorías de seguridad de las mujeres: ¿Qué funciona y dónde?” [en inglés, *Women's Safety Audits: What Works and Where?*] (2008), que ha realizado evaluaciones de los resultados de las auditorías de género realizadas en diferentes países, presentando puntos fuertes y puntos a mejorar. Otros trabajos que han sido revisados al momento de desarrollar la metodología del proyecto y sirvieron de referencia fueron los de:

- Colletiu Punt 6: *Entornos habitables: auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno (2017); Espacios para la vida cotidiana: auditoría de calidad urbana con perspectiva de género (2014a); Mujeres trabajando: guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género (2014b).*
- iHollaback: *How to lead a community safety audit (2012).*

⁸ Red MAS - Mujeres Actuando por la Sostenibilidad, es una red internacional cuyo foco es generar cambios positivos en la sociedad, con base en tres principios: equidad, diversidad sociocultural y respeto al medio ambiente. www.redmasinternacional.org

⁹ SampaPé! significa São Paulo a pie, y es una organización de la sociedad civil que tiene como objetivos mejorar la experiencia de caminar en las ciudades. www.sampape.org

- Woman in Cities international: *A Handbook on Women's Safety Audits in Low-income Urban Neighbourhoods: A Focus on Essential Services* (2006).
- ActionAid: *Making Cities and Urban Spaces Safe for Women and Girls: Safety Audit Participatory Toolkit* (2013).
- WaterAid/SHARE – Sanitation and Hygiene Applied Research for Equity: *Accessibility and safety audits and safety mapping* (House, Ferron, Sommer y Cavill, 2014).

Con relación a los trabajos revisados sobre caminabilidad, cabe resaltar que el propio origen del término ya trae una perspectiva de género. Caminabilidad [en inglés, *walkability*] fue propuesto por primera vez por el canadiense Chris Bradshaw (1993) como una forma de medir cuán atractivo es o no un espacio para caminar. En su primera propuesta del índice de caminabilidad, uno de los diez puntos de observación y evaluación era la evaluación de seguridad por las mujeres. Para eso, proponía que las mujeres del barrio contestaran cuál de las cuatro opciones se aplica al lugar evaluado: 1) “yo camino sola a todos lados sin restricción de la hora”; 2) “yo camino sola, pero tengo cuidado con las rutas”; 3) “yo solo camino con alguien más en la noche”; y 4) “yo nunca camino, solo para entrar a un auto desde la puerta de un lugar privado”. Así, se ha partido de esa metodología y revisado otras, principalmente las presentadas en los eventos de la conferencia Walk21¹⁰, y la metodología del Índice Ciudadano de Caminabilidad¹¹ de SampaPé!

Finamente, para complejizar la mirada hacia el espacio público, consideramos las dimensiones que Matthew Carmona et al. (2003)¹² proponen para entender la calidad de los espacios de la ciudad, así como algunas de metodologías apuntadas por él, principalmente para evaluar la dimensión social y perceptiva, que nos aportó con los mapas de sensaciones y sentidos.

Con base en la revisión de las metodologías y estudios de urbanismo feminista y desarrollo sostenible, la metodología desarrollada para el proyecto Mujeres Caminantes! ha incorporado y combinado algunos principios presentes en las diferentes iniciativas. El primero es proponer un ejercicio de participación que incluya la percepción de miedo e inseguridad, la reflexión sobre la elección de los trayectos y la visualización de mapas. Eso permite tomar conciencia de cómo el miedo limita la libertad y la movilidad de las mujeres y niñas (Ortiz Escalante, 2018), y hacer en la noche es importante porque es cuando el espacio recorrido por las mujeres se reduce aún más. En ese sentido, es relevante reconocer que estas sensaciones también pueden ser generadas por las violencias simbólicas producidas y reproducidas en el espacio.

Otro principio incorporado es considerar a las mujeres como expertas de sus experiencias desplazándose en la ciudad, no solo para hacer el diagnóstico, pero también para pensar y proponer soluciones. En ese sentido, además de proponer un cambio de paradigma al incorporar a las mujeres en la narrativa y producción de la ciudad (Falú, 2015), la metodología también anhela producir prácticas discursivas de seguridad (Whitzman, 2013). Como, por ejemplo, al provocar soluciones que incluyan acciones ciudadanas con mensajes antiviolencia, y su participación junto con el gobierno para apuntar lo que podría cambiar su seguridad en el espacio.

Asimismo, diferente de muchas auditorías centradas en producir índices numéricos y aplicar *checklists*, la metodología del proyecto Mujeres Caminantes! ha optado por invitar las mujeres a compartir aspectos subjetivos de sus experiencias y observaciones de los espacios al caminar por la ciudad, y así valorar esas informaciones, además de relacionarlas con datos estadísticos de la región auditada.

¹⁰ Walk21 es una conferencia global que reúne anualmente expertos de todo el mundo que trabajan en caminabilidad <https://www.walk21.com/conference>

¹¹ La metodología es descrita de manera accesible en este texto: <http://www.mobilize.org.br/blogs/sampa-pe/sem-categoria/como-sao-os-caminhos-que-voce-percorre/>

¹² En el libro, “Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design”, son presentadas seis dimensiones de comprensión del espacio público: social, visual, funcional, temporal, morfológica y perceptiva.

Por fin, se asume la posición de confirmar que no habrá ciudad sostenible y soluciones de transporte sostenible sin mirada de género. En ese sentido, la participación activa de hombres y mujeres, sin exclusión, en las decisiones que comprometen el desarrollo local es una de las condiciones para hacer el desarrollo sostenible posible (Liliana Rainero, Celeste Bianciotti y Alfonsina Guidara, 2005).

Para abarcar todo lo considerado, la metodología consiste en cuatro etapas: a) el levantamiento previo de datos estadísticos contextuales secundarios del territorio; b) la realización de encuentros con actividades de mapeo de sensaciones, evaluación del espacio público y creación colectiva de soluciones y, por fin, c) el análisis del proceso y de los resultados y su difusión para actores estratégicos y la población en general.

Metodología

A continuación describimos las etapas de la metodología “Auditoría de Seguridad de Género y Caminabilidad”, comentando la experiencia de la realización de la primera implementación del proyecto Mujeres Caminantes! en el entorno de la Terminal Santana, una terminal de transporte público ubicada en la zona norte de la ciudad de São Paulo, Brasil.

El levantamiento de datos

Con el objetivo de complementar y reforzar los datos primarios levantados con las demás etapas de la metodología, la primera etapa consiste en la realización de un Análisis Resumido de la Situación Local [en inglés, Rapid Situation Analysis], que, a su vez, consiste en levantar datos estadísticos secundarios sobre el lugar donde se llevará a cabo la auditoría. Esos datos estadísticos deben estar relacionados con su caracterización demográfica, violencia e infraestructura urbana: datos generales; datos de homicidios; datos de denuncias a las comisarías de policía; datos de violencia contra la mujer; datos de transporte; datos de oferta de equipamientos públicos, educacionales y de ocio, entre otros que se considere relevantes. Las autoras reconocen que, principalmente, los datos existentes de violencia de género no responden a muestras fiables, una vez que es conocido que hay sub-notificaciones de todas las modalidades de violencia de género.

En el caso del distrito de Santana-Tucuruvi, sub-región de la zona norte de São Paulo, donde se encuentra la Terminal Santana, se destacan los siguientes datos¹³:

- Total de la población: 324 815 personas (9670 mujeres y 8525 hombres).
- IDH: Santana – (0,925 - 19º de la ciudad). Tucuruvi – (0,892 - 29º). Mandaqui – (0,885 - 32º).
- Remuneración media de trabajos formales de la población del distrito en 2015: R\$ 8427,02.
- Hay mayor homicidio de la población masculina parda en la región, mismo que la población afrodescendiente (negra y mestiza), representando apenas el 19% de la población del distrito.
- El único dato de violencia contra la mujer disponible es el número de internaciones de mujeres entre 20 y 59 años por motivos relacionados con posibles agresiones que, de 2008 (4) a 2012 (35) ha crecido y, de 2013 (30) a 2015 (10) se ha reducido, aunque las tasas actuales sean más altas que en 2008.
- La principales denuncias en las comisarías de policía han sido hurtos, robos (otros), hurtos de vehículos y robo de vehículos. Entretanto, hubo también un alto número de denuncias de lesión corporal dolosa y culposa, y un relevante número de violaciones (54 hasta septiembre de 2017).
- No hay una comisaría de la mujer en el distrito.
- La región cuenta con una estación de metro y una terminal de autobús. Por la terminal y las calles del entorno pasan 23 líneas de autobús. El uso del metro en la región es casi cuatro veces más intenso que en el promedio de la región metropolitana, mientras que el volumen de los viajes a pie es ligeramente menor.

¹³ Datos de Infocidade y Observatório Cidadão Rede Nossa São Paulo.

El lugar de realización y las participantes

Se buscó realizar la experiencia en un territorio con diversidad socioeconómica, por donde circulan personas de barrios diversos. Como se ha dicho, el lugar de la aplicación de la metodología fue la terminal de transportes de Santana, importante estructura de la zona Norte de São Paulo tanto para acceder a la zona central de la ciudad, como a servicios básicos en la región. Sin embargo, aunque sea un lugar por donde muchas personas pasan con frecuencia, en razón de la cantidad y naturaleza de los desplazamientos (muchos utilitarios y con prisa), el entorno de la terminal no es un espacio “familiar” con dinámica de barrio y comunidad. Es un espacio de encuentro de personas desconocidas y diversas.

De acuerdo con el informe de Women In Cities International (2008) sobre las auditorías de seguridad de género, existen dos elementos claves para el éxito de la implementación de ese tipo de auditoría: el enfoque en el nivel local y la representación de la comunidad, especialmente de las más vulnerables. Teniendo eso en cuenta, el proceso de encontrar las participantes para la implementación de la metodología es un proceso meticuloso y de mucho trabajo.

Como estrategia para involucrar mujeres con características diversas en la experiencia, el equipo del proyecto fue integrado por una facilitadora local, Kamila Gomes¹⁴, que tiene un profundo conocimiento acerca de los movimientos civiles y comunitarios de la zona norte de São Paulo. Ella fue responsable de invitar y movilizar a las mujeres a participar del proyecto –todas residentes de barrios periféricos de la zona norte, pero que pasan por el terminal de transportes de Santana con frecuencia–. De las mujeres participantes, gran parte ya integraba movimientos sociales y asociaciones civiles o comunitarias –lo que significa que estaban acostumbradas a participar de procesos colectivos de reflexión y lucha por la mejora de sus barrios y la ciudad–. La facilitadora tuvo la preocupación de buscar mujeres de diferentes edades, etnias y orientaciones sexuales.

A través de un cuestionario aplicado a las 30 mujeres participantes, se confirmó la representación de diferentes grupos de edad, con la participación de mujeres de 16 a 74 años, y de mujeres blancas, negras y mestizas. Más de la mitad declaró tener personas dependientes bajo su responsabilidad y cuidado (lo que, como se ha dicho, está relacionado con el aún persistente patrón de división sexual del trabajo). Además de eso, más del 40% declararon no tener ingresos propios.

La aplicación

Los encuentros con el grupo de mujeres para reflexionar, evaluar y generar soluciones para sus territorios ocurren en tres partes: a) reflexión sobre sensaciones e inseguridad; b) evaluación del espacio público y apropiación de conceptos de violencia de género en el espacio público y movilidad sostenible, tales como acoso sexual callejero y caminabilidad; y c) creación colectiva de soluciones estratégicas para los problemas identificados.

En la implementación del proyecto en la Terminal Santana, cada parte ocurrió en un día de encuentro y taller distinto, entre los meses de septiembre y diciembre de 2017. Los encuentros son los momentos en los cuales las mujeres del territorio apuntan, como grupo y desde su diversidad, cuáles son las razones del espacio que está siendo observado no ser seguro y amigable para las mujeres.

En la primera parte, se reflexiona sobre “sensaciones e inseguridad”, y las actividades se centran en el registro de la geografía del miedo del área de análisis, a partir de la visualización de un mapa del entorno y la definición de un trayecto para una caminata de evaluación de la sensación de seguridad en el espacio público. Para eso, las participantes destacan en un mapa de la región de análisis, las rutas a pie que realizan

¹⁴ Kamila Gomes es pedagoga, profesora da la Red Municipal de Enseñanza. Hizo parte del Fórum Regional de Mujeres de la Zona Norte institucionalizado por la Alcaldía Regional de Vila Maria, donde es también parte de Consejo ciudadano representando a la sociedad civil en su según mandato.

con mayor y menor frecuencia. En seguida, el equipo de facilitación define el trayecto a ser recorrido a pie por el grupo, considerando las manzanas más frecuentadas y evitadas por las participantes. Luego, grupos compuestos por cinco participantes y una facilitadora salen a caminar por el trayecto definido, en silencio. Es importante resaltar que en la Terminal Santana esa caminata ocurrió en la noche. En esta caminata cada participante recibe un instrumento de evaluación de sensaciones (que puede ser observado abajo), en el que se debe marcar o dibujar un símbolo que refleja su percepción de seguridad (entre positiva, negativa o neutral) de cada tramo recorrido. Al volver al espacio del taller, las mujeres son invitadas a compartir con el grupo sus sensaciones y detallar los elementos que justifican esas sensaciones. Al final, las facilitadoras suman las sensaciones apuntadas por las participantes para identificar los tramos mejor y peor evaluados.

En la segunda parte, las participantes son invitadas a salir a la calle para evaluar las condiciones de caminabilidad de cada tramo de interés definido por los resultados de la etapa anterior (dos tramos con las peores evaluaciones y el tramo mejor evaluado). Antes de eso, hay un momento de exposición de los conceptos vinculados a la violencia de género en el espacio público y la movilidad sostenible, con destaque para los conceptos de acoso sexual callejero y caminabilidad, con el objetivo de que las participantes se apropien de los conceptos y entiendan cómo eso se relaciona y afecta su cotidiano. En seguida se presenta el instrumento de facilitación para la evaluación del espacio público, que se organiza en cuatro “capas” con distintos parámetros de evaluación: la “capa de abajo”, con ítems acerca de las aceras y pasos peatonales; la “capa de arriba”, con todo lo que está en las fachadas y sobre las aceras, como árboles, iluminación, limpieza, muebles públicos y señalización; la “capa de acceso”, con elementos acerca de la intermodalidad y la accesibilidad; y la “capa de usos y personas”, sobre percepciones más subjetivas, como sensaciones, confort sonoro y actitudes de las personas en la calle (se puede ver con más detalles en la tabla abajo). Las mujeres participantes son distribuidas igualmente en cuatro grupos y cada grupo es responsable de analizar una capa. Ellas deben dar notas para cada ítem y sacar fotos que justifiquen sus evaluaciones, utilizando un marco rojo para apuntar elementos negativos y un marco verde para los positivos. Al final, se comparten las notas de cada tramo evaluado y de cada capa, además de los comentarios y fotos que justifican las notas, para identificar más fácilmente los elementos más problemáticos de cada tramo y direccionar la creación colectiva de acciones.





	CAPA DE ABAJO	Acera y Travesías: Ancho / Inclinación / Pavimentación / Obstáculos / Seguridad de las travesías y seguridad vial.
	CAPA DE ARRIBA	Todo lo que está sobre la acera y fachadas: Iluminación / Confort térmico / Lugares para descansar y pasear / Limpieza y contaminación / Presencia y calidad de la señalización / Comercio y otros servicios en la acera / Interacción con la calle / Fachadas / Violencia simbólica.
	CAPA DE ACCESO	Conexión con otros transportes y lugares: Acceso al transporte público / Acceso a edificios / Señalización / Accesibilidad / Lugar de espera.
	CAPA DE USOS Y PERSONAS	Sensación e interacción: Condiciones de las construcciones / Diversidad / Otras actividades / Sonidos en el camino / Olores / Actitudes y comportamientos en la calle.

Imagen 1. Instrumento de evaluación de sensaciones



Imagen 2. Mujeres en el segundo encuentro en el Terminal Santana evaluando las condiciones del espacio público. Foto: Patrícia França

Como cierre, la tercera parte de creación colectiva de soluciones estratégicas para los problemas identificados, consiste en la realización de dinámicas para definir problemas prioritarios y crear colectivamente soluciones para mejorar el espacio público de la zona de implementación del proyecto, pensando tanto en la mejora local como de la ciudad como un todo. Para esta última parte también fueron invitadas mujeres activistas y especialistas que trabajaban con los temas de movilidad y ocupación del espacio público. En el primer momento, las facilitadoras presentan los registros y evaluaciones realizadas en la etapa anterior y se solicita a las participantes que comenten sus impresiones acerca de cada tramo analizado. En seguida, las participantes son repartidas en grupos de manera que no se repitan las agrupaciones de la etapa anterior, y que haya una invitada externa en cada uno de los grupos. La primera actividad es definir cuáles son los problemas, entre todos los identificados, considerados más relevantes. Los grupos entonces comparten sus definiciones entre ellos y después las facilitadoras presentan inspiraciones de soluciones propuestas y realizadas en otras ciudades con el objetivo de mejorar el espacio urbano y la seguridad y calidad de la experiencia de las mujeres en el espacio público. En el tercer momento, los grupos deben pensar soluciones para los problemas que apuntaron como más relevantes y, después de compartir con todas las participantes, se dejan sugerencias de mejoras para las propuestas creadas en el encuentro. Por fin, se reflexiona si es posible la realización de las soluciones propuestas sólo por las mujeres participantes, o si es necesaria la participación de otros actores como el gobierno y las organizaciones privadas.

Resultados y reflexiones

La experiencia del proyecto en la Terminal Santana, además de haber generado un diagnóstico bastante complejo del territorio y propuestas de soluciones inéditas, ha provocado reflexiones importantes acerca de las relaciones entre género y espacio urbano. Compartimos a continuación algunas de las reflexiones generadas por el proceso, captadas por las investigadoras a partir de las conversaciones de las participantes, una vez que se ha acordado con el grupo que los resultados generados serían diseminados como ideas del proyecto como un todo, y no como testimonios personales.

Urbanismo humano con mirada transversal de género

Los espacios públicos son reflejo de las relaciones de poder, diferencias sociales y distinciones de prácticas sociales, por eso evaluar un espacio apenas desde sus elementos de vitalidad urbana, como fachada activa,

no es suficiente desde la perspectiva de género, en la que la manera como el espacio es ocupado y vigilado se muestra más importante que las estructuras físicas (Mateus Andrade, Mariana Gianetti, Marina Harkot y Paula Santoro, 2017).

El caso de la aplicación de la metodología relatado ha podido identificar que ejecutar ideas generales del urbanismo que pone a las personas en el centro de la planificación de los espacios públicos, pero sin participación y mirada del contexto, termina por no incorporar la perspectiva de género. El urbanismo con enfoque en las personas empezó a mediados de los años sesenta como respuesta al desarrollo modernista de las ciudades generando grandes vías y la ciudad como máquina (Gabriela Barone y Laís Salvador, 2018). Como ejemplo, los conceptos generales de Jan Gehl (2011), Jaime Lerner e incluso de Jane Jacobs (1961), que a primera vista son encontrados en las calles evaluadas y que para los autores generan vitalidad urbana, serán confrontados por las percepciones de las mujeres.

Entre esos conceptos y elementos está el consolidado por Jane Jacobs (1961), de que el uso mixto con pequeños comercios que tienen interacción directa con la calle (fachada activa) funciona como “ojos en la calle” que garantizan observación constante del espacio público y, así, contribuyen para la promoción de ambientes seguros. Sin embargo, al analizar el espacio público bajo la perspectiva de género, se pudo constatar que algunas de las fachadas activas pueden generar más incomodo que seguridad para las mujeres que caminan en el espacio público.

En el trayecto recorrido, esa sensación fue evidenciada por la presencia de un taller mecánico para autos. A la primera mirada, la presencia del taller pudiera parecer positiva por haber relación del espacio privado con el espacio público y trabajadores mirando hacia la calle. Sin embargo, por ser un tipo de actividad desarrollada mayoritariamente por hombres y por el constante acoso sexual callejero que las mujeres sufren en el espacio público, la experiencia de caminar frente a ese establecimiento generó más incomodo que sensación de seguridad. De esta forma, queda evidente que introducir elementos urbanísticos considerados como propulsores de humanización de los espacios públicos sin hacer análisis contextuales y de género no garantiza la generación de espacios caminables.

Dualidades de la sensación de seguridad

Otro concepto que ha sido puesto a prueba es la idea de que los comercios que funcionan en la noche, por generar la circulación de personas e iluminación (Gehl, 2011; Jacobs, 1961), generan calles seguras.

En ese caso, el elemento que ha generado reflexiones respecto a su capacidad de cumplir con ese tipo de función positiva ha sido los quioscos de revistas. De acuerdo a la observación de las mujeres participantes de la implementación del proyecto en la Terminal Santana, por un lado son ambientes iluminados y con “ojos en la calle” durante la noche. Por otro, el contenido de muchas de las portadas de las revistas expuestas a la calle en los quioscos es agresivo en la medida en que suele objetificar a las mujeres y perpetuar patrones que no incorporan la diversidad. Otro incomodo apuntado fueron los grandes mobiliarios en la acera, como los quioscos y paneles de publicidad. Según ellas, estos mobiliarios pueden servir de “escondite” para personas con intenciones de cometer algún acto violento, lo que genera miedo en el espacio público.

Este caso es congruente con la definición de Whitzman (2013) acerca de lo que garantiza la presencia de las mujeres en los espacios públicos. Para la autora, es la combinación de las tres prácticas: hacer lugares más seguros, crear lugares seguros y prácticas discursivas de seguridad (*discursive safe spaces*). Hacer lugares más seguros significa, por ejemplo, mejorar la iluminación de las calles; y crear lugares seguros es la práctica de hacer barrios más diversos, con más acceso y ocupación de las calles. Mientras que la práctica del discurso de lugares seguros incluye, por ejemplo, mensajes de antiviolencia en la calle y la participación ciudadana para definir el mobiliario urbano de la ciudad.

Además, uno de los seis principios elaborados por Anne Michaud en la “Guía de planificación para un medio ambiente urbano seguro” [en francés, *Guide de aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*], de

la ciudad de Montreal, dentro del programa “Mujeres y ciudades” [en francés, Femmes et villes], de 2001, es “visibilidad”. Eso significa, a través del diseño del espacio, permitir que las personas puedan ver todos los elementos y personas que hay en el entorno (Ortiz Escalante, 2018) sin obstáculos visuales, al contrario de lo que fue percibido por las participantes tanto en los quioscos como en las paradas de bus.

Según Rosa Liliana De Simone (2018, p. 248), “es necesario ampliar nuestro léxico urbano de usuarios y crear mobiliario, calles, parques y barrios con un diseño integral, incremental y flexible que se adapte a las fases de la vida humana y, a la vez, a las múltiples maneras de usar, percibir y sentir el cuerpo humano”.

Considerando eso, los quioscos deberían garantizar la visibilidad y tener mensajes positivos para las mujeres, para que se transformen en elementos que impulsen la presencia de las mujeres en la calle, en lugar de generar incómodos e inseguridad.



Imagen 3. Ejemplo de quioscos de revistas en São Paulo. Foto: Patricia França

¿Cámaras de seguridad o control?

Cuando la seguridad es considerada como un objetivo simple, las respuestas son ineficientes, proteccionistas y segregacionistas, como el caso de la implementación de sistema de cámaras, más policía e incluso sistemas de transporte sólo para mujeres (Whitzman, 2013).

En el caso del proyecto, las cámaras de seguridad privadas fueron vistas tanto como posibles instrumentos de seguridad en el caso de ocurrir algún acto de violencia, como elementos que pueden ser utilizados para el control de los cuerpos de las mujeres e incluso para el acoso sexual. Para Ana Falú (2009, p. 29), “está en juego, como siempre, el cuerpo de las mujeres, ese territorio para ser ocupado, ese territorio-cuerpo concebido como una mercancía apropiable, percibido como disponible”.

Las participantes han señalado que el hecho de no saber quién es el “dueño” de la cámara hace que no se pueda tener acceso a las imágenes o saber cuál es su finalidad, lo que genera la sensación de estar siendo observadas por alguien que no pueden ver. En ese sentido, fue mencionado que, por la noche, aunque haya cámaras en otros lugares, muchas prefieren pasar en calles con burdeles y moteles, pues hay más personas “mirando la calle”, lo que en ese momento genera más sensación de seguridad que incómodo. Una vez más, se ha puesto a prueba el sentido común.

De ese modo, la perspectiva de género participativa desafía a que las políticas públicas tengan una mirada más calificada e inclusiva sobre los elementos considerados como base de la seguridad. Más allá de la idea de prevención del crimen a través del diseño del entorno (Crime Prevention Through Environmental Design, CPTED), que tiene como enfoque reducir los delitos tipificados por ley, como robos, y protección de propiedad privada, pero que no incluye la perspectiva de género (Ortiz Escalante, 2018).

Caracterización de las participantes y percepciones sobre la ciudad

La comparación entre la caracterización de las participantes, los datos secundarios sobre la región y los resultados de la auditoría permite notar que la evaluación y percepción de las mujeres acerca del espacio observado son reforzadas por los datos estadísticos del distrito de Santana-Tucuruvi. O sea, hay coherencia entre cómo la seguridad y la caminabilidad del trayecto fueron evaluadas por las mujeres y las tasas de hurtos, homicidios, muertes en el tránsito, entre otros datos levantados. Sin embargo, como afirma Ana Falú (2009, p. 33), “el miedo preexiste a las situaciones de violencias que se ejercen”. Por eso, aunque las percepciones no tuvieran coherencia con los datos numéricos, ellas mismas demuestran que el derecho a la ciudad está siendo negado a las mujeres. De todos modos, retratamos las conexiones abajo.

Las participantes destacaron la conexión entre la deficiencia de la infraestructura para el caminar y la sensación de miedo. Sin embargo, la inseguridad al cruzar la calle no fue elegida por las participantes como problema prioritario a ser resuelto. A pesar de ello, el grupo 3, en la formulación de problemas, destacó el exceso de tiempo de espera para atravesar la calle como un factor de inseguridad con relación a la violencia de género. Estas percepciones son corroboradas por el hecho de que la avenida Cruzeiro do Sul haya despedado, en 2016, como la vía con mayor concentración de atropellamientos de peatones (CET-SP, 2016). Además, en el distrito Santana-Tucuruvi hubo un aumento de atropellamientos entre 2003 y 2015, y un alto número de lesiones por ocurrencia viales (356), además de cuatro homicidios resultantes de esos mismos tipos de ocurrencia (SSP-SP, 2017).

Durante una actividad de discusión sobre percepciones con relación a cada modo de desplazamiento, las sensaciones más mencionadas por las mujeres para “caminar” y “esperar en el punto de autobús” fueron ansiedad e inseguridad. Posteriormente, en la evaluación de la caminabilidad, se observó que aspectos como la falta de informaciones e iluminación en las calles y en los puntos, así como la actitud de muchos hombres, contribuyen a esas sensaciones. Al mismo tiempo, los datos existentes muestran que en la región hay internaciones de mujeres entre 20 y 59 años por posibles agresiones (10 en 2015, con un pico de 30 en 2013), registro de violaciones (58) y un alto número de robos y hurtos (5531).

Sanción y policía

El agravamiento de castigos a acosadores y agresores de mujeres, así como el aumento de la presencia de la policía aparecieron como propuestas polémicas para aumentar la percepción de seguridad. Una parte de las participantes coincidieron en que falta sanción y policía, pero otra parte resaltó que este tipo de solución no es eficaz, pues afecta con más fuerza a las poblaciones estigmatizadas y marginadas, como personas en situación de calle y jóvenes negros, lo que se confirma por los datos, que apuntan que los homicidios entre la población afrodescendiente es proporcionalmente mucho mayor que entre la población blanca.

En ese debate, es importante recalcar que, históricamente, los sistemas de justicia en Latinoamérica son enmarcados por gran selectividad racial y de clase (Fernanda Kilduff, 2010). Por lo tanto, la promoción de políticas públicas de seguridad necesita tomar en cuenta cómo las diferencias identitarias determinan las posiciones de los cuerpos en el espacio (De Simone, 2018). De esa manera, hay que tener en cuenta que el discurso de la seguridad de las mujeres puede reforzar la exclusión de ciudadanos ya marginados por la sociedad (Shilpa Phadke, 2007).

En la terminal Santana se instaló una plaza de alimentación al aire libre, extendiendo el uso comercial del equipo en horario nocturno y ampliando la sensación de seguridad. Al mismo tiempo, el área fue construida en un ambiente con cerrado con rejillas controlando el acceso. Burgess (2009) apunta el cerramiento como una forma de fragmentación de la ciudad que limita los principios de circulación abierta y libre; lo que provoca la discriminación social y la homogeneización social (Liliana Rainero, 2009).

Además, fueron identificados otros espacios residuales generados por la estructura de la estación de metro con rejas como elemento de “arquitectura hostil”¹⁵ para que la gente no use estos espacios para estar, o incluso dormir, considerando personas en situación de calle.

Activar los espacios públicos con actividades es mucho más efectivo que poner rejillas en ellos. Las participantes señalan que la cantidad de áreas con rejillas para imposibilitar su uso, así como las varias tiendas de comida instaladas en el espacio público del entorno de la terminal, tuvieron como principal motivación evitar el uso por la población en situación de calle. El intento de la “activación” del espacio público, por lo tanto, tiene un impacto limitado si se trata de la expulsión de un determinado grupo poblacional sin políticas de recepción e inclusión.

La naturaleza en favor de las personas

Es necesario tener cuidado con la inserción de los árboles y verde en la ciudad. La presencia de la naturaleza en el espacio urbano es muy benéfica para el aire y además trae confort térmico, visual y sonoro. Pero la presencia de árboles no puede obstruir, generar riesgo de incendio (proximidad de hilos eléctricos) o ser un posible “escondite”. Mientras los árboles altos pueden generar sombras, los arbustos pueden dificultar la visión y la iluminación. Esos problemas deben ser corregidos a través de una relación constante con la ciudadanía, donde las personas tengan oportunidad para apuntar elementos del espacio que perjudican su seguridad y calidad de desplazamiento, y siempre que sea posible mantener la naturaleza garantizando la seguridad.

Aquí, una vez más queda evidente la importancia de la visibilidad, igualmente señalado en la observación de los quioscos. Aun cuando en el espacio público se identifica un elemento considerado como positivo desde la perspectiva del medio ambiente y el bienestar, es necesaria la mirada transversal de género para garantizar su efecto positivo para todas las personas.

Este problema ya fue reportado por muchas publicaciones de género y espacios públicos. Como el Collectio Punt 6 apunta en “Entornos Habitables – Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno” (Roser Casanovas, Adriana Ciocchetto, Sara Ortiz Escalante, Blanca Gutiérrez y Marta Salinas, 2017) como una de las estrategias del espacio el “cambio o adaptación del mobiliario urbano, vegetación u otros elementos que entorpezcan las líneas de visión”.

¿Muchas personas: está bien o no?

En la salida de la estación del metro Santana hay una confluencia de personas que están esperando los autobuses o accediendo a la terminal, lo que genera un movimiento intenso de personas. Eso fue considerado bueno y malo al mismo tiempo. Por un lado, las mujeres destacaron que las personas traen seguridad y “vida” a los espacios. Por otro lado, apuntaron que es necesario que haya espacio con comodidad para que las diversas personas convivan y se sientan bien en el espacio público. Esa dicotomía apareció por la diversidad de las mujeres presentes. Mientras madres con hijos pequeños y mujeres mayores dijeron molestarse, las jóvenes no habían explicitado incomodo por la cantidad de gente.

¹⁵ La arquitectura hostil es una herramienta del diseño urbano mediante la que se construyen espacios públicos que desalientan el uso público o, al menos, algunos de sus posibles usos, no deseados por la autoridad competente para ese lugar.

En ese sentido, el espacio disponible para la circulación no está cumpliendo su función de ser adaptado a todas las fases de la vida humana (De Simone 2018). Por este motivo, se resaltó que el diseño de calles y aceras debe ser planificado de acuerdo con los flujos de cada local, para acomodar los diferentes usos y ritmos de las personas sin generar la sensación de caos o estimular la prisa.

Conclusiones

El proyecto Mujeres Caminantes! busca visibilizar los temas de la seguridad de género y de la movilidad sostenible en el espacio público, vinculando la evaluación del espacio público y la generación de datos con la creación colectiva de propuestas de soluciones desarrolladas por las mujeres que viven en los territorios urbanos, además de promover la formación de las mujeres en estos temas.

Para evitar la sensación de frustración que constantemente es generada por los gobiernos que no realizan los cambios demandados por la ciudadanía, creemos que ese tipo de metodología debe ser cada vez más incorporada a procesos de recalificación y desarrollo urbano. Así, las intervenciones urbanas podrán ocurrir de forma que disminuya la inseguridad de las mujeres y la violencia de género en el espacio público, así como la desigualdad en el derecho a la ciudad. Igualmente, estos procesos deben incorporar la diversidad que también existe entre las mujeres, incluyendo jóvenes y niñas, mayores, LBTIQ+, con discapacidades físicas e intelectuales, y migrantes, entre otras.

La realización del proyecto en el entorno de la Terminal Santana permitió identificar elementos que perjudican el desplazamiento y la permanencia en el espacio público de manera segura y confortable de las mujeres específicamente en esa área. Al mismo tiempo, permitió identificar que los problemas encontrados representan desafíos estructurales de las ciudades latinoamericanas en general. Además, fue posible evidenciar cómo las soluciones para la seguridad están vinculadas a diversas áreas, una vez que fueron propuestas desde acciones de limpieza e intervención urbana, hasta círculos de conversación sobre masculinidades en escuelas y comercios –lo que dialoga con la demanda por la transversalidad de las políticas públicas de género–.

La percepción de seguridad de género es un tema complejo y, por ello, es necesario buscar metodologías y soluciones que apunten a la descentralización de la toma de decisión y que, por encima de todo, contemplen las diferentes perspectivas de la relación de las personas con, y en, la ciudad, considerando las subjetividades. Eso presupone un cambio de paradigma en el que la ciudadanía (especialmente las mujeres) deja de ser considerada apenas como objeto, y pasa a ser ingrediente clave en el desarrollo de las políticas urbanas (Falú, 2015).

Las soluciones propuestas por las mujeres muestran que la transformación de las ciudades en ambientes seguros y confortables para todas las personas no será alcanzada sólo por medio de acciones puntuales presentadas en manuales y *checklists*, o que sólo busquen controlar el espacio y las personas. Eso se alcanzará con la inversión de la lógica centralizadora y tecnicista a través de la cual las decisiones sobre las ciudades son tomadas, sustituyéndola por los principios de diversidad, diálogo y escucha, como formas de crear soluciones localizadas y estructurales al mismo tiempo.

Así como las personas y las ciudades están constantemente en transformación, las discusiones y las acciones para crear ciudades seguras para las mujeres deben ser también continuas, para poder ampliarse y evolucionar en el tiempo. La seguridad pública no debe seguir siendo tratada como una cuestión que afecta a todas las personas de forma igual –hay que considerar que género, raza, orientación sexual, edad, clase social y otras variables influyen fuertemente la manera en que las personas viven la inseguridad–. De la misma forma, no se puede reducir la seguridad de las mujeres a la percepción de vulnerabilidad a la violencia de género, ya que la violencia económica y la violencia en el tránsito también impactan la forma en que se vive en la ciudad.

La realización de la primera aplicación de la metodología también ha mostrado que, cuando miramos los problemas de manera conectada, pensamos en soluciones que funcionan para más de un problema al mismo tiempo, aunque los temas parezcan desconectados. En este caso, vemos cómo la seguridad con perspectiva de género está fuertemente conectada con la mitigación del cambio climático, que depende fuertemente de la disminución de gases de efecto invernadero, la cual, a su vez, depende, entre otras cosas, de la movilidad urbana sostenible y de calidad de las calles para el desplazamiento a pie.

Así, para alcanzar ciudades más seguras y sostenibles, defendemos la necesidad de construir ciudades de forma participativa, con la utilización de instrumentos de participación que ponen énfasis en las personas que tienen menor autonomía y libertad para disfrutar de las ciudades, como es el caso de las mujeres, y que fomenten la reflexión y creación colectiva de soluciones intersectoriales que consideren los aspectos social, económico y ambiental al mismo tiempo.

Bibliografía

ActionAid (2013). *Making Cities and Urban Spaces Safe for Women and Girls: Safety Audit Participatory Toolkit*. Londres: ActionAid.

Althoff, T.; Sosis, R.; Hicks, J. L.; King, A. C.; Del, S. L., y Leskovec, J. (2017). Large-scale physical activity data reveal worldwide activity inequality. *Nature*, volume 000. <http://activityinequality.stanford.edu/docs/activity-inequality-althoffetal-nature.pdf>

Andrade, M. H.; Gianetti, M. A.; Harkot, M. K., y Santoro, P. F. (2017). Gênero e andar a pé: A qualidade do ambiente construído incentiva igualmente mulheres e homens a caminhar? In Andrade, V., y Linke, C. C. (eds.), *Cidade de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo* (pp. 129-144). Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial. http://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2018/12/Cidades-de-pedestres_FINAL_CCS.pdf

Brandshaw, C. (1993) Creating – and using – a rating system for neighborhood walkability towards an agenda for “local Heroes”. Presentado en *14th International Pedestrian Conference*, Boulder, Colorado. 1 de octubre. https://www.cooperative-individualism.org/brandshaw-chris_creating-and-using-a-rating-system-for-neighborhood-walkability-1993.htm

Bujalance, S. G., y Naranjo, L. R. (2012). La perspectiva de género en el urbanismo. Ponencia expuesta en el *IV Congreso Universitario Nacional, “Investigación y Género”*. Sevilla, 21 y 22 de junio. https://idus.us.es/xmlui/bitstream/handle/11441/39830/Pages%20from%20Investigacion_Genero_12-409-1096-12.pdf?sequence=1

Burgess, R. (2008) Violence and the fragmented city. Conferencia expuesta en el *Seminario Internacional “Ciudades seguras para las mujeres, ciudades seguras para todos y todas”*. Unifem/Aecid. Buenos Aires, 23 al 25 de julio.

Caffaro, A. J. T., y Sabino, L. L. (2017) Auditorías de percepción de seguridad de género y calidad de la caminabilidad en el espacio público – El caso de Jardim Brasil, São Paulo, Brasil. In Alvaro, N. P.; Cevallos, E. P., y Endara, G. (eds.) *Más allá de los límites – apuntes para una movilidad inclusiva* (pp. 210-221). Quito: Friedrich-Ebert-Stiftung (FES-ILDIS). <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/13868.pdf>

Caffaro, A. J. T., y Santos Nunes, A. C. A. (2018). Combate à violência de gênero nos espaços públicos da América Latina: muito além das leis. En Boiteaux, L.; Magno, P. C., y Benevides, L. (orgs.), *Gênero, feminismos e sistema de justiça – Discussões interseccionais de gênero, raça e classe* (pp. 842-858). Rio de Janeiro: Freitas Bastos.

Caffaro, A. J. T.; Santos Nunes, A. C. A., y Sabino, L. L. (2018) Análise, resultados e recomendações. Mulheres Caminhantes - Auditoria de segurança de gênero e caminhabilidade Terminal Santana. bit.ly/relatoriomulherescaminhantes

Caffaro, A. J. T., y Vicente, J. A. (2017). Assédio sexual em espaços públicos e mobilidade sustentável: pensando políticas integradas por meio da geo-participação. Presentado en VIII Congreso Internacional en Gobierno, Administración y Políticas Públicas, GIGAPP. Madrid, 25-28 de septiembre. https://www.academia.edu/36379906/Assedio_sexual_em_espacos_publicos_e_mobilidade_sustentavel_pensando_politicas_integradas_por_meio_da_geo-participacao

- Carmona, M.; Heath, T.; Oc, T., y Tiesdell, S. (2003). *Public places, urban spaces: the dimensions of urban design*. Oxford: Architectural Press.
- Casanova, R.; Ciocchetto, A.; Escalante, S. O.; Gutiérrez, B. V.; Martínez, Z. M., y Salinas, M. F. (2014). Mujeres trabajando. Guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género. Barcelona: Col·lectiu Punt 6. <http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/PDF-mujeres-baja-con-portada.pdf>
- Casanova, R.; Ciocchetto, A.; Escalante, S. O.; Gutiérrez, B. V., y Salinas, M. F. (2017). Entornos habitables: auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno. Barcelona: Col·lectiu Punt 6. http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/Entornos_habitables_CAST_FINAL.pdf
- Castells, M. (1978). *City, class and power*. Palgrave: Londres.
- Chant, S., y McIlwaine, C. (2016). *Cities, slums and gender in the global south: towards a feminised urban future*. Routledge: London, UK.
- Ciocchetto, A. (2014). Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de calidad urbana con perspectiva de género. Barcelona: Col·lectiu Punt 6. <https://issuu.com/punt6/docs/espaciosparalavidacotidiana>
- Companhia de Engenharia de Tráfego (2016). *Acidentes de Tráfego – Relatório Anual 2015*. São Paulo.
- Companhia do Metropolitano de São Paulo (2008). *Pesquisa Origem-Destino 2007*. São Paulo
- De Simone, R. L. (2018). Mujeres y ciudades. Urbanismo género-consciente, espacio público y aportes para la ciudad inclusiva desde un enfoque de derechos. En Riffo, J. A. (ed.), *El Estado y las mujeres: el complejo camino hacia una necesaria transformación de las instituciones* (pp. 229-250). Santiago de Chile: RiL.
- Falú, A. (1998). Propuestas para mejorar el acceso de las mujeres a la vivienda y el hábitat. En Falú, A.; Moncada, A., y Ponce, A. (ed.), *Cuarto cuaderno de trabajo: género, hábitat y vivienda, propuestas y programas*. Quito: Consejo Nacional de las Mujeres. Presidencia de la República del Ecuador.
- Falú, A. (2009). Violencias y discriminaciones en las ciudades. En Falú, A. (eda.), *Mujeres en la Ciudad. De violencias y derechos* (pp. 15-38). Santiago de Chile: Red Mujer y Hábitat de América Latina. Ediciones SUR. http://americalatinagenera.org/newsite/images/cdr-documents/publicaciones/libro_mujeres_en_la_ciudad.pdf
- Falú, A. (2014). Inclusión y derecho a la ciudad. El ejercicio de los derechos ciudadanos de las mujeres: La agenda de las Mujeres para Rosario, Argentina. *Ciudad, Inclusión y Educación* (pp. 58-67). <http://www.edcities.org/wp-content/uploads/2015/03/Ana-Falú.pdf>
- Forneck, M. L., y Zuccolotto, S. (1996). Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo. *Revista dos Transportes Públicos*, (73), 95-103.
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings: using public space*. Washington, DC: Island Press.
- Hagemann, L. F. (2018). Quando investir em mobilidade é uma questão de saúde. <https://cidadaurbano.wordpress.com/2017/09/17/quando-investir-em-mobilidade-e-uma-questao-de-saude/>
- House, S.; Ferron, S., Sommer, M., y Cavill, S. (2014). *Violence, gender and WASH: a practitioner's toolkit – Making water, sanitation and hygiene safer through improved programming and services*. Londres: WaterAid/SHARE.
- Kilduff, F. (2010). O controle da pobreza operado através do sistema penal. *Revista Katáxis*, 13(2), 240-249.
- Instituto Saúde e Sustentabilidade (2018). *Manifesto em defesa dos padrões de qualidade do ar*. https://www.saudeesustentabilidade.org.br/wp-content/uploads/2018/09/Manifesto_PadrosAr_250918.pdf
- iHollaback (2012). *How to lead a community safety audit*. <https://www.ihollaback.org/wp-content/uploads/2012/07/Safety-Audits.pdf>
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Nueva York: Random House.
- Jaimurzina, A.; Muñoz, C., y Pérez, G. (2017). Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. Santiago de Chile: CEPAL.

- Jelin, E. (2014). Desigualdades de clase, género y etnicidad/raza: realidades históricas, aproximaciones analíticas. *Revista Ensamble*, 1(1), 11-36. <http://www.revistaensambles.com.ar/ojs-2.4.1/index.php/ensambles/article/view/27/4>
- Mehrota, S. T. (2010). *A handbook on women's safety audits in low-income urban neighbourhoods: a focus on essential services*. Nueva Delhi: JAGORI y Women in Cities International. <http://www.jagori.org/wp-content/uploads/2006/01/Handbook1.pdf>
- Moser, C. (2010). Moving beyond gender and poverty to asset accumulation: evidence from low-income households in Guayaquil, Ecuador. In *The International Handbook of Gender and Poverty: Concepts, Research, Policy* [The Int. Handb. of Gender and Poverty: Concepts, Research, Policy (pp. 391-398)]. Cheltenham UK: Edward Elgar.
- Mouallem, P. S. B.; Specie, P., y Vanetti, V. C. (2016). A mobilidade das mulheres na cidade de São Paulo. *Informes Urbanos*, n° 25, noviembre 2016. São Paulo: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos/pdf/39.pdf
- Molero, M. N. (1998). Autonomía de las mujeres y seguridad urbana. *Boletín CF+S [Ciudades para un Futuro Más Sostenible]*, 7: Especial: Mujer y Ciudad.
- ONU (1999). Informe del Consejo Económico y Social correspondiente a 1997. https://digitallibrary.un.org/record/271316/files/A_52_3_Rev.1-ES.pdf
- ONU (2016). Nueva agenda urbana. United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development (Habitat III). http://nuu.unhabitat.org/uploads/DraftOutcomeDocumentofHabitatIII_en.pdf
- OMS (2018a). *Climate change and air pollution: two sides of the same coin*. https://www.who.int/airpollution/events/conference/Climate_change_background.pdf?ua=1
- OMS (2018b). *OMS: benefícios para saúde superam custos do combate à mudança climática*. <https://nacoesunidas.org/oms-beneficios-para-saude-superam-custos-do-combate-a-mudanca-climatica/>
- Ortiz Escalante, S. (2014). Espacio público, género e (in)seguridad. Barcelona: Col·lectiu Punt 6. https://punt6.files.wordpress.com/2014/07/espaciopublicogc3a9neroeinseguridad_ortiz.pdf
- Ortiz Escalante, S. (2018). La seguridad urbana desde el urbanismo feminista. *Barcelona Societat. Revista de investigació y anàlisi social*, (22). https://ajuntament.barcelona.cat/dretssocials/sites/default/files/revista-castellano/05_ortiz-profundidad-22-cast.pdf
- Ortiz Guitart, A. (2007). Hacia una ciudad no sexista. Algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano. *Territorios*, (16-17), 11-28. <http://www.redalyc.org/pdf/357/35701702.pdf>
- Padhke, S. (2007). Dangerous liaisons. Women and men: risk and reputation in Mumbai. *Economic and Political Weekly*, 42(17), 1510-1518
- Rainero, L. (2009). Ciudad, espacio público e inseguridad. Aportes para el debate desde una perspectiva feminista. En Falú, A. (eda.), *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos* (pp. 165-176). Santiago, Chile: Red Mujer y Hábitat de América Latina Ediciones SUR. http://americatatinagenera.org/newsite/images/cdr-documents/publicaciones/libro_mujeres_en_la_ciudad.pdf
- Rainero, L.; Bianciotti, C., y Guidara, A. (sin fecha) *La equidad de género como condición del desarrollo sustentable*. Córdoba, Argentina: Centro de Intercambio y Servicios para el Cono Sur, Red Mujer y Habitat – LAC HIC. https://docs.wixstatic.com/ugd/ef40bd_52f7eebefdba4aaca8a920d11e80cd95.pdf
- Salvador, L. M., y Barone, G. P. (2018). Jan Gehl e o desenho urbano das cidades contemporâneas: de Copenhague a São Paulo. *Arquitextos*, 19(217.04). <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/19.217/7020>
- Santos Nunes, A. C. A., y Sabino, L. L. (2018). *Como são os caminhos que você percorre?* blog SampaPé!, Portal Mobilize. <http://www.mobilize.org.br/blogs/sampa-pe/sem-categoria/como-sao-os-caminhos-que-voce-percorre/>
- Segovia, O. (2007). *Espacios públicos urbanos y construcción social: una relación de correspondencia*. En Segovia, O. (eda), *Espacios públicos urbanos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía* (pp. 15-28). Santiago de Chile: Ediciones SUR.

Shadwell, T. (2017). 'Paying to stay safe': why women don't walk as much as men. *The Guardian*, 11 de octubre. <https://www.theguardian.com/inequality/2017/oct/11/paying-to-stay-safe-why-women-dont-walk-as-much-as-men>

Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, Registro Digital de Ocorrências. Accedido en marzo de 2018 en <http://www.ssp.sp.gov.br/Estatistica/PerfilRoubo.aspx>

Svab, H. (2016). *Evolución de los patrones de desplazamiento en la región metropolitana de São Paulo: la necesidad de un análisis de género*. Disertación de Mestrado. Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3138/tde-30092016-142308/pt-br.php>

Tivers, J.; McDowell, L., y Bowlby, S. (1984). *Geography and gender: an introduction to feminist geography*. Londres, Dover, NH: Hutchinsonson.

Tonkiss, F. (2005). *Space, the city and social theory. Social relations and urban forms*. Oxford: Polity Press.

Whitzman, C. (2013). Women's safety and everyday mobility. Building inclusive cities. En Whitzman, C.; Legacy, C.; Andrew, C.; Klodawsky, F.; Shaw, M., y Viswanath, K. *Building Inclusive Cities: Women's Safety and the Right to the City* (pp. 35-52). Abingdon, Oxon, New York: Routledge. https://www.academia.edu/35138522/womens_safety_and_everyday_mobility.pdf?auto=download

Women In Cities International (2008). Women's safety audits: what works and where? UN-Habitat Safer Cities Programme. http://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/7381_86263_WICI.pdf

WRI (2016). Mobilidade urbana e a perspectiva das mulheres. Registros del evento disponibles en <http://wricidades.org/conteudo/mulheres-movem-cidade>.



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.