

Gênero, feminismo e cidades

Gender, Feminism and Cities

Claudia Mayorga¹ y Lupicínio Íñiguez-Rueda²

¹ Universidade Federal de Minas Gerais; ² Universitat Autònoma de Barcelona
claudiamayorga@ufmg.br; lupicinio.iniguez@uab.cat

Resumen. En este texto, la autora y el autor presentan el tema del monográfico *Género, Feminismo y Ciudades*. Sobre la base de la observación de que, históricamente, el urbanismo y la planificación urbana operaron desde la idea de un ciudadano neutral, y en base a la crítica feminista de la dicotomía público/privado, la autora y el autor señalan contribuciones que las perspectivas de género y el feminismo pueden ofrecer al urbanismo. Las contribuciones destacadas incluyen las dimensiones de la participación, la perspectiva de la equidad y la construcción de espacios públicos que generen vínculos y relaciones. La reflexión propuesta introduce el conjunto de textos publicados en el monográfico en cuestión.

Abstract. In this text, the authors present the theme of the monograph *Gender, Feminism and Cities*. Based on the observation that, historically, urbanism and urban planning operated from the idea of a neutral citizen, and based on the feminist critique of the public/private dichotomy, the authors point out contributions that gender and feminism perspectives can offer to urbanism. Outstanding contributions include the dimensions of participation, the perspective of equity, and the construction of public spaces that generate links and relationships. The proposed reflection introduces the set of texts published in the monographic in question.

Palabras clave. Género; planificación urbana; crítica feminista.

Keywords. Gender; urban planning; feminist critique.

Formato de citación. Mayorga, Claudia, e Íñiguez-Rueda, L. (2019). Género, feminismo e cidades. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 9(1), 9-15. http://www2.uab.cat/urbs/index.php/urbs/article/view/mayorga_iniguez_rueda

Recibido: 5/07/2019; **aceptado:** 9/07/2019; **publicado:** 24/07/2019
Edición: Almería, 2019, Universidad de Almería

A proposta de organizar um monográfico com o tema *Género, feminismo e cidades* possui algumas justificativas. A primeira delas é a constatação de que o urbanismo e o planejamento urbano historicamente operaram direcionados a um cidadão tido como *neutro*, que não teria diferenciações, localizações ou historicidade. Contudo, quando nos aproximamos e vivenciamos a cidade, constatamos que ela está povoada por cidadãos e cidadãs com marcadas diferenciações. A proposição de espaços neutros direcionados para cidadãos neutros não se concretiza, embora essa tenha sido uma posição que prevaleceu tanto no campo acadêmico quanto no campo das políticas urbanas. As pessoas habitam e transitam por espaços de forma diferente segundo gênero, raça, classe, sexualidade, geração e segundo a intersecção entre essas dimensões. Identificamos isso, por exemplo, ao nos depararmos com o fato de que as mulheres frequentemente são designadas a habitar o espaço enquanto mães e cuidadoras, e os homens como trabalhadores. No planejamento urbano pode ser identificada essa vontade de neutralidade por meio da separação de áreas. É visível a marca que a divisão do trabalho deixa na cidade, com os espaços de trabalho distantes das áreas de residência e adaptados às características dos homens e as áreas residenciais reservadas para a atividade doméstica e o descanso, adaptadas às características esperadas das mulheres.

Como mostraram os estudos de gênero e os estudos feministas desenvolvidos principalmente a partir da metade do século XX, as mulheres foram frequentemente relegadas ao espaço privado e excluídas dos espaços públicos. O feminismo mostrou a separação entre o público e o privado e a atribuição do espaço público aos homens e do espaço privado às mulheres. A separação não é somente física mas, sobretudo, simbólica: o público é o espaço da racionalidade, o espaço do interesse comum, e o privado é o do particular, do cuidado. Daí a atribuição do interesse comum e racional aos homens e o privado e afetivo às mulheres. Isto não foi uma exceção no planejamento e nas políticas urbanas.

Nos últimos anos, estudos no âmbito internacional, realizados na perspectiva feminista a partir da geografia, a antropologia, a psicologia social, a arquitetura, a sociologia, o urbanismo, entre outras, têm

visibilizado e incluído as mulheres nas análises produzidas sobre o espaço público. Isto se traduz na defesa de uma arquitetura, de um urbanismo e de políticas urbanísticas inclusivas, projetadas desde as necessidades e as experiências das mulheres e dos grupos socialmente menos favorecidos. A proposta derivada dessa constatação se dirige a uma reestruturação de espaços urbanos que promovam mais inclusão, que não invisibilizem as mulheres e grupos minoritários, e que promovam a interação entre os diferentes grupos, a diversidade e a heterogeneidade social e étnica.

A perspectiva de gênero aplicada ao urbanismo significa colocar, em igualdade de condições, as exigências derivadas do mundo produtivo e as derivadas do mundo reprodutivo, isto é, as necessidades cotidianas de atenção às pessoas. Agora bem, isto não significa somente tomar em consideração o ponto de vista ou a experiência das mulheres. Desde um ponto de vista feminista, o objetivo do urbanismo deveria ser construir ou reconstruir bairros inclusivos que tenham em conta a diversidade real, física e social, e assim fazer possível que o direito à cidade seja, de fato, um direito humano. Pensar o espaço urbano para todas e para todos é considerar a diferença, mas atentando para as desigualdades de gênero, classe, étnica e racial, entre origens geográficas, culturas, religiões, idades, capacidades, etc., posicionando em igualdade de condições as diversas demandas. Esta ação deveria ser realizada com participação, de maneira que não se excluam as experiências das pessoas como fonte fundamental de conhecimento para as tomadas de decisões no âmbito urbano.

No âmbito das produções acadêmicas, identificamos estudos de diversas áreas do conhecimento que articulam suas práticas investigativas com atividades de extensão, por meio de proposições interventivas em diálogo com movimentos sociais e tendo como foco, políticas públicas urbanísticas e outras. Contudo, a dimensão de gênero ou feminista não tem sido o foco desses trabalhos, embora identifique-se que esse é um problema a ser enfrentado. As mulheres tem sido, historicamente, lideranças importantes nos processos de organização das favelas, das ocupações urbanas, na luta por moradia e colocam, para a cidade, problemas que em uma perspectiva supostamente universal, não são tomados como relevantes. Ao contrário, a exclusão das mulheres, ou a compreensão de *que não constituem* os sujeitos da cidade, tem sido a tônica em processos de gentrificação (remoções forçadas de famílias de diversas ocupações no contexto dos grandes centros urbanos), de práticas higienistas (como as profissionais do sexo) ou ainda, de reconstrução de localidades atingidas por grandes desastres, exploração minerária ou implementação de grandes empreendimentos (como o caso dos municípios atingidos pelo rompimento da Barragem de rejeitos da mineração das mineradoras Vale/BHP, Billinton/Samarco em Mariana/MG, Brasil, em novembro de 2015, e no município de Brumadinho/MG, Brasil, em janeiro de 2019).

São várias as dimensões da cidade, seu planejamento, uso e dinâmica que podem e devem ser abordados desde uma perspectiva de gênero, como é, por exemplo, a questão da mobilidade urbana. A mobilidade urbana, tanto mediante o uso de meios de transporte particulares como mediante o uso do transporte público, é um tema central no gerenciamento da cidade, particularmente nas grandes urbes. O planejamento da mobilidade e do transporte público é diretamente dependente de concepções ideológicas, políticas e sociais que variam geográfica e temporariamente (Carvalho et al, 2011; Gomide e Galindo, 2013; Vasconcellos, 2001). Não obstante, existem múltiplas regularidades em relação tanto ao desenho como aos efeitos nas vidas de quem habita a cidade que foram evidenciadas pelos estudos realizados desde a geografia, a sociologia ou a análise de políticas públicas (Hernández e Witter, 2012; Jiron, 2007; Pinto e González, 2007).

De acordo com a literatura, os principais fatores que interferem na mobilidade das pessoas na cidade são: os rendimentos econômicos, a idade, a ocupação, o nível educacional e o gênero (Figuroa, Godard e Henry, 1997; Secretaria Municipal de Transporte, 2013; Vasconcellos, Carvalho e Pereira, 2011). Por exemplo, os homens costumam viajar mais que as mulheres; os homens adultos ocupados (empregados) deslocam-se mais que os jovens e as pessoas idosas. Pessoas com um nível de instrução (educacional) maior viajam mais, e os adultos com trabalho regular deslocam-se mais que os que têm um emprego instável.

A mobilidade urbana é um sistema muito complexo no que estão envolvidos múltiplos fatores: estrutura e tamanho da família (Diaz Olvera, Plat e Pochet, 1997; Turner e Kwakye, 1996; Ferro e Lentini, 2012; Figueroa 2005; Hernández, 2012); nível de rendimentos (Araujo et al., 2011; Carvalho et al, 2013; Carvalho e Pereira, 2012; Diaz Olvera, Plat e Pochet, 1997); idade (Barbosa, 2015; Blanco et al., 2014; Oliveira et al, 2012; Turner e Kwakye, 1996); gênero (Diaz Olvera, Plat e Pochet, 1997; Cusset, 1997; Sharma e Gupta, 1998; Hallak, 1977; Vasconcellos, 1977; Peters, 1998; Plataforma feminista, 2015; Tobio, 2002); grupo étnico e cultura (Castro, 2013; Cusser, 1997; Peters, 1998; Russi e Dutra, 2014); deficiências físicas (Brasil, 2006a, 2006b; Miranda, Pinto e Olmos, 2014); tempo e espaço (Zhavi, 1976; Hagerstrand, 1970; Shafer, 1998; Whitelegg, 1977; Tolley e Turton, 1995; Marchetti, 1994; Miralles-Guarch, 2006; Pereira e Schwanen, 2015; Young, Aguiar e Rossas, 2013); imobilidade (Gonçalves, Andrade e Portuga, 2014; Mateo e Carvalho, 2011; Sharma e Gupta, 1998; Diaz Olvera, Plat e Pochet, 1997); etc. A mobilidade tem condicionantes de caráter social, entre os que se destacam: a pobreza, a infância e a adolescência, o gênero, a terceira idade (adultos maiores) e a deficiência.

Neste monográfico que reúne contribuições de estudos e atividades de intervenção de diversas cidades e países, buscou-se destacar a dimensão de gênero em intersecção com outras dimensões. Pesquisas já tem evidenciado que os sistemas de transporte público não estão dirigidos a satisfazer as necessidades das mulheres, mas bem estão orientados a satisfazer as necessidades dos homens (Beall, 1996; Gomide, 2003; Tobio, 2000). O principal problema relaciona-se com a oferta de serviços públicos e privados utilizados pelas mulheres: a infraestrutura de transporte não coincide com as infraestruturas de serviços. Outros problemas têm que ver com a divisão do trabalho, a partilha de papéis, as diferenças econômicas (Guache e Melo, 2012; Muñoz e Gigante, 2010; Tobio, 2002). Deve ser acrescentado: deficiências na infraestrutura para caminhar (calçadas, etc.); problemas de sinalização; horário do transporte; assédio sexual no transporte público.

A dimensão da mobilidade é umas questões que podem e devem ser problematizadas quando pensamos na articulação entre gênero e cidades e que nos fornece um ponto de partida interessante para problematizarmos as ausências e invisibilidade das mulheres junto às questões do urbano, seu planejamento e dinâmica.

Buscamos reunir estudos de gênero e feminismo, pois compreendemos que esse ponto de vista não só nos dá uma oportunidade para o diagnóstico da situação, senão que nos oferece pautas para uma intervenção orientada à construção de cidades mais equitativas e igualitárias. Assim por exemplo, a consequência que se deriva desse ponto de vista é que a construção de cidades, ou a transformação das mesmas em igualitárias exige a perspectiva radical de eliminação da dicotomia público-privado. Eliminar essa dicotomia no espaço da cidade obriga-nos a ter em conta no planejamento e o desenho que as necessidades de homens e mulheres são diferentes e que, portanto, as experiências de uns e de outras na cidade são também diferentes. Obriga-nos a fazer possível o trânsito entre os diferentes espaços, bem como fazer possível uma cidade que articule e interseccione as atividades domésticas e relacionadas com o cuidado que desenvolvem as mulheres em seu dia-a-dia como as atividades de trabalho. Isto é, considerar não unicamente as características e condicionantes do mundo produtivo, senão também as do mundo reprodutivo.

Uma cidade mais igualitária resultaria da implementação de ações que permitam satisfazer as necessidades reprodutivas e de cuidado que são hoje experiências das mulheres, fazendo possível o intercâmbio entre uns tipos de espaços e outros, e que não enclausurem certos tipos de atividade em uns espaços e outros em outros. Um planejamento urbano em perspectiva feminista será aquele capaz de construir o espaço da cidade como algo heterogêneo, complexo e múltiplo capaz de absorver a diversidade humana, e todas as atividades em condições de igualdade.

Em definitiva, trata-se de abordar as cidades em todos seus detalhes e em toda sua complexidade e diversidade, acabar com a tendência de priorizar o econômico em detrimento das pessoas, perspectiva que

predomina não somente nos grandes centros urbanos, mas no contexto rural e de pequenos municípios. Construir, ou reconstruir a cidade passa por olhar desde uma perspectiva de gênero, e analisá-las considerando sua realidade fática.

Para alcançar esse feito, existe um certo consenso em que o caminho passa pelos seguintes pontos:

- a) Participação: as mulheres precisam participar do planejamento das cidades e do planejamento urbano nas diversas etapas que tais ações demandam: no planejamento, execução, acompanhamento, nos espaços da gestão, dos espaços consultivos, etc.;
- b) Implementação de uma perspectiva da equidade: isto é, a implementação de medidas que façam real e efetiva a igualdade. Essa perspectiva deve ser explicitada e não subentendida em ideias presumidamente universais e neutras que não revelam, de forma clara, o princípio da equidade como ponto fundamental e não secundário das políticas urbanísticas;
- c) Considerar a dimensão da segurança: dado que são as mulheres que sofrem principalmente as consequências da falta de segurança, embora a insegurança vivida por elas nas cidades esteja muito invisibilizada e naturalizada e frequentemente sejam apontadas como culpadas pela sua própria insegurança;
- d) Um transporte público que facilite a mobilidade entre o espaço público e o privado: uma vez constatada que a cidade que se pensou neutra, acabou por reproduzir essa dicotomia como uma realidade concreta nos grandes centros, faz-se urgente pensar em práticas e políticas que, levando isso em consideração, busquem superá-la;
- e) A construção de espaços públicos geradores de vínculos e relações: a prevalência de perspectivas tidas como racionalistas e que sendo assim excluem outras dimensões da vida social, tem levado ao acirramento do individualismo com impactos severos na saúde e na saúde mental de cidadãos e cidadãs;
- f) Equiparação de gênero nos organismos e organizações com responsabilidade no planejamento urbano e o transporte: tal perspectiva exige tomar gênero não como uma categoria secundária ou menor, exclusiva “das mulheres”, mas exige tomar dimensão de gênero como central para concretização da cidadania;
- g) A visibilização da diversidade no espaço público: tal perspectiva toma a diversidade como um valor e uma prática fundamental para a democratização, justiça e perspectivas de desenvolvimento e modernização.

Dessa forma, queremos convidar os leitores e leitoras a debater que a perspectiva *feminista* pode ir além de um olhar *de gênero*. Consideramos que as vantagens de um ponto de vista feminista, sobre um olhar de gênero são, em primeiro lugar, trabalhar não exclusivamente pela igualdade das mulheres, senão por uma sociedade mais igualitária sem discriminações também pela classe, a geração, a raça ou as capacidades físicas, reforçando um olhar e postura interseccional que não hierarquize essas distintas experiências; segundo, fazer efetivo o planejamento urbano desde a visibilidade e a igualdade das esferas do trabalho produtivo e reprodutivo; terceiro, que a neutralidade não é um fato no planejamento das cidades; quarto, que o planejamento urbano condiciona a adequada satisfação das necessidades da população se não considera a heterogeneidade e os envolvimento do trabalho reprodutivo.

Como destacam Zaida Muxí, Roser Casanovas, Adriana Ciocchetto, Marta Fonseca e Branca Gutiérrez (2011, p. 127)

[...] pensar o espaço urbano para todos e para todas é fazer desde a diferença mas não desde a desigualdade: uma diferença entre homens e mulheres, entre classes, entre origens, culturas, religiões, etc., posicionando em igualdade de condições todas as demandas, sem decisões a priori, que excluam a experiência das pessoas como fonte fundamental de conhecimento nas decisões urbanas.

A proposta deste monográfico se dá com esse intuito: colocar em debate, por meio de diversas perspectivas de áreas do conhecimento, regionais e de problemáticas relacionadas às cidades, compreensões diversas, mas também práticas que podem ser produzidas quando se dá essa intersecção entre gênero, feminismo e cidades.

Antes de finalizar, destacamos que a proposição desse debate e também deste monográfico se construiu a partir do projeto desenvolvido no âmbito da Cátedra FUNDEP/IEAT da Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil, que possibilitou a presença do Dr. Lupicínio Íñiguez-Rueda nesta universidade e que em parceria com a Dra. Claudia Mayorga, organizou um Seminário com a temática *Gênero, Feminismo e Cidades*, uma proposta de análise do espaço da própria universidade, bem como articulações diversas com espaços da cidade de Belo Horizonte/MG, como a Associação das Prostitutas do Estado de Minas Gerais, localizada no baixo meretrício da cidade e a experiência parlamentar da *Gabinetona*, espaço de participação política da Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, de marcada orientação feminista. Essas ações aconteceram em parceria com o Núcleo de Ensino, Pesquisa e Extensão Conexões de Saberes, o Programa de Pós-graduação em Psicologia, a Pró-reitoria de Extensão da Universidade Federal de Minas Gerais e contou com apoios da Fapemig e CNPq.

Agradecemos a todas as autoras e autores que enviaram os artigos para este monográfico, e também à Revista *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales* por ter acolhido a proposta.

Desejamos que a leitura dos textos que aqui se publicam possa produzir novas questões, reflexões e principalmente novas práticas.

Referências

- Beall, J. (1996). *Urban governance: why gender matters*. <http://www.gdrc.org/u-gov/doc-whygendermatters.html>
- Carvalho, C.H.R. de; Vasconcellos, E.A.; Galindo, E.; Pereira, R.H.M., e Neto, V.C. de L. (2011). *A mobilidade urbana no Brasil*. Brasília: IPEA. <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/3494>
- Carvalho, C.H.R. de; Gomide, A.; Pereira, R.H.M.; Mation, L.F.; Balbim, R.; Lima Neto, V.C.; Galindo, E.P.; Krause, C., e Guedes, E.P. (2013). *Tarifação e financiamento do transporte público urbano*. Brasília: IPEA. <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1365>
- Carvalho, C.H.R. de, e Pereira, R.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), 31-40. <http://doi.org/10.4237/transportes.v20i1.464>
- Castro, I.E. de. (2013). Transformação dos espaços públicos e construção da democracia nas cidades sul-americanas: pesquisa comparada entre Bogotá, Quito e Rio de Janeiro. *Anais: Encontros Nacionais da ANPUR*, 15(0). <http://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenapur/article/view/544/532>
- Ferro, G., e Lentini, E. (2012). *Infraestructura y equidad social: Experiencias en agua potable, saneamiento y transporte urbano de pasajeros en América Latina*. Santiago: CEPAL.
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina. *EURE (Santiago)*, 31(94), 41–53. <http://doi.org/10.4067/S0250-71612005009400003>
- Figueroa, O.; Godard, X., e Henry, E. (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).
- Gomide, A. de Á., e Galindo, E.P. (2013). Urban mobility: an unfinished agenda or the return of what never was. *Estudos Avançados*, 27(79), 27-39. <http://doi.org/10.1590/S0103-40142013000300003>
- Guasche, C.M., e Melo, M.M. (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.

- Hallak, J. (1977). Planning the location of schools: an instrument of educational policy. <http://eric.ed.gov/?id=ED145525>
- Hernández, D., y Witter, R. (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.
- Íñiguez-Rueda, L.; Sánchez-Candamio, M.; Sanz, J.; Elias, À., y Fusté, J. (2008). Incorporación de las visiones de ciudadanos, profesionales y gestores sobre la atención sanitaria en el proceso de planificación sanitaria de Cataluña. *Medicina Clínica*, 131, Supplement 4, 9-15. [http://doi.org/10.1016/S0025-7753\(08\)76469-8](http://doi.org/10.1016/S0025-7753(08)76469-8)
- Jiron M.P. (2007). Unravelling invisible inequalities in the city through urban daily mobility. The case of Santiago de Chile. *Schweizerische Zeitschrift für Soziologie*, 33(1), 45-68. <http://refdoc-info.inist.fr/c4/refdoc.html?cpsidt=19691104>
- Marchetti, C. (1994). Anthropological invariants in travel behavior. *Technological Forecasting and Social Change*, 47(1), 75-88.
- Olvera, L. D., e Didier, P. (1996). Mobilités quotidiennes à Ouagadougou. *Cahiers des Sciences Humaines*, 32(2), 293-309.
- Pereira, R., e Schwanen, T. (s.d.). *TD 1813 - Tempo de Deslocamento Casa - Trabalho no Brasil (1992-2009): Diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo*. Brasília: IPEA. http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=16966
- Peters, D. (1998). Breadwinners, homemakers and beasts of burden: a gender perspective on transport and mobility. *Marketing*, 50, 80.
- Rodríguez Vignoli, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *EURE (Santiago)*, 34(103), 49-71. <http://doi.org/10.4067/S0250-71612008000300003>
- Russi, P., y Dutra, D. (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.
- Schafer, A. (1998). The global demand for motorized mobility. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 32(6), 455-477. [http://doi.org/10.1016/S0965-8564\(98\)00004-4](http://doi.org/10.1016/S0965-8564(98)00004-4)
- Sharma, A.K., e Gupta, S. (1998). Women's mobility in Indian cities. Apresentado em *Urban Transport Policy: A Sustainable Development Tool*. <http://trid.trb.org/view.aspx?id=498164>
- Silva, C., e Íñiguez-Rueda, L. (2011). ¡Cruza ya! Tiempo y sostenibilidad relacional urbana. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 1(1), 101-125. http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/silva_iniguez_rueda/178
- Solés, M.G. i; Rueda, L.I., y Subirats, J. (2011). ¿Cómo gobernar la complejidad? Invitación a una gobernanza urbana híbrida y relacional. *Athena Digital*, 11(1), 63-84. <http://doi.org/10.5565/244665>
- Spain, D. (2014). Gender and urban space. *Annual Review of Sociology*, 40(1), 581-598. <http://doi.org/10.1146/annurev-soc-071913-043446>
- Speak, S. (2012). Planning for the needs of urban poor in the Global South: the value of a feminist approach. *Planning Theory*, 11(4), 343-360. <http://doi.org/10.1177/1473095212440424>
- Tankel, Y. (2011). Reframing "Safe Cities for Women": Feminist articulations in Recife. *Development*, 54(3), 352-357. <http://doi.org/10.1057/dev.2011.61>
- Tobío, C. (2014a). Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna. *Boletín CF+S*, 0(13). <http://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2622>
- Tobío, C. (2014b). Nuevas formas familiares, viejas formas urbanas. *Boletín CF+S*, 0(22). <http://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2396>
- Tolley, R., e Turton, B. J. (2014). *Transport systems, policy and planning: a geographical Approach*. Londres: Routledge.
- Turner, J., e Kwakye, E. (1996). Transport and survival strategies in a developing economy: case evidence from Accra,

- Ghana. *Journal of Transport Geography*, 4(3), 161–168. [http://doi.org/10.1016/0966-6923\(96\)00019-1](http://doi.org/10.1016/0966-6923(96)00019-1)
- Varios Autores (2013). Carta por el derecho de las mujeres a la ciudad. *Cuadernos Geográficos*, (52), 82-392. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17128112017>
- Vasconcellos, E.A. de; Carvalho, C.H.R. de, e Pereira, R.H.M. (2011). *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: IPEA. <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1373>
- Vasconcellos, E.A. (1997). Rural transport and access to education in developing countries: policy issues. *Journal of Transport Geography*, 5(2), 127–136. [http://doi.org/10.1016/S0966-6923\(96\)00075-0](http://doi.org/10.1016/S0966-6923(96)00075-0)
- Vasconcellos, E.A. (2001). *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume.
- Vasconcellos, E.A. (2014). *Urban transport environment and equity: the case for developing countries*. Londres: Routledge.
- Whitzman, C. (2013). *Building inclusive cities: women's safety and the right to the city*. Londres: Routledge.
- Young, C.E.F.; Aguiar, C., e Possas, E. (2013). Sinal fechado: custo econômico do tempo de deslocamento para o trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. *Revista Econômica*, 15(2), 9-22. <http://www.revistaeconomica.uff.br/index.php/revistaeconomica/article/view/70>
- Young, I.M. (2000). *Inclusion & democracy*. Oxford: Oxford University Press.



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.

