

**Gênero, mobilidade e percepção de segurança: a tríade da
caminhabilidade feminina**

Ana Gomes Negrão

Professora Doutora, UFPB, Brasil
agnegrao@hotmail.com

José Augusto Ribeiro da Silveira

Professor Doutor, UFPB, Brasil
ct.laurbe@gmail.com

Luana Stephanie de Medeiros

Mestranda PPGAU/UFPB, Professora IFPE, Brasil
luana1809@hotmail.com

Recebido: 23 de fevereiro de 2024

Aceito: 17 de julho de 2024

Publicado online: 15 de setembro de 2024

RESUMO

A visibilização dos processos de subordinação, a que as mulheres estão submetidas, direciona o olhar para diferentes nuances que condicionam os seus deslocamentos na cidade, segundo valores e papéis que se perpetuam em sociedade, simbólica e consistentemente – o espaço criado pelo/para o homem “determina” uma suposta afirmação de superioridade/prioridade; o destinado à mulher, uma “condição” de subordinação/inferioridade. Assim, este estudo objetiva, a partir de um arcabouço teórico, a reflexão sobre quais aspectos revelam a experiência da mulher que caminha pela urbe. O trabalho inicia a discussão sobre os conceitos de gênero e interseccionalidade; procede com o raciocínio de que a cidade é generificada; e, por fim, apresenta a abordagem sobre a relação entre os conceitos de gênero, mobilidade e percepção de segurança – aqui postos como a tríade da caminhabilidade feminina.

PALAVRAS-CHAVE: Caminhabilidade. Gênero. Percepção de segurança.

INTRODUÇÃO

Arquitetos e urbanistas, planejadores urbanos, geógrafos, sociólogos e outros profissionais veem na caminhada, não somente um incentivo ao deslocamento em si, mas as premissas de um desenvolvimento mais humano e conforme princípios de sustentabilidade para as cidades.

A partir da virada do século XX, com a expansão urbana e o crescimento desordenado das cidades, a cultura rodoviária priorizou os modos motorizados de deslocamento, relegando às calçadas, em diversos casos, a parte menos importante da gestão/planejamento. A adoção dessas políticas tem estimulado o deslocamento pedonal, trazendo benefícios não apenas para a recuperação do meio urbano, como também para a valorização da cidade e de seus espaços públicos, além de aumentar a vitalidade urbana e a segurança nas ruas, o que termina por proporcionar uma melhor qualidade de vida à população (GHIDINI, 2011).

O autor supracitado ainda aponta que esse modelo de planejamento tem chamado a atenção dos pesquisadores para observar as pré-disposições que levam os indivíduos a optarem pela caminhada nos seus deslocamentos diários, incentivando o desenvolvimento de métodos e técnicas que avaliam a qualidade do espaço urbano no tocante ao estímulo para transitar à pé; a esta concepção designou-se o termo caminhabilidade, propriedade que mensura a qualidade do espaço citadino a partir de diversos indicadores que avaliam as condições e características deste espaço.

Em geral, estes indicadores versam sobre as dimensões e condições das calçadas e cruzamentos, a atratividade do percurso, a densidade da vizinhança, a percepção de segurança pública, as condições de segurança viária e quaisquer outras características que influenciem a motivação das pessoas ao escolher determinados trajetos (ITDP, 2018).

Mas é importante considerar que alguns desses fatores não estão necessariamente ligados ao ambiente construído, podendo se entrelaçar com questões que envolvam o próprio indivíduo. E sem dúvida, uma delas é o Gênero. Até a década de 1960, os planejadores/pesquisadores urbanos não reconheciam as diferenças de como homens e mulheres transitavam na cidade, dado que, até então, os indivíduos eram vistos de forma universal, homogênea e “não sexuada”.

Embora o termo “não sexuado” seja aqui utilizado de forma didática, a literatura científica certifica que o sexo, ou melhor, o gênero é um dos matizes de definição dos papéis sociais que balizam a apropriação do espaço, conforme o indivíduo seja homem ou mulher, marcando também os deslocamentos: os espaços reservados ao homem (espaço público) e à

produção, em geral, ficam distantes da zona residencial; os reservados à mulher (espaço privado) e à reprodução, terminam por se incluir como extensões do próprio lar, em atividades domésticas e reprodutivas, sobretudo as de cuidado. Daí se percebe que a cidade é desigual e, em se tratando de mulheres, conforma uma relação de não pertencimento, de não lugar (CALIÓ, 1992).

As definições de público-privado, masculino e feminino, manifestam-se, portanto, em padrões do que “é permitido” e “não permitido” a cada gênero, sendo constantemente marcadas por correlações de medo e insegurança, sobretudo para as mulheres, que se espacializam de acordo com condicionantes “impostos” pela sociedade em dinâmicas de rotina, trajetos, horários e/ou características específicas da forma urbana (GAMRANI; TRIBOUILLARD, 2021).

Não obstante, pesquisas que abordam a mobilidade, em geral, consideram a percepção de um usuário “padrão”, “neutro”, lido como um indivíduo homem, branco, heterossexual e da classe dominante, o que termina por desconsiderar grande parte dos grupos sociais não prioritários. Em particular, esta observação visibiliza ainda mais o processo de dominação a que as mulheres estão submetidas, sugerindo a percepção de que isso também impacta seu deslocamento.

Este trabalho apresenta um recorte de uma pesquisa que parte do pressuposto/hipótese de que a visibilização dos processos de subordinação, a que as mulheres estão submetidas, direciona o olhar para diferentes nuances que condicionam o deslocamento na cidade, segundo valores e papéis que se perpetuam em sociedade, simbólica e consistentemente – o espaço criado pelo/para o homem “determina” uma suposta afirmação de superioridade/prioridade; o destinado à mulher, uma “condição” de subordinação/inferioridade (SOUZA, 2019).

Nesse contexto, estudos alertam que a percepção de segurança é o principal fator que influencia na mobilidade pedonal da mulher na cidade. Desta forma, estudar esta temática sob este viés é imperativo, de modo a perceber quais aspectos devem ser avaliados para transmitir/elucidar a experiência da mulher caminhante. Portanto, é importante se perguntar: Quais aspectos tendem a limitar o deslocamento pedonal de mulheres na cidade?

Assim, este estudo objetiva, a partir de um arcabouço teórico, a reflexão sobre quais aspectos revelam a experiência da mulher que caminha pela urbe; para isto, a pesquisa aplicou a Metodologia da Problematização (Berbel e Gamboa, 2011), sob o enfoque do Arco de Maguerez, que contempla etapas de observação, definição do problema, extração de conceitos-chave e teorização contextual. O trabalho inicia a discussão sobre os conceitos de gênero e interseccionalidade; procede com o raciocínio de que a cidade é generificada; e, por fim, apresenta a abordagem sobre a relação entre aspectos e elementos que compõem o desenho da cidade, e, os conceitos de gênero, mobilidade e percepção de segurança – aqui postos como a tríade da caminhabilidade feminina.

1 GÊNERO, UMA REFLEXÃO NECESSÁRIA

Antes de adentrarmos na perspectiva de como o gênero impacta a caminhabilidade das mulheres, traz-se à pauta a discussão de que gênero não é a mesma coisa que sexo (o biológico), gênero é uma construção social.

A primeira teórica a conceber esta ideia foi Simone de Beauvoir, em 1949, com *O Segundo Sexo*, a partir da declaração de que “ninguém nasce mulher: torna-se mulher. Nenhum destino biológico, psíquico, econômico define a forma que a fêmea humana assume no seio da sociedade; é o conjunto da civilização que elabora esse produto [...] que qualificam de feminino” (BEAUVOIR, 1980, p. 09 -10).

Com a declaração de que ninguém nasce mulher, Beauvoir (1980) abre a discussão para os sistemas de dominação os quais as mulheres estão submetidas, sobretudo para manutenção de poderes que conformam a sociedade. Para tal, apresenta uma série de circunstâncias impostas às mulheres para expressar a sua “identidade natural”, o que termina por conformar padrões de adorno, vestimenta, postura, comportamentos etc., que associam a ela o “papel de fêmea” (BEAUVOIR, 1980, p. 299).

A partir da compreensão de que não há essência que preceda a existência, a autora afirma que homens e mulheres são construídos socialmente e, portanto, o “tornar-se mulher” se revela como um esforço do meio e da cultura para as determinações de gênero que se afirmam em sociedade.

Agora, tomando-se como base de que o gênero é uma construção social, e que esta construção categoriza pessoas, papéis, direitos e oportunidades, percebe-se que a definição biologizante entre homem *versus* mulher é, na verdade, uma definição hierárquica de poder, permitindo a percepção de que os corpos são *gendrados*, ou seja, formatados segundo “normas” do que é ser homem e ser mulher na sociedade.

Para que se entenda melhor o alcance desta proposição, traz-se à luz um outro conceito, o de *patriarcado*. Hartmann (1979), citado por Safiotti (2004), define patriarcado como um pacto masculino que garante a opressão de mulheres. Essa opressão permite aos homens estabelecer dominação, controle e medo sobre mulheres, impondo-lhes sujeição, conformada na prestação de serviços sexuais, procriação e exploração de sua força de trabalho, sobretudo no âmbito familiar.

Considerando que o patriarcado é uma construção social e que compreende uma produção de subjetividades, pode-se dizer que as relações entre homens e mulheres são marcadas por um processo de dominação-exploração, em que corpos são objetificados “pelo controle e dependência, e preso à sua própria identidade por uma consciência ou autoconhecimento” (FOUCAULT, 2011, p. 235).

O reflexo disso termina por caracterizar sujeitos que induzem, coagem, desviam, limitam e subjagam outros seres; neste sentido, a percepção de patriarcado representa não somente a visibilização de um contexto de dominação das estruturas de foro íntimo, em si, mas de aceitação da hierarquia social civil, invadindo amplamente os espaços e as relações; concebe, portanto, uma estrutura que alicerça práticas ideológicas e simbólicas que compactuam com fenômenos de violência física, sexual, emocional e moral, largamente “aceitos” e conformados à condição de “submissão”, neste caso, das mulheres.

É nisto que se funda a divisão sexual do trabalho, uma relação que preconiza à mulher o papel de reprodução (trabalho doméstico e não remunerado) e ao homem, o papel de produção (trabalho remunerado) (KERGOAT, 2009). Até 1962, no Brasil, as mulheres não tinham o direito de exercer atividade remunerada sem o consentimento de seu marido; isto quer dizer que ela era fundamentalmente controlada, reprimida e tutelada por seu cônjuge quanto aos seus próprios direitos e liberdades civis, o que termina por evidenciar um sistema cruel que as subordinava e objetificava.

Do ponto de vista teórico, esta condição recai sobre a concepção foucaultiana de biopoder, em que as características biológicas dos indivíduos são utilizadas para regular a sua posição social. Para Foucault (2011), a mulher passa por um processo de “disciplinarização de corpos”, em que sua função social é justificada pela manutenção de um controle político que visa a dominação.

Essa condição remete à imagem do Panóptico – Foucault, estudando a história da violência nas prisões, em *Vigiar e Punir*, traz a imagem de um presídio em formato circular onde um único guarda é suficiente para vigiar todos os prisioneiros, sem que estes saibam exatamente em que momento estão sendo observados – e isto “deve ser compreendido como um modelo generalizável de funcionamento; uma maneira de definir as relações de poder com a vida cotidiana dos homens” (FOUCAULT, 2011, p. 194).

Para Safiotti (2004), a configuração do Panóptico adequa-se à descrição de vigilância social imposta às mulheres no seio da sociedade e às relações de dominação-exploração a que elas estão submetidas, compreendendo uma produção de subjetividades que acaba por determinar comportamentos como o tipo de roupa que devem vestir, com quem devem andar, por onde devem transitar, a que horas podem fazê-lo, etc.; de forma que a mulher, desde a infância, é marcada por um cerceamento, uma segregação, uma violação ao direito universal que lhe assiste: “todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e direitos” (DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS HUMANOS, Artigo 1, 1948).

Entendendo-se que esta violação não implica em um componente único de marginalização (no sentido de estar à margem, vulnerável), o ser mulher, enquanto categoria de análise, está imbricado em múltiplos marcadores que lhe imprimem opressão e diferença – e a isto denominou-se *interseccionalidade* (CRENSHAW, 2004).

2 INTERSECCIONALIDADE, OS DIFERENTES TIPOS DE SUBORDINAÇÃO

O conceito de interseccionalidade foi cunhado pela primeira vez pela feminista negra norte-americana Kimberlé Crenshaw (1989), no artigo *Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics* (*Desmarginalizando a intersecção de raça e sexo: uma crítica feminista negra da doutrina antidiscriminação, teoria feminista e políticas antirracistas* – tradução nossa). É, portanto, um componente metodológico que permite enxergar diferentes tipos de subordinação, em escala individual e/ou coletiva, visibilizando eixos que interpõem desigualdade entre os indivíduos, quer seja pela cor, classe social, etnia, sexualidade, escolaridade, idade, dentre outros fatores.

Fica claro, então, que a mera definição biologizante entre homem e mulher é insuficiente para entender/visibilizar as demandas de opressão, exploração e violência vivenciadas por determinados grupos de mulheres e, em assim sendo, as desigualdades de gênero resultam da discriminação “cruzada e multicausal” (GAMRANI e TRIBOUILLARD, 2021, p.6) entre os marcadores sociais da diferença, podendo afetar mais pungentemente pessoas que compartilham de mais de um marcador como, por exemplo, mulheres simultaneamente negras, lésbicas e periféricas – o que termina por repercutir também na sua experiência de cidade –, ao contrário, do que se elas fossem brancas, heterossexuais e da classe dominante.

As contribuições da interseccionalidade trazem à tona a percepção de como os diferentes perfis de mulheres vivenciam as interações dinâmicas que levam a sua subordinação/dominação. Ao se nomear estas opressões, pode-se melhor entender a cisão criada por uma sociedade desigual, de forma a combater a estrutura social que determina, a grupos específicos de mulheres, maiores situações de violência e vulnerabilidade.

Dentre os principais contextos da violência, na esfera do gênero, destacam-se as violências físicas, psicológicas, econômicas e sexuais, imbricadas em maior ou menor grau pelos critérios interseccionais da diferença. Apenas a título de contextualização, este trabalho utiliza o conceito de violência de gênero promulgado pela Convenção de Belém do Pará (1994), sob o qual tem-se no Capítulo 1, Artigo 1, sem página: “entender-se-á por violência contra a mulher qualquer ato ou conduta baseada no gênero, que cause morte, dano ou sofrimento físico, sexual ou psicológico à mulher, tanto na esfera pública como na esfera privada”.

Estas violências, perpetradas com a conivência do Estado, e sobretudo da sociedade, traz graves consequências ao desenvolvimento do indivíduo, em sua plena aceção, especialmente no direito de ir e vir e/ou de frequentar certos espaços (leia-se, de forma equânime e igualitária). A naturalização do fenômeno e a impunidade dos agressores, além de apontar para a falta de uma discussão pública sobre o assunto, acoberta uma espécie de complacência em relação ao fenômeno. Em uma pesquisa do Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP), em 2016, averiguou-se que 43% dos homens, acima de 16 anos, acreditavam que “mulheres que não se dão ao respeito merecem ser estupradas”.

Quando se traz a discussão para o contexto da violência tipificada, excluindo-se propositalmente o contexto doméstico e familiar – maior representante das modalidades de agressão masculina, por não se tratar do objeto de estudo deste trabalho –, o Fórum Brasileiro de Segurança Pública (2021) contabilizou que 22% dos feminicídios registrados no Brasil, naquele ano, aconteceram na rua; em contextos não letais, 60% das agressões foram perpetradas por pessoas conhecidas, como cônjuges e ex-cônjuges, sendo mais comum entre mulheres negras do que entre brancas.

Uma pesquisa da Actionaid (2017) revelou que 86% das brasileiras já sofreram assédio sexual/moral no espaço público; outra, encomendada aos Institutos Patrícia Galvão e Vladimir Herzog (2015), verificou que 90% das mulheres, com idades entre 14 e 24 anos e que moram na periferia das cidades brasileiras, “pararam” de frequentar as ruas e de usar certas roupas por medo da violência (ACTIONAID, 2017), estes dados indicam que a cidade é generificada.

3 CIDADE GENERIFICADA

Avaliando os diferentes usos que homens e mulheres fazem da cidade, Montaner e Muxí (2014) pontuam que, historicamente, a participação feminina na vida urbana se deu majoritariamente no espaço privado. Para os autores, a construção social dos gêneros determina essa exclusão: a mulher, silenciada e preterida das manifestações da vida urbana, permaneceu “aprisionada” dentro de casa, enquanto o homem não se privou do espaço público. Esta segregação, especialmente para a mulher, resultou em uma negativa da urbanidade, de onde se lhe “atribuem” os termos de: mulher da vida, mulher da rua.

Fica claro, portanto, que o paradigma da divisão sexual do espaço cultivou a ideia de que a urbe foi povoada por “homens reluzentes” e “mulheres sombrias”, devidamente recolhidas no interior de suas casas. Aquelas que escapavam à ordem do confinamento eram comumente taxadas de prostitutas. Aqui, vale abrir um parêntese para a reflexão do termo *prostituta*. Adotando o dicionário de Língua Portuguesa, a palavra prostitua é definida como uma mulher que exerce a prostituição por meio da prestação de serviços sexuais; agora, em se tomando os seus sinônimos, percebe-se as denominações de: *mulher da rua, mulher perdida, mulher pública*.

Note-se, neste ponto, que a dualidade público *versus* privado e, portanto, masculino *versus* feminino, ratifica a cultura patriarcal que destina à mulher a casa, resignando-a da vida pública e da vivência plena da cidade. Para ela, o que é público está fora de seu alcance, já que esta condição lhe destina à “perdição”, à escória, ao desatino de uma vida de desventuras e infelicidade. Também é válido pontuar que a separação entre o que é público e, portanto, de crivo masculino (trabalho produtivo e remunerado), e o que é privado, e de crivo feminino (trabalho reprodutivo/doméstico e não remunerado), reforça as hierarquias de subordinação em torno das funções laborais que sustentam a economia, a política e a própria sociedade.

A divisão entre os sexos parece estar na ordem das coisas, como se diz por vezes para falar do que é normal, natural, a ponto de ser inevitável: ela está presente, ao mesmo tempo, em estado objetivado nas coisas e em todo o mundo social e, em estado incorporado, nos *corpus* e nos *habitus* dos agentes, funcionando como sistemas de esquemas, de percepção, de pensamento e de ação. [...] é a divisão social do trabalho, distribuição bastante estrita das atividades atribuídas a cada um dos dois sexos, de seu local, seu momento, seus instrumentos; é a estrutura do espaço, opondo o lugar de assembleia ou de mercado, reservados aos homens, e a casa, reservada às mulheres; ou, no interior desta, entre a parte masculina, com o salão, e a parte feminina, com o estábulo, a água e os vegetais (BOURDIEU, 2002, p. 17-18).

Na perspectiva de que a *acumulação primitiva de capital* se constitui, em parte, como arcabouço para ocultar o trabalho das mulheres, percebe-se que o sistema patriarcal também coloca o trabalho feminino como inferior e, portanto, sem valor econômico; cria-se, aqui, a espinha dorsal da família capitalista moderna: homem provedor, mulher dona-de-casa – mesmo que trabalhe, sua participação será vista como “coadjuvante” a do companheiro (FEDERICI, 2017).

Nestes moldes, resguardam-se os pilares da “família tradicional”. Enquanto o homem é a base do matrimônio, enquanto instituição cívica, a mulher ocupa o papel de esposa e mãe,

única responsável pelas funções do cuidado que, mais uma vez, determina a estrutura de diferenciação na apropriação dos espaços.

Isso vai acentuar ainda mais o rebatimento da divisão sexual do trabalho no espaço da cidade, aprisionando as mulheres em determinados lugares, principalmente ao separar e hierarquizar substancialmente as áreas comerciais, industriais e residenciais (Silva, 2003). Tal situação vai ser ainda mais extrema no caso das mulheres, que tampouco usufruem minimamente das áreas de centralidade por estarem alijadas das atividades produtivas e do espaço público e ainda sofrem cotidianamente com a precariedade desses locais distantes, monofuncionais, com infraestrutura urbana e equipamentos públicos ausentes ou insuficientes (HELENE, 2019, p.961).

É importante perceber aqui que os reflexos desse sistema alteram não somente a configuração espacial da cidade, mas a própria mobilidade. Configurando-se com trajetos mais longos e pendulares – característicos das atividades produtivas (leia-se: masculinas), o homem realiza seu deslocamento segundo o percurso casa *versus* trabalho; com trajetos mais curtos e poligonais – característicos das atividades reprodutivas (leia-se: femininas) – as mulheres desempenham as funções do cuidado, principalmente no tocante ao auxílio de familiares: marido, filhos, sogro, sogra, pai, mãe, parentes, etc., gerando uma rede própria de mobilidade (SAMPAPÉ, 2019).

Assim, se percebe que a cidade é *generificada*, ou seja, marcada por relações que alteram, conformam e agenciam lugares segundo os papéis sociais de cada indivíduo (McDOWELL, 2000); em outras palavras, o espaço projeta/espelha as funções masculinas e femininas expressos na dicotomia público *versus* privado, determinando padrões que diferenciam suas experiências, inclusive de deslocamento.

Dito isto, pode-se inferir que a conquista do espaço público é, dentro da perspectiva de gênero, uma luta de avanços e retrocessos, de dominação e subordinação, marcada pelas relações assimétricas de poder. Embora se reconheçam progressos, a divisão binária dos indivíduos permanece discriminatória, propulsora de violências e invisibilidades; dessa forma, pode-se dizer que a percepção da caminhabilidade é relativa, já que os deslocamentos humanos são marcados por funções pré-estabelecidas e, em assim sendo, colabora para a perpetuação de um padrão que subjuga mulheres (em todas as suas esferas), além de não diferenciar os deslocamentos que cada uma, em sua plena aceção, pode dispor e efetuar na cidade.

4 GÊNERO, MOBILIDADE E PERCEPÇÃO DE SEGURANÇA

Com o avanço do movimento feminista e a conquista de direitos pelas mulheres, a perspectiva de gênero começou a fazer parte dos estudos urbanos na década de 1980, embora, somente há 10 anos, tenha ganhado força e visibilidade, com repercussões que correlacionam diretamente as variáveis gênero e mobilidade (SOUZA, 2019).

Aqui, deve-se ressaltar que, pensar em mobilidade urbana não é apenas pensar em circulação, em si, mas, sobretudo, refletir sobre as dinâmicas socioespaciais que pré-dispõem a mobilidade, e, dentre elas, destaca-se a percepção de segurança.

A relação entre medo, violência e espaço público não é recente. Desde a Escola de Chicago, na década de 1920, já se tem noção de que a conformação arquitetônica/urbanística do espaço pode determinar a ocorrência de crime; porém, apenas na década de 1960 que os estudos ganham notoriedade, relacionando as características do ambiente construído à ocorrência de delitos (SIQUEIRA, 2015).

Três correntes de pensamento ganham força neste momento: *Os olhos da rua*, de Jane Jacobs (1961); o *Espaço defensável*, de Oscar Newman (1972); e a *Prevenção do crime através do desenho ambiental* (do inglês, *Crime Prevention Through Environmental Design – CPED*), de Ray Jeffery (1971).

Jacobs (2009 [1961]), em *Morte e Vida das Grandes Cidades*, aponta que o espaço público desempenha um papel importante na percepção de segurança. Para ela, não é apenas uma questão de policiamento, mas de uma “rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos, presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados” (JACOBS, 2009, p. 32). A autora parte do princípio de que a segurança urbana não é determinada pela presença policial, apenas, mas, essencialmente, pela rede de controle de usuários que residem e/ou transitam pelo bairro, determinando o que ela chama de vigilância natural (informal) – os “olhos da rua”.

Na perspectiva da autora, a vitalidade urbana é um fator crucial para a percepção de segurança e a ideia de “ocupação do espaço” aparece ligada à de diversidade de uso do solo, o que garante uma maior integração urbana na medida em que os usuários transitam pelas ruas, em vários horários do dia, sobretudo à noite.

A presença de lojas, restaurantes, bares e espaços de convívio permitem o que ela chama de “balé das ruas”; em contrapartida, a adoção de janelas voltadas para o espaço público auxilia na sensação de vigilância, terminando por se associar a uma maior percepção de segurança.

Outro ponto interessante elencado pela autora diz respeito à necessidade de iluminação pública, além de quadras mais curtas no desenho da cidade – a iluminação garante trajetos menos obscuros, favorecendo a visualização de possíveis “esconderijos”, ao passo que, quadras mais curtas oferecem maior possibilidade de fuga e/ou trajetos alternativos em meio a oportunidades de crime (JACOBS, 2009).

Uma década depois, Newman (1972), em *Espaços Defensáveis*, apresenta uma reflexão sobre o controle de espaços residenciais a partir da percepção de segurança. O autor parte do princípio de que o ambiente construído pode favorecer a prática criminosa quando da combinação de três fatores: a existência de um delinquente, a percepção de uma vítima (em potencial) e a ausência de impedimentos que possam gerar o delito – fator este que se relaciona diretamente aos aspectos da forma urbana.

A proposta de Newman (1972) centra-se na visibilidade do vigilante, ou seja, do morador local que, apoderando-se do espaço físico, desenvolve um sentimento de “pertencimento”, de defesa contra estranhos. Esta abordagem inclui a estruturação de táticas que englobam barreiras físicas ou simbólicas e uma definição mais nítida dos espaços (públicos, semipúblicos,

privados e semiprivados), além da presença da vigilância natural – os mesmos “olhos da rua” de Jane Jacobs (2009 [1961]).

Para o autor, a segurança urbana é entendida a partir de quatro pilares: territorialidade, imagem, vigilância e zonas seguras; estas características estão associadas, respectivamente, ao controle do lugar, à aparência do espaço físico, ao sentimento de ver e ser visto e à conformação de áreas seguras, protegidas por barreiras físicas ou simbólicas bem delimitadas: os espaços público-privados.

Do ponto de vista da teoria anterior, o autor entra em embate com Jacobs (2009 [1961]) na percepção da interação social, propondo uma estrutura segregacionista que trata os “estranhos” como inimigos em potencial. Por outro lado, a necessidade de janelas e acessos para a rua terminam por promover uma vigilância mais informal do espaço, os já mencionados “olhos da rua” (JACOBS, 2009).

Jeffery (1971), em seu livro *Criminal Behavior and the Physical Environment* (*Comportamento criminal e o ambiente físico* – tradução nossa) cunhou a expressão *Crime Prevention Through Environmental Design* – CPTED (*Prevenção do crime através do desenho ambiental* – tradução nossa) apontando estratégias que podem reduzir a ocorrência de crime no ambiente citadino.

Partindo do pressuposto de que a ocorrência de crime se oportuniza a partir de características favoráveis do meio urbano, a primeira geração do CPTED considerou quatro princípios básicos: o controle natural dos acessos, a vigilância natural, a manutenção dos espaços urbanos e o reforço territorial, concentrando-se em uma visão situacional do crime (JEFFERY, 1971).

Com a evolução dos estudos, e as novas associações entre espaço urbano e percepção de segurança, Crowe (2000) apresenta uma segunda geração de princípios, propondo a inserção da dimensão social como medida protetora do espaço. O autor reforça o legado de Jacobs (2009 [1961]) com estratégias que permitem uma maior apropriação, sociabilidade e vigilância natural dos recintos, incitando táticas de coesão social, valorização da identidade cultural, conectividade e controle na utilização dos espaços.

Na opinião dos críticos, o CPTED, tal como foi concebido, limita-se por não considerar as questões de gênero, raça, orientação sexual, classe, idade, acessibilidade, etc. dos indivíduos – os componentes interseccionais da diferença –, inferindo a uma visão parcial da percepção de seguridade no meio citadino (TRAMLAB, 2020); porém, a literatura mais recente considera que, é a partir destas características que se pode mapear a sociabilidade do crime, afastando o erro de marginalizar determinados espaços e populações.

No Brasil, as estratégias do CPTED vêm sendo incorporadas como forma de prevenção à violência nos espaços públicos das grandes cidades. Algumas dessas medidas podem ser vistas no Programa Nacional de Segurança Pública com Cidadania (Pronasci), do Governo Federal, no Plano Estadual de Segurança Pública do Estado de Pernambuco e no projeto Dias Melhores, da Bahia (SIQUEIRA, 2015).

Dentro desses moldes, verifica-se que alguns municípios têm investido na requalificação urbana, com medidas que incorporam o CPTED, na perspectiva de obter espaços mais seguros

para a sociedade, sobretudo para as mulheres, com a indicação de um corpo de medidas para aplicação desses princípios, como: adoção de mobiliário urbano responsivo, aberturas voltadas para a rua (portas e janelas), iluminação pública noturna, estímulo à diversidade de uso do solo, etc.

Diante do exposto, fica claro que o medo e a insegurança no espaço público impactam consideravelmente o deslocamento ativo pela cidade, sobretudo de mulheres, mas a forma como essa percepção se impõe a cada usuário é diferente, no tocante a aspectos relacionados a cada indivíduo, notadamente nas questões interseccionais da diferença. Pode-se inferir, portanto, que cada gênero vivencia a percepção de segurança de forma individualizada: “o medo delas está relacionado a sua integridade física, ao assalto à mão armada e ao assassinato. Os homens sentem mais medo dos crimes relacionados ao patrimônio, o arrombamento de residência” (SIQUEIRA, 2015, p. 24).

É bom lembrar que, nas dinâmicas de gênero, o deslocamento feminino está majoritariamente ligado às relações de foro íntimo, assumidas no âmbito privado, colocando as atividades da vida familiar e, portanto, reprodutivas, em prioridade, como: pagar as contas, prover alimentos, levar os filhos à escola, ao médico, às atividades de lazer, etc.

Agora, cabe se perguntar, se homens e mulheres se especializam de forma diferente, como a mobilidade de gênero impacta a percepção de segurança? Na opinião de Lizárraga *et al.* (2022), a integridade física e psicológica do transeunte é um fator preponderante na escolha do modal mais atrativo de deslocamento, já que as chances de uma mulher optar pela caminhada é duas vezes menor que a do homem.

Para os autores, as mulheres estão inseridas em um contexto social que as restringe, limitando não somente as vivências daquelas que foram vítimas da violência, mas de todas as mulheres, mesmo as que não tenham vivenciado o contexto diretamente, ampliando a percepção de medo e insegurança pela possibilidade do crime mais temido por elas: a violação sexual.

Pesquisas como as de Valentine (1989); Taylor (2011); Mihinjac (2022), Loukaitou-Siders (2004), Lizárraga *et al.* (2022), Silva (2022) e o ITDP Brasil (2019) atestam tais achados, discorrendo sobre a percepção de insegurança vivenciada por mulheres diariamente no espaço público.

Valentine (1989), no estudo *The geography of women's fear (A geografia do medo feminino – tradução nossa)*, é categórica ao afirmar que o medo da mulher é decorrente da vulnerabilidade sexual a que ela está exposta. Para a autora, as mulheres têm a sensação de terem seus corpos e espaços invadidos quando transitam pela cidade (notadamente a pé), já que, para ela, a noção de ambiente seguro é o espaço privado.

A autora evidencia que, ao experimentar a vulnerabilidade, as mulheres traçam “estratégias de enfrentamento”, ou seja, comportamentos alternativos que tentam preservar a sua integridade: física, psicológica, sexual e moralmente, principalmente à noite – o que sumariamente se constitui como um fator limitante do seu acesso à cidade (SIQUEIRA, 2015).

A pesquisa “*A Mulher e a Cidade: Examinando os Impactos de Gênero, Violência e Urbanização*”, realizada por Alice Taylor, pela ActionAid (2011), corrobora com esses achados.

O estudo investigou a liberdade da mulher e os riscos a sua segurança urbana, em função da infraestrutura do espaço, dos serviços ofertados e das medidas de planejamento urbano observadas. Para a autora, as mulheres sofrem dois tipos de violência, simultaneamente interseccionados: a violência de gênero, em si, e aquela gerada pelo espaço. A autora ratifica que o contexto da violência atinge, majoritariamente, as mulheres que estão em maior situação de vulnerabilidade.

A violência contra a mulher em espaços públicos afeta particularmente as mais marginalizadas, pois possuem menos escolhas sobre os espaços que frequentam. Os papéis da mulher e as diferenças entre mulheres por raça, etnia, idade, orientação sexual, deficiências, situação matrimonial ou maternal, e situação socioeconômica, influenciam diretamente na maneira como as mulheres transportam-se pelas cidades diariamente (TAYLOR, 2011, p. 09).

Outra questão referenciada no estudo é que a violência de gênero é uma condição normalizada, ou seja, permitida e justificada por diferentes atores, o que termina por impor às vítimas a qualidade de responsável pelo crime – um insulto a sua existência e dignidade. Para a autora, o elemento de maior repercussão na percepção de segurança urbana foi a iluminação pública – a ausência ou a precariedade desta iluminação foi o fator mais relevante para a manifestação de medo nas entrevistadas.

Portanto, o medo e a insegurança são fatores que impactam a mobilidade urbana, principalmente de mulheres, sendo necessário reajustar trajetos, horários, percursos e comportamentos segundo “padrões” de maior seguridade, como: o tipo de roupa que devem vestir, modais de transporte que devem adotar, rotinas de menor exposição diária, horários de maior seguridade, estar acompanhada nos trajetos (preferencialmente por homens), entre outras imposições sociais.

A pesquisa *Jornada sobre la prevenció de les violències masclistes mitjançant el disseny ambiental (Conferência sobre a prevenção da violência sexista através do design ambiental – tradução nossa)*, de Mateja Mihinjac (2022), confirma tais achados. Pela análise, a percepção de seguridade é diferenciada entre os gêneros, revelando, que, o medo das mulheres, principalmente à noite, é quase quatro vezes maior que o dos homens, na mesma situação.

Loukaitou-Siders (2004) relaciona os dados à condição de degradação das áreas urbanas. A pesquisadora considerou que, em face da deterioração, a percepção de seguridade se associa ao conceito de “síndrome da janela quebrada” (KELLING E COLES, 1997), determinando que certas áreas são potenciais “hot spots of crime” (*pontos geradores de crime – tradução nossa*) (BUERGER; COHN; PETROSINO, 1995).

Por esse ponto de vista, percebe-se que a percepção de seguridade se alia a características de: falta de iluminação pública, falta de manutenção dos espaços, existência de terrenos baldios, prédios subutilizados ou abandonados, portas e janelas quebradas, presença de lixo; etc., dando a sensação de que o espaço público é uma “terra de ninguém”, “fora da lei”; portanto, as ações criminosas dificilmente serão percebidas ou notificadas (LOUKAITOU-SIDERIS, 2022; LIZÁRRAGA, *et al.*, 2022).

Silva (2022) confirma esta percepção afirmando que as áreas urbanas desertas, fachadas sem permeabilidade visual, falta de manutenção das vias, sinais de vandalismo, pichação e/ou

presença de lixo, geralmente, afetam a percepção de segurança das mulheres. Lizárraga *et al.* (2022) reconhece que estes elementos são marcadores ambientais do crime e diminuem a chance da adoção da caminhada, principalmente por mulheres. Os autores ainda pontuam que a ocorrência de espaços fechados, rotas de fuga limitadas, paradas de transporte público afastadas, parques urbanos vazios e vias públicas com considerável quantidade de edificações abandonadas ou subutilizadas são pontos geradores de insegurança feminina.

Um estudo proposto pelo ITDP Brasil (2018), em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e com o Estatuto da Cidade, propôs indicadores que possam contribuir para o monitoramento e a avaliação das políticas públicas de mobilidade, dentro da perspectiva de gênero, considerando as disposições da Nova Agenda Urbana da Organização das Nações Unidas (ONU, 2016) – a Habitat III: Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável.

Tendo o contexto brasileiro como referência, o ITDP desenvolveu um estudo de caso na cidade de Recife, em Pernambuco, para entender como essas questões impactam a vida e o acesso das mulheres à cidade. Pela pesquisa, pôde-se perceber que a caminhada é tida como o modal mais inseguro para o público feminino, estando associada ao medo da vitimização sexual, principalmente em contextos de pouca circulação de pessoas e em horários específicos do dia, majoritariamente à noite.

A pesquisa apontou que as ruas sem movimento não fomentam a diversidade e a mistura de usos, essenciais para a percepção de segurança no deslocamento pedonal – conforme já apontado por Jacobs (2009 [1961]). As paradas de ônibus, becos, vias públicas e praças foram considerados os locais mais inseguros para as mulheres, já que potencializam maior oportunidade para a uma violação sexual – para se proteger deste tipo de crime, as mulheres adotaram comportamentos defensivos, tais como: mudança de rota, desviar de áreas ermas e/ou mal iluminadas, solicitar companhia, evitar o transporte público, etc..

Reconhecendo que esta discussão é pauta indissociável das dinâmicas de vida urbana, coletivos, organizações não governamentais, órgãos públicos, eventos, campanhas publicitárias e documentários, em todo o mundo, tem provocado o debate para demonstrar o abismo entre os sistemas dominação (leia-se: masculinos) e a realidade das mulheres na urbe.

Obviamente, esta pauta não é apenas do âmbito espacial, mas converge a uma demanda sociológica e estrutural que necessita de atenção. Tornar visível estas questões dão meios de não somente promover maior segurança às mulheres, mas possibilitar o acesso à urbe e à circulação, pois é preciso lembrar que “as cidades não são as mesmas para mulheres e homens”, especialmente as cidades contemporâneas, que são “menos abraçáveis, menos decifráveis, mais desconhecidas e, portanto, fonte de medos e diferenças que parecem irreconciliáveis” (SEGOVIA, 2007, p. 16 *apud* FALÚ, 2009, p.15).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo abordou a caminhabilidade direcionada a um dos matizes de definição dos papéis sociais que estruturam a sociedade: de homem e mulher; e, sua relação de significância e significado no deslocamento a pé na cidade. A partir da investigação foi possível atestar que

inúmeros fatores – fora da ótica do espaço – compactuam para as decisões de deslocamento de ambos os gêneros, revelando como a ótica social tem correlação com os atributos construtivos e de projeto presentes na urbe.

Deve-se apontar, ainda, que a interseccionalidade, é sim, um fator metodológico determinante, que além de permitir mensurar diferentes tipos de subordinação, em escala individual e/ou coletiva, ressalta as desigualdades entre os indivíduos, quer seja pela cor, classe social, etnia, sexualidade, escolaridade, idade, dentre outros fatores.

No contexto abordado, foi possível verificar que a condição de segurança e o medo impactam consideravelmente nos deslocamentos a pé da mulher, tornando-se claro, portanto, a escolha por determinados modais e trajetos, e, a possibilidade de ocorrência de crime mediam a percepção de medo e insegurança no espaço público, diminuindo drasticamente as chances da adoção da caminhada, principalmente por mulheres, como pontuado por Loukaitou-Sideris, 2022 e Lizárraga, *et al.*, 2022.

Deste modo, pode-se inferir que o medo e a violência limitam as formas de uso e acesso das mulheres à cidade, seja pela sensação de insegurança, seja pela vitimização sexual, e estão relacionados com todo um percurso histórico de construção social direcionando a participação feminina na vida urbana majoritariamente para o espaço privado.

6 REFERÊNCIAS

- ACTIONAID BRASIL. **Cidades Seguras para as Mulheres**. Pernambuco: Actionaid Brasil, 2014.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP (Brasil). Mobilidade humana para um Brasil humano. 2017. 288 p.
- BEAUVOIR, S. de. **O segundo sexo** (6 ed). Difel, 1980.
- BERBEL, N. A. N.; GAMBOA, S. A. S. (2011). A metodologia da problematização com o Arco de Magueréz: uma perspectiva teórica e epistemológica. In: **Filosofia e Educação**, 3(2), 264-287. 2011. <https://doi.org/10.20396/rfe.v3i2.8635462>.
- BOURDIEU, Pierre. **A dominação masculina**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- BUERGER, Michael E.; COHN, Ellen G.; PETROSINO, Anthony J. Defining the “Hot Spots of Crime”: Operationalizing Theoretical Concepts for Field Research. **Crime and Place** (ECK, J.; WEISBURD, D., eds.), Willow Tree Press, Monsey, NY, 1995, p. 237-257. Disponível em: https://popcenter.asu.edu/sites/default/files/library/crimeprevention/volume_04/11-Buerger.pdf. Acesso em: 18/07/2023.
- BRADSHAW, Chris. Creating and Using a Rating System for Neighborhood Walkability: Towards an Agenda for “Local Heroes.” In: **14th Intl Pedestrian Conf**. 1993.
- BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 1 mar. 2021.

- CAMBRA, Paulo Jorge Monteiro de. **Pedestrian Accessibility and Attractiveness Indicators for Walkability Assessment**. 2012. 120 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Urbanismo e Ordenamento do Território, Instituto Superior Técnico Lisboa, Lisboa, 2012.
- CALIÓ, S. A. Incorporando a questão de gênero nos estudos e no planejamento urbano. In: **Encuentro de Geógrafos de América Latina**, 6,1-9. 1997.
<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/737.pdf>. (Accessed:26/05/2023)
- CRENSHAW, K. (2004). **A interseccionalidade na discriminação de raça e gênero**. VV.AA, 7-16.
<https://static.tumblr.com/7symefv/V6vmj45f5/kimberle-crenshaw.pdf> (Accessed:26/05/2023)
- CROWE, T., **Crime Prevention Through Environmental Design: Applications of Architectural Design and Space Management Concepts**, 2nd ed., Butterworth-Heinemann, Oxford, 2000.
- FALÚ, Ana. **Mujeres en la ciudad: De violencias y derechos**. Santiago de Chile: Red Mujer y Hábitat de América Latina. Ediciones SUR, 2009.
- FEDERICI, Sílvia. **Calibã e a bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva**. 1ª ed. São Paulo: Editora Elefante, 2017.
- FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA – FBSP. **Anuário Brasileiro de Segurança Pública 2016**. Ano 10, São Paulo: FBSP, 2016. Disponível em:
https://forumseguranca.org.br/storage/10_anuario_site_18-11-2016-retificado.pdf. Acesso em: 04/06/2021.
- FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA – FBSP. **Atlas da Violência 2021**. São Paulo: FBSP/IPEA, 2021. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/5141-atlasdaviolencia2021completo.pdf>. Acesso em: 12/01/2022.
- FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA – FBSP. **Nota Técnica - ESTUDO CONCEITUAL SOBRE OS ESPAÇOS URBANOS SEGUROS**. São Paulo: FBSP/MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, 2014. Disponível em:
https://forumseguranca.org.br/storage/publicacoes/lote_02_2016_12_12/FBSP_Estudo_conceitual_espacos_urbanos_seguros_2014.pdf. Acesso em: 01/07/2023.
- FOUCAULT, M.. **Vigiar e Punir: nascimento da prisão**. Vozes, 2011.
- GAMRANI, S. e TRIBOUILLARD, C.. **Guia prático e interseccional para cidades mais inclusivas**. Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID. 2021.
- GHIDINI, Roberto. **A caminhabilidade: medida urbana sustentável**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP. São Paulo, v. 33, p. 21-33, 2011. Disponível em: <https://docplayer.com.br/7404640-A-caminhabilidade-medida-urbana-sustentavel.html>. Acesso em: 03/04/22.
- HELENE, D. **Gênero e direito à cidade a partir da luta dos movimentos de moradia**. In: Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 951-974, set/dez 2019. Disponível em:
<https://www.scielo.br/j/cm/a/VwmjbmZB7PYMvxTwZrXf9t/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 03/02/2023.
- ITDP BRASIL. **O Acesso de Mulheres e Crianças à Cidade**. Relatório, 2018. Disponível em:
http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil_-_O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade-V3_JUL-2018.pdf. Acesso em: 12/04/2021.
- JACOBS, J. **Morte e vida das grandes de grandes cidades**. *Título original: The death and life of great american cities (1961)*. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- JEFFERY, C. Ray. **Crime Prevention Through Environmental Design**. Beverly Hills, CA: Sage Publications, 1971.
- KELLING, George L.; COLES, Catherine M. **Fixing Broken Windows: Restoring Order and Reducing Crime in Our Communities**. Touchstone, New York, 1997, 336 p.

- KERGOAT, D. (2009). **Divisão sexual do trabalho e relações sociais de sexo. Dicionário crítico do feminismo.** Editora UNESP, 2009.
- LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia. *Is It Safe to Walk Here? Design and Policy Responses to Women's Fear of Victimization in Public Places.* In: **Research on Women's Issues in Transportation, Report of a Conference**, Volume 2: Technical Papers. Chicago Illinois, United States, 2004. Disponível em: <https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/conf/CP35v2.pdf>. Acesso em: 17/07/2023.
- LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia. *What Is Blocking Her Path? Women, Mobility and Security.* In: **4th International Conference on Women's Issues in Transportation. Volume 1: Conference Overview and Plenary Papers.** Irvine California, United States, 2009. Disponível em: <http://www.trb.org/Publications/Blurbs/164708.aspx>. Acesso em: 17/07/2023.
- LING, A. Pela estatização da calçada. In: **Caos Planejado.** Instituto Vida Urbana. Matéria online. 2015. Disponível em: <https://caosplanejado.com/pela-estatizacao-da-calcada/>. Acesso em: 08/01/2023.
- LIZÁRRAGA, Carmen; MARTÍN-BLANCO, Cathaysa; CASTILLO-PÉREZ, Isabel; CHICA-OLMO, Jorge. *Do University Students' Security Perceptions Influence Their Walking Preferences and Their Walking Activity? A Case Study of Granada (Spain).* In: **Sustainability**, v. 14, n. 3, 2022, p. 1880. Disponível em: <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/3/1880>. Acesso em: 15/06/2023.
- LUCENA, J. G. de. (2016). **Índice de caminhabilidade – região central de João Pessoa.** João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba - UFPB. Disponível em: https://issuu.com/jessicalucena/docs/indice_caminhabilidade. Acesso em: 21/01/23.
- McDOWELL, Linda. **Gender, Identity and Place: Understanding Feminist Geographies.** Minneapolis: University of Minnesota Press, 1999.
- METRÓPOLE 1:1 E SAMPAPÉ. Relatório da pesquisa: **Acesso aos espaços públicos na pandemia -etapa 2.** 2020. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1JOxp7m7bvzfDimG2x-N9ovgtUJkUrt0d/view>. Acesso em: 19/08/22.
- MIHINJAC, Mateja. *The Role of CPTED in Preventing Violence Against Women.* In: **JORNADA SOBRE LA PREVENCIÓN DE LAS VIOLENCIAS MASCLISTES MITJANÇANT EL DISSENY AMBIENTAL.** Institut de Seguretat Pública de Catalunya, Barcelona, 2022. Disponível em: <https://dsp.interior.gencat.cat/bitstream/handle/20.500.14007/84/2022-Mihinjac-Mateja.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 01/03/2023.
- MONTANER, J. M.; MUXÍ, Z.. **Arquitetura e política: ensaios para mundos alternativos.** Gustavo Gili, 2014.
- NEWMAN, Oscar. **Defensible Space: Crime Prevention through Urban Design.** New York: Macmillan, 1972.
- PECCINI, Isabela Rapizo. **Cidade: Substantivo Feminino. As desigualdades de gênero e o espaço público (não) vivenciado pela mulher.** Trabalho Final de Graduação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ (2016).
- PECCINI, I. (2016). **Cidade, substantivo feminino: as desigualdades de gênero e o espaço público (não) vivenciado pela mulher.** Retirado de https://issuu.com/isabelapeccini/docs/tfg_isabela_rapizo_peccini_issuu/61. Acesso em: 21/03/2021.
- REDE BRASILEIRA DE URBANISMO COLABORATIVO. Relatório: **O uso da cidade durante a pandemia da covid-19.** 2020. Disponível em: <https://issuu.com/redebrurbanismocolaborativo/docs/b47b935d-16e1-4007-b424-9b0ee2d62a32>. Acesso em: 19/08/22.
- SAFFIOTI, H. I. B.. **Gênero, patriarcado e violência.** São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2004.

SILVA, Otávio Henrique da. **Proposta de modelo para avaliação de espaços para pedestres quanto à percepção de segurança.** Tese de Doutorado. Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2022.

SIQUEIRA, Lúcia de Andrade. **Por onde andam as mulheres: Percursos e medos que limitam as experiências de mulheres no centro do Recife.** Dissertação de mestrado. Universidade Federal de Pernambuco, Pernambuco (2015). <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/17274?mode=full>. Acesso em: 09/07/2023.

SISTEMA DE INFORMAÇÕES DA MOBILIDADE URBANA DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICO – SIMOB/ANTP. **Relatório geral 2018.** Maio de 2020. Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>. Acesso em: 14/06/2022.

SOUZA, A. C. S. **Mulher, uma força que caminha – estudo de caso em Brasília e Lisboa.** Tese de Doutorado – Universidade de Brasília, 2019. Disponível em: https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/36003/1/2019_AdrianaCristinadaSilvaSouza.pdf. Acesso em: 18/01/2022.

TAYLOR, A. **A Mulher e a Cidade - Examinando os Impactos de Gênero de Violência e Urbanização. Uma pesquisa comparativa de Brasil, Camboja, Etiópia, Libéria e Nepal.** ActionAid International, 2011. Disponível em: <https://docplayer.com.br/47440560-A-mulher-e-a-cidade-examinando-os-impactos-de-genero-de-violencia-e-urbanizacao.html>. Acesso em: 07/07/23.

TRAMLAB. **Toolkit 2: Gender-Sensitive Placemaking – Improving The Safety of Women and Girls on Public Transport.** Victorian State Government, La Trobe University, Monash University XYX Lab, RMIT University. Melbourne, *Australia: 2020.* Disponível em: https://www.latrobe.edu.au/__data/assets/pdf_file/0006/1298895/Placemaking-Case-Study-in-Darebin-Council.pdf. Acesso em: 04/04/2023.

TRANSPORTATION RESEARCH BOARD – TRB. National Research Council. **Highway Capacity Manual - HCM.** Washington, DC, v. 113, 2000.

VALENTINE, Gill. The Geography of Women's Fear. *In: The Royal Geographical Society* (with the Institute of British Geographers). V. 21, n. 4 (Dec., 1989), pp. 385-390. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/20000063>. Acesso em: 06/07/2023.