

# Por onde as mulheres escolhem caminhar? Segurança feminina em espaços públicos

Where do women choose to walk?  
Female safety in public spaces

Laís Regina Lino [I]  
Milena Kanashiro [II]

## Resumo

As mulheres tendem a regular suas atividades e limitar o uso dos espaços públicos a certas horas do dia, pela alta percepção de insegurança que atua como parte integrante da sua vida cotidiana. O objetivo desta pesquisa foi investigar os fatores objetivos e subjetivos para caminhar sob a perspectiva da segurança feminina, através de um Estudo de Caso realizado em Londrina – PR. As táticas abordadas foram questionários e entrevistas caminhadas para compreender os fatores socioespaciais que influenciam na escolha e os que inibem o caminhar. Os resultados indicam que a construção do “medo” ocorre por meio de relatos de terceiros e da mídia, enquanto o principal fator de “sentir-se” segura está relacionado ao movimento de pessoas pelo fato de serem vistas.

**Palavras-chave:** segurança; mulher; caminhar; questionário; entrevistas caminhadas.

## Abstract

*Women tend to regulate their activities and limit the use of public spaces to certain times of the day due to the perception of unsafety that acts as an integral part of their daily life. The objective of the research was to investigate objective and subjective factors related to walking from the perspective of female safety, through a case study conducted in the city of Londrina, State of Paraná. The tactics addressed were questionnaires and walking interviews to understand the socio-spatial factors that influence the choice and those that inhibit walking. The results indicate that the construction of "fear" occurs through reports from third parties and the media, while the main factor for "feeling safe" is related to the movement of people because, when there is such movement, women are seen.*

**Keywords:** safety; woman; walking; questionnaire; walking interviews.



## Introdução

A cidade apresenta significados diferentes para as pessoas que repercutem em seus deslocamentos urbanos (Chant e Mcilwaine, 2015). O direito à mobilidade é um dos componentes do acesso à cidade (Navarrete-Hernandes, Vetro e Concha, 2021), sendo a segurança classificada como uma de suas demandas básicas (Mohamed e Stanek, 2020). Quando a segurança não é atendida, o medo vem à tona para a população, uma vez que o deslocamento não é realizado pelo trajeto mais curto devido aos fatores de insegurança do ambiente construído (Cervero, 2013).

As pessoas são influenciadas pela segurança de diversas maneiras. Smith e Torstensoon (1997) afirmam que a segurança não pode ser entendida em uma única definição, por estar relacionada à percepção das pessoas. Pain (2000) complementa ainda que os contextos geográficos, econômicos, sociais e culturais afetam o medo das pessoas, e podem repercutir em diferentes escalas como a global, nacional, local, familiar e sobre o próprio corpo. Portanto, para refletir sobre cidade e segurança, devem ser consideradas diferentes abordagens, bem como a diversidade de grupos sociais (Collins, 2015; Navarrete-Hernandes, Vetro e Concha, 2021) como por exemplo, gênero, classe social, raça e sexualidade.

Na associação entre segurança e a questão de sexo, Hale (1996) aponta que essa variável é a que melhor prediz sobre o medo do crime. Estudos evidenciaram que o índice de violência masculina é mais elevado (Reid e Konrad, 2004; Cops e Pleysier, 2001), porém, as mulheres apresentam percepção de violência

três vezes maior (Sadeghi e Mirhosseini, 2015). Falú (2009) argumenta que a sociedade perpetua a violência contra as mulheres, tornando-se uma parte integrante da vida cotidiana, sendo caracterizada pelas desigualdades de poder entre homens e mulheres.

As mulheres experimentam uma série de comportamentos ofensivos direcionados à sua sexualidade e esse cenário faz com que o medo de crime seja percebido como medo de ataques (Tandogan e Ilhan, 2016). Warr (1984) explica que o medo das mulheres está relacionado à sensibilidade ao ataque contra o seu corpo, que opera como um temor central, subjacente a outros medos. A violência física é um problema invisível, pois acontece em espaços onde as únicas testemunhas são, geralmente, a vítima e o agressor (Pina, Gannon e Sanders, 2009).

O medo faz com que as mulheres tendem a regular suas atividades e limitar o uso dos espaços públicos a certas horas do dia (Loukaitou-Sideris, 2014) ou realizar trajetos mais longos devido aos fatores de insegurança (Cerveró, 2013). Alguns autores, ainda, evidenciam que o deslocamento das mulheres não é homogêneo (Svab, 2016; Lyra, 2019): as mulheres de classe média-alta evitam lugares associados a crimes, e as de classes menores ficam mais suscetíveis às áreas de violência urbana (Stanko, 1995; De Koning, 2009). Mulheres que se deslocam somente a pé e/ou de transporte público restringem mais as suas atividades do que aquelas que possuem transporte privado (Sur, 2014; Dunkel Gralia, 2016). Sadeghi e Mirhosseini (2015) complementam que as mulheres que possuem maior renda tendem a substituir o modo de transporte, na escolha do uso de veículos individuais por questões de segurança.

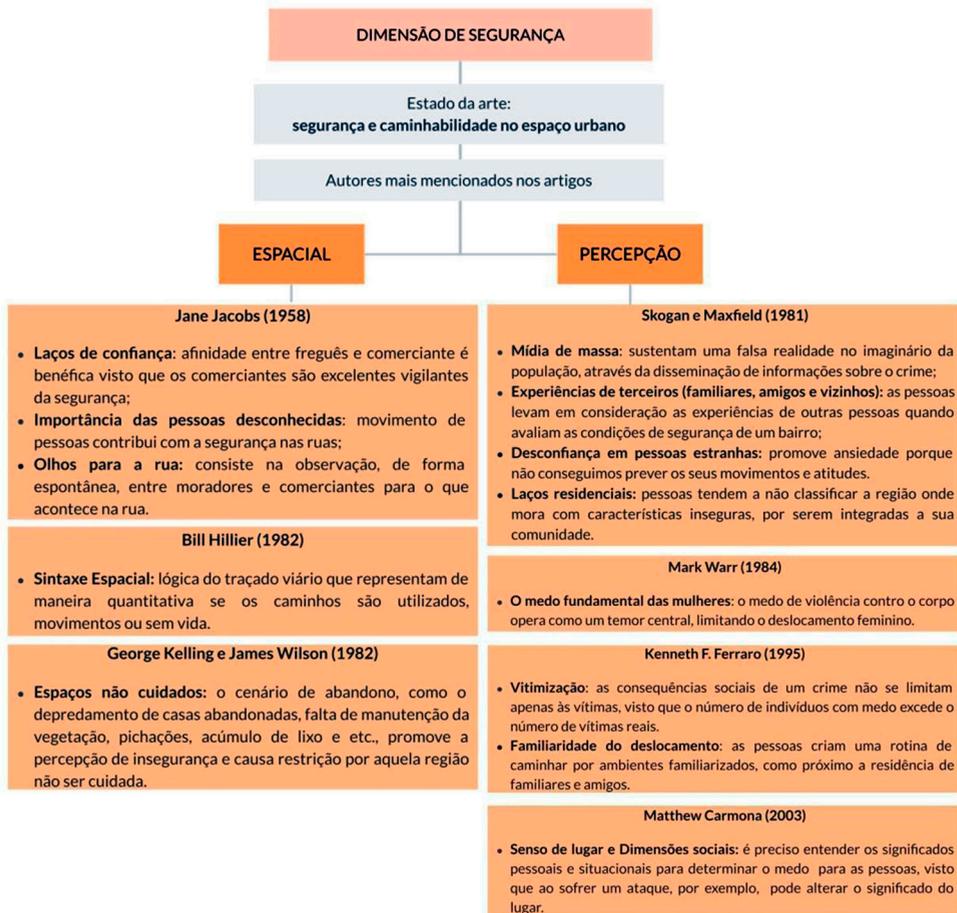
Quando as percepções de insegurança feminina são altas, podem limitar o deslocamento em nível micro, como do bairro, e repercutir para o nível macro – a escala da cidade (Chant e Mcilwaine, 2015). E, de acordo com Falú (2009), a violência contra a mulher, em espaços públicos, é um problema sistêmico que vai além de casos individuais, que devem ser analisados de maneira interseccional, em razão de que algumas mulheres são mais vulneráveis à violência do que outras.

Especificamente, trabalhando sobre pesquisas que investigam fatores associados à segurança/insegurança feminina, em relação ao espaço público, uma busca bibliográfica resultou em 15 artigos, sendo 5 nacionais e 10 internacionais. Os autores mais mencionados que explicam a relação entre segurança e questões espaciais foram Jacobs (1958), Wilson e Kelling (1982) e Hillier e Hanson (1984). Em seguida, outros apontaram a relação entre a segurança com a percepção dos respondentes, como Skogan e Maxfield (1981), Warr (1984), Ferraro (1995) e Carmona (2003) (Figura 1).

As duas abordagens – Espacial e de Percepção de segurança – repercutem em como as mulheres usufruem a cidade e como se deslocam e apontam para aproximações analíticas objetivas e subjetivas. Kuhn e Da Agra (2010) analisaram os fatores de segurança que podem ser classificados como objetivo, extraídos a partir de dados criminais, estatísticas oficiais, e da influência das questões ambientais, entre outros. Os subjetivos são influenciados, por sua vez, pela percepção e pela sensação do indivíduo. Embora pesquisas recentes se preocupem em identificar quais são os fatores que influenciam o caminhar feminino (Golan, 2017; Lyra, 2019; Uteng, Sing e Lam, 2019; Oliveira et al., 2020), poucos estudos buscaram interpretar/ investigar as razões da escolha das mulheres para caminhar em determinadas ruas.

Para o entendimento do fenômeno, o *objetivo geral desta pesquisa* foi de investigar os fatores objetivos e subjetivos do caminhar sob a perspectiva da segurança feminina. A compreensão desses fatores se torna relevante para contribuir com o desenvolvimento de cidades mais equitativas, seguras e sustentáveis.

Figura 1 – Síntese das abordagens teóricas



Fonte: autoras, em 2023.

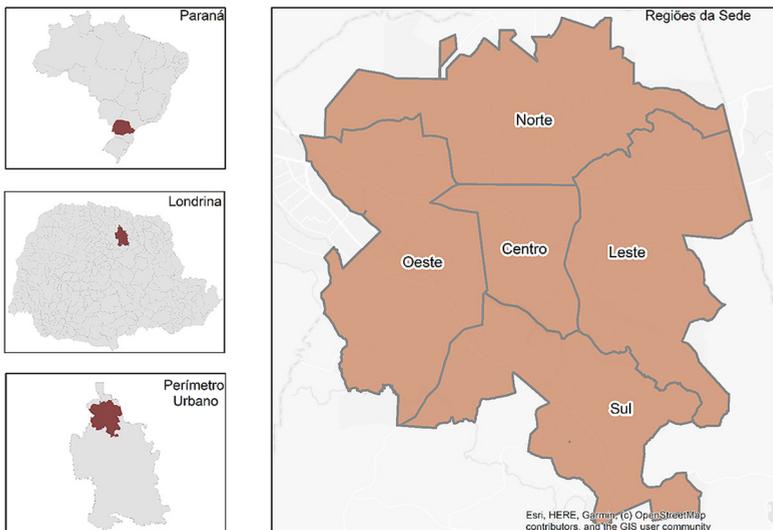
## Metodologia

Autores explicam que, embora os métodos quantitativos forneçam uma visão sobre graduações do crime, usados de forma isolada, eles não exploram a natureza do medo (Deere, 2018; Yates, 2021) porque as causas dependem de elementos contidos na identidade individual (Moser, 2004). A pesquisa qualitativa e quantitativa, na combinação de dados, tende a proporcionar melhor entendimento.

Para a definição dos procedimentos metodológicos foram definidas as seguintes etapas: primeiro, o estudo de caso foi utilizado como estratégia, por tratar-se de uma investigação empírica para um fenômeno

contemporâneo e complexo, indissociável do contexto (Yin, 2015). A cidade de Londrina – PR, município brasileiro localizado na Região Norte do Estado do Paraná (Figura 2), foi escolhida devido aos dados disponíveis para a definição de recortes espaciais – dados de deslocamento a pé e de boletins de ocorrência. Para entender por onde as mulheres escolhem caminhar, foi realizado um questionário com 50 respondentes para a captura de dados objetivos e os resultados foram analisados a partir de medidas de integração da sintaxe espacial de Hillier e Hanson (1984) e de dados já existentes de avaliação do Maps-Global (2022) – uma ferramenta de auditoria de elementos da microescala. Para os dados subjetivos foram realizadas 5 entrevistas caminhadas.

Figura 2 – Localização do município de Londrina – PR



Fonte: autoras, em 2023.

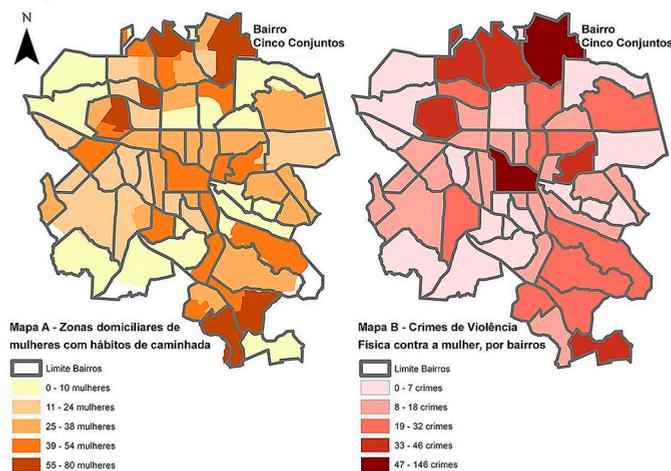
O deslocamento a pé, de acordo com a Pesquisa de Origem e Destino, foi o segundo modal utilizado pela população (Ippul, 2019). A caminhada soma cerca de 23% dos deslocamentos, com o predomínio do transporte individual com 55% de viagens. Foram analisados somente os deslocamentos femininos, e os resultados foram representados de acordo com as zonas de tráfego da cidade (Figura 3 – mapa A). Esses dados permitiram mensurar as zonas domiciliares das mulheres que responderam se deslocar a pé. Os resultados apontaram que, entre as 2.064 mulheres que caminham, as zonas domiciliares com maiores taxas estão na região norte, central e sul, sendo o bairro Cinco Conjuntos com maior percentual (9,93%).

Quanto ao banco de dados dos boletins de ocorrência contra a mulher, na cidade de Londrina – PR, com o objetivo de identificar bairros com incidências maiores, foram obtidos pelo Centro de Análise, Planejamento e Estatística (Cape, 2023), que pertence à Secretaria de

Estado da Segurança Pública do Paraná (Sesp/PR). Os boletins que não foram registrados em ambientes de espaço público, como por exemplo, residencial, comercial, etc., foram desconsiderados. Outro critério foi a exclusão de crimes que não se enquadram no tipo de violência física, como por exemplo, moral, patrimonial e psicológico, de acordo com a lei n. 11.340 (título II – capítulo II – Das formas de violência doméstica e familiar contra a mulher, entre outras). Portanto, os crimes considerados de violência física foram: físicos, sexuais e letais.

Foram sistematizados 1.027 mil boletins de ocorrência em espaços públicos, em um período de três anos (2018, 2019 e 2020). Os dados foram espacializados no software Arc-GIS 10.8, segundo os crimes de violência física, sendo: físicos (964), sexuais (60) e letais (3). Os dados apontaram que a região norte (268 boletins) e a central (250 boletins) foram as áreas com maiores taxas de violência física contra a mulher em espaços públicos na cidade (Figura 3 – mapa B).

Figura 3 – Associação entre os dados: definição do recorte de pesquisa



Fonte: Ippul (2019) e Sesp/PR (2020), modificado pelas autoras, em 2023.

A sobreposição dos dados de deslocamento a pé e dos boletins de violência física foram procedimentos para delimitação do recorte espacial da pesquisa com a definição do bairro Cinco Conjuntos como estudo empírico (Figura 3).

Para avaliar a percepção de segurança de mulheres com hábitos de caminhada, as táticas de pesquisa utilizadas foram questionários e entrevistas caminhadas. O questionário foi constituído por dez perguntas (Quadro 1),

composto por questões abertas e de múltipla escolha. Foi aplicado em dois períodos, primeiramente, em maio de 2022, em três dias de semana alternados e em dois finais de semana, totalizando cinco dias de pesquisa e, posteriormente, em dezembro de 2022, em três dias alternados da semana. A pesquisa foi realizada in loco, com um total de 50 respondentes, com um tempo de aproximadamente 15 minutos para cada questionário.

Quadro 1 – Questões do questionário de acordo com as etapas de análise

Etapas (Zeisel, 2006)	Perguntas do questionário
Dados e conhecimento	1.1 Logradouro 1.2 Idade 1.3 Escolaridade 1.4 Hábitos de caminhada 1.5 Qual bairro de Londrina você classificaria como seguro? Por quê? 1.6 Qual bairro de Londrina você classificaria como inseguro? Por quê?
Lugares, caminhos e relações de percepção	2.1 Imagine que você está na origem A (Escola Moacyr Teixeira), de dia, e uma nova moradora do bairro pede a sua orientação para ir, a pé, até ao destino B (Colégio Marista). Qual o caminho você indicaria? Caso não saiba o nome das ruas, identifique referências. (Mapa de Caminhos) <div data-bbox="530 1038 1071 1511" style="text-align: center;"> </div> 2.2 Você indicaria esse percurso para a moradora realizar à noite? Por quê? 2.3 Quais locais a moradora deve evitar em seu bairro? Por quê?
Opinião sobre a segurança do bairro	3.1 Como você classifica a segurança do seu bairro? (A) nada seguro (B) pouco seguro (C) seguro (D) muito seguro

Fonte: autoras, em 2023.

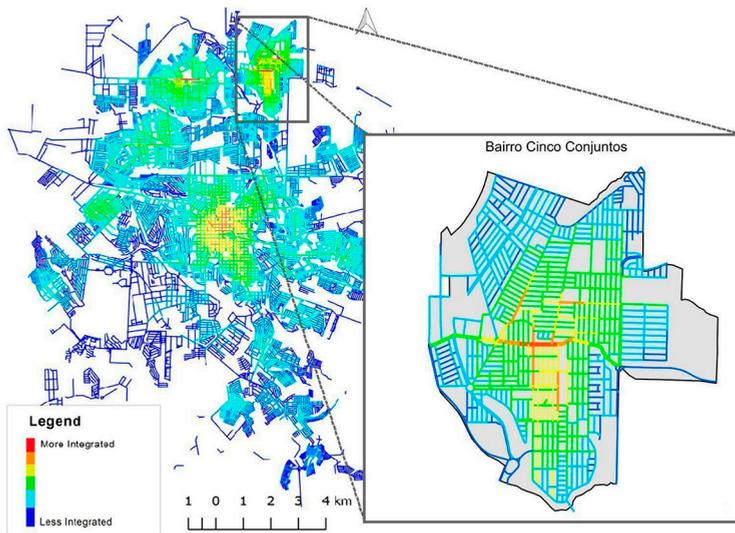
Para a escolha dos pontos de origem (A) e destino (B), o critério utilizado foram os principais equipamentos do bairro situados próximo às ruas mais integradas, definição a partir do estudo da Sintaxe Espacial, responsável por medir quão profunda ou distante uma rua está de todas as outras (Hillier, 2004) (Figura 4). As medidas de integração podem indicar as vias e caminhos mais utilizados pelas pessoas (Saboya, 2007; Gonçalves, 2018). Foi utilizada a integração de raio igual a R1200m, equivalente a uma caminhada de 15 minutos (Kronenberger, 2019).

Os resultados do questionário foram confrontados com os dados de um mapeamento da Integração R1200m da Sintaxe Espacial, já realizada no bairro Cinco Conjuntos (Leão e Urbano, 2020) e com os resultados de uma auditoria da microescala definida pelo protocolo do

Maps-Global (Sasaki et al., 2022) cujos escores de avaliação foram realizados em todos os segmentos de ruas do bairro.

A outra tática de pesquisa aplicada foi a entrevista caminhada. A tática tem o objetivo de descobrir, em profundidade, “como as pessoas definem uma situação, o que consideram como importante e como se sentem sobre isso” (Zeisel, 2006, p. 227). Para realizar a entrevista, o pesquisador deve acompanhar o entrevistado durante um determinado percurso, contemplando os conceitos abordados no estudo (Júnior, Kikuchi e Portella, 2020). A entrevista caminhada obteve uma amostra de 5 entrevistas, como uma abordagem qualitativa para compreender o fenômeno com mais profundidade. Ambos os instrumentos – o questionário e as entrevistas – foram aprovados pelo Comitê de Ética, Plataforma Brasil, protocolo 56984222.7.0000.5231.

Figura 4 – Integração de 1200m do bairro Cinco Conjuntos



Fonte: Leão e Urbano (2020), modificado pelas autoras, em 2023.

Como o objetivo da pesquisa foi de analisar o fenômeno da segurança sobre estruturas objetivas e subjetivas, além das temáticas semelhantes nos instrumentos, o mapa de caminhos (Quadro 1), tanto das entrevistas quanto as do questionário, as participantes foram solicitadas a traçar um percurso em que classificaram como seguro para uma mulher caminhar entre as duas escolas.

## Resultados e discussões

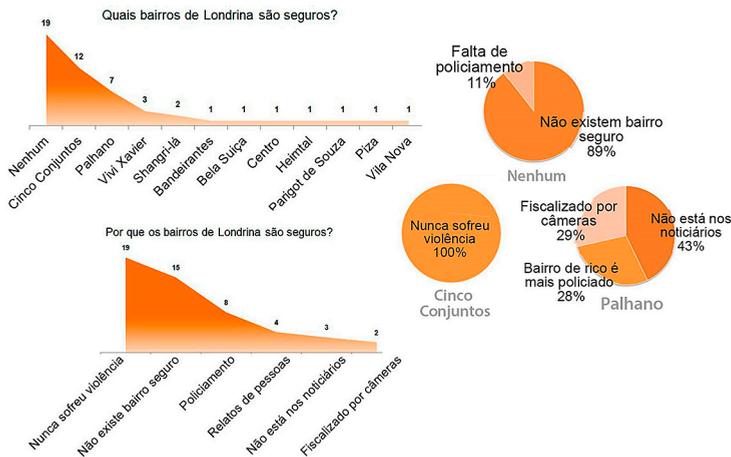
Os resultados foram divididos em duas etapas, primeiramente, de cada tática de pesquisa e, posteriormente, reflexões comparativas das análises quantitativas e qualitativas, com o objetivo de interpretar os fatores de segurança relacionados com o caminhar das mulheres em espaços públicos.

### 3.1 Abordagem objetiva – os questionários

O questionário foi utilizado para identificar as características socioespaciais relacionadas com a segurança para o caminhar. Sobre o perfil das respondentes, a maioria das entrevistadas eram jovens entre 20 e 29 anos (26%) e em relação às idosas (10%). Sobre os hábitos de caminhada das mulheres, cerca de 52% não utilizam o caminhar como seu principal modo de deslocamento, enquanto, aproximadamente 48% fazem todas as suas atividades a pé. A pesquisa apontou os destinos mais frequentes como ir para o mercado (21,5%), trabalho (16,3%) e fazer exercícios físicos (13,4%).

Entre os bairros classificados como seguros, 37,3% das respondentes afirmaram que nenhum bairro é seguro; 23,6% classificaram o Cinco Conjuntos, ou seja, o bairro em que

Gráfico 1 – Por que os bairros são classificados como seguros?



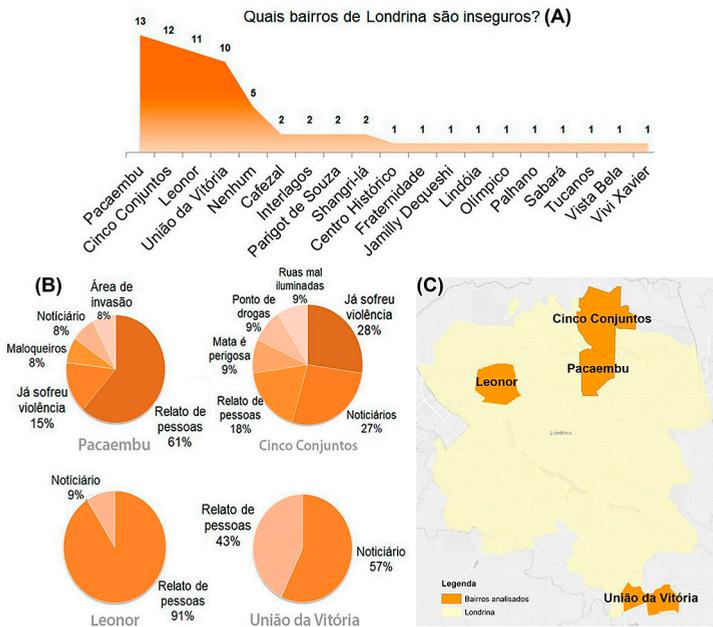
Fonte: autoras, em 2023.

residem e, 13,7% apontaram o bairro Gleba Palhano, um dos bairros de maior concentração de renda da cidade (Gráfico 1). As mulheres que citaram o bairro Cinco Conjuntos mencionaram que nunca sofreram nenhum tipo de violência. Quanto ao bairro Palhano, 43% das respondentes explicaram que o bairro não aparece nos noticiários, 29% responderam que ele é fiscalizado por câmeras e 28% afirmaram que, no bairro de pessoas ricas, existe um policiamento melhor.

Os principais bairros classificados como inseguros foram: Pacaembu (18,3%), Cinco Conjuntos (16,9%), Leonor (15,6%) e União da Vitória (14,1%) (Gráfico 2 B).

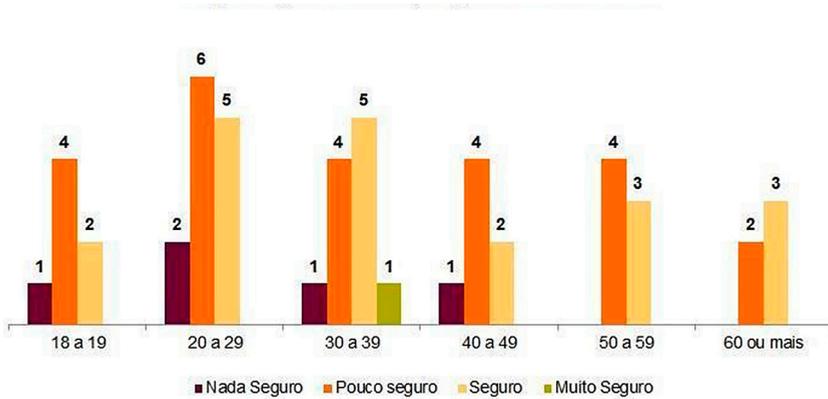
Ao analisar os fatores separadamente dos bairros citados como mais inseguros, verificou-se que o relato de pessoas sobre violência, no Pacaembu e no Leonor, foi preponderante, sendo bairros limítrofes ao local de moradia das respondentes (Gráfico 2 C). O União da Vitória despontou para a questão da mídia como formadora da imagem de insegurança no bairro. Observou-se justificativas mais detalhadas dos fatores de insegurança como “já ter sofrido violência”, “falta de iluminação”, “matas perigosas”, “área de invasão”, entre outros, em relação aos bairros mais afastados, como ambos justificados por “relatos de terceiros” e “noticiários”.

Gráfico 2 – Por que os bairros são classificados como inseguros?



Fonte: autoras, em 2023.

Gráfico 3 – Segurança do bairro, segundo faixa etária



Fonte: autoras, em 2023.

No que se referente à opinião das respondentes sobre a percepção de segurança do bairro Cinco Conjuntos, a maioria delas o classificou como “pouco seguro” (48%) e cerca de 36% dessas mulheres nunca sofreram violência em espaços públicos. Ao relacionar essas informações com a faixa etária das respondentes, os dados apontaram que as mulheres entre 20 e 29 anos apresentaram um nível superior de medo em relação às demais idades (Gráfico 3). Pesquisas nacionais e internacionais sobre a temática identificaram que as mulheres mais jovens são mais temerosas do que as demais idades (Warr, 1984; Nanya, 2022). De maneira similar, Junger (1987) identificou que o medo das mulheres é maior entre a faixa de 20 a 29 anos. Outra questão foi a classificação de “seguro” ser superior entre as mulheres de 30 a 39 anos, sendo a única faixa etária a citar o bairro como “muito seguro”. As mulheres com mais de 50 anos foram as únicas a não classificar o bairro como “nada seguro”.

No tópico Lugares, caminhos e relações de percepção, as perguntas identificaram as características socioespaciais relacionadas à segurança para o caminhar. A Figura 5 indica todos os percursos mencionados e, em destaque, aqueles mais utilizados pelas mulheres. A primeira análise, sobre o mapa de caminhos, foi iniciada com a sobreposição dessas vias com os estudos de Sintaxe Espacial e da auditoria Maps-Global de destinos e uso do solo.

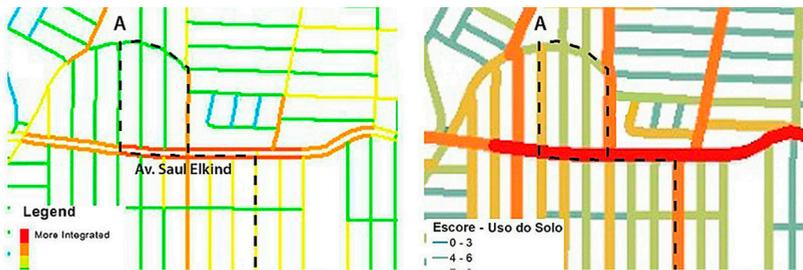
O mapa de integração, da Sintaxe espacial da área permite observar que nem toda a avenida Saul Elkind foi caracterizada como mais integrada (cor vermelha). Porém, as respondentes selecionaram o percurso pelo trecho de maior valor de integração da avenida. As demais ruas mencionadas não apresentam um alto valor de integração, visto que foram representadas por cores mais frias (menos integradas). Na avaliação da microescala, desenvolvida por Sasaki et al. (2022), os melhores escores, de maneira similar, foram identificados

Figura 5 – Mapa de caminhos



Fonte: autoras, em 2023.

Figura 6 – Mapa de caminhos: Integração R120m e destinos e uso do solo

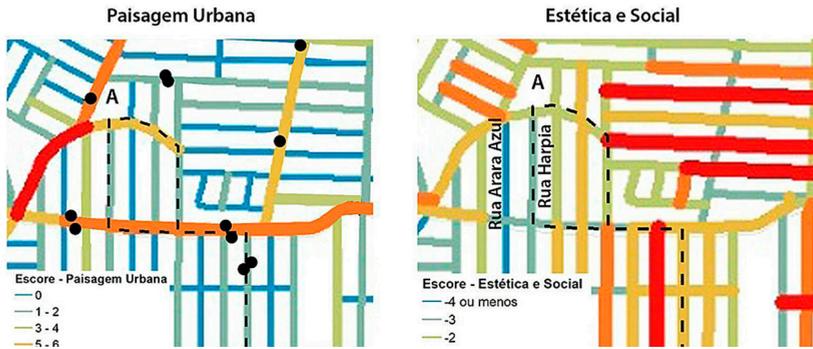


Fonte: Leão e Urbano (2020); Sasaki et al. (2023), modificado pelas autoras, em 2023.

pelas cores mais quentes, em relação aos inferiores com cores mais frias. Entre as escalas positivas do mapeamento de destino e uso do solo foram referenciadas: densidade residencial, comércio, restaurantes e entretenimento, serviços, instituições religiosas e de ensino, espaços de lazer (público e privado). Ao analisar as informações dos dois mapas (Figura 6), percebe-se que as mulheres indicaram o percurso pelas vias mais integradas e com alto escore de uso do solo.

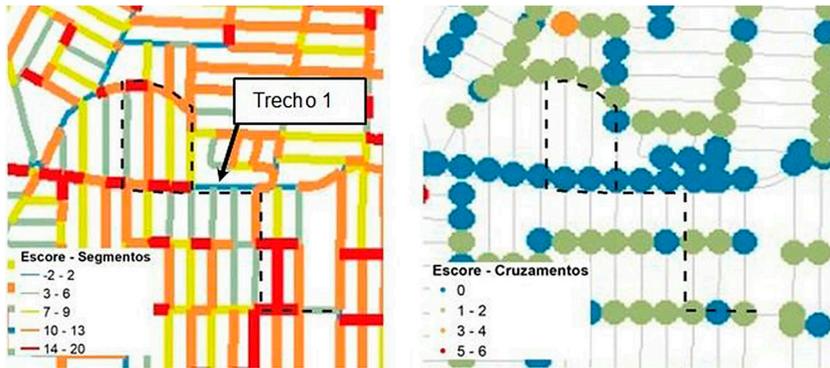
O mapeamento da síntese dos escores de paisagem urbana (Figura 7) considerou a existência de transportes públicos e de mobiliários urbanos, assim como, a presença de redutores e amenizadores de tráfego (Sasaki et al., 2022). Percebeu-se que as respondentes percorreram vias com escores de paisagem altos em relação às demais e com a presença de ponto de ônibus entre a origem e o destino do percurso (ponto A e B). Outra subseção analisada foi a estética e social, que avaliou o estado e manutenção

Figura 7 – Mapa de caminhos: paisagem urbana e estética e social



Fonte: Sasaki et al. (2023), modificado pelas autoras, 2023.

Figura 8 – Mapa de caminhos: segmentos e cruzamentos



Fonte: Sasaki et al. (2023), modificado pelas autoras, em 2023.

dos edifícios, de paisagismos e de elementos de cuidado do espaço, como lixos, dejetos e pichações (ibid.). Ao analisar os escores dessa seção com os percursos realizados, observou-se que a rua Harpia apresenta níveis mais altos em relação a rua Arara Azul. Portanto, a manutenção dos edifícios e dos espaços públicos parece ter influenciado na escolha do caminhar das mulheres.

O mapa de segmentos (Figura 8) avaliou a presença e a largura das calçadas e das ciclovias, presença de janelas nas edificações,

sombreamento de árvores, presença de vendedores ambulantes, etc. (ibid.). As autoras evidenciaram a fragmentação das vias nas análises de segmento, ao perceber escores diferenciados. Porém, apesar de tal fragmentação, as mulheres indicaram as vias com maiores escores, exceto, um trecho da avenida Saul Elkind (Figura 8 – trecho 1), evidenciando que a diversidade de uso do solo pode ser mais importante e decisiva para a escolha das rotas para o caminhar das mulheres.

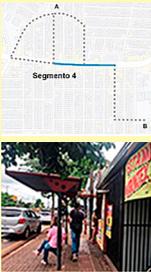
E por último, o mapa de cruzamento avaliou a qualidade e as amenidades dos cruzamentos, rampas e sinalização sendo tais características vinculadas ao suporte do deslocamento a pé (ibid.). O mapeamento apontou a quantidade de cruzamentos na área, porém, a maioria exibiu um escore baixo devido a existência de uma ciclovia no canteiro central da avenida.

### Abordagem subjetiva – as entrevistas caminhadas

Os resultados obtidos, por meio de cinco entrevistas caminhadas, foram sistematizados com todos os percursos, analisados por segmentos (Quadro 2) e, posteriormente, as escutas formaram um mapa conceitual (Figura 9), para entender a escolha das mulheres por caminhar em determinadas ruas.

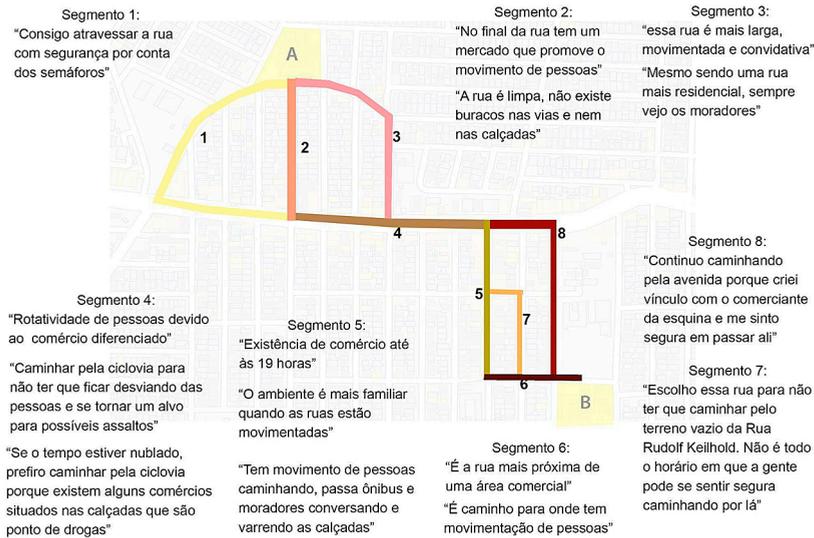
Quadro 2 – Mapa de caminhos das entrevistas caminhadas, por segmento

Segmento	Justificativas
	<p>O segmento “1” compõe-se pela rua Luiz Brugin e avenida Saul Elkind, sendo esse percurso realizado somente por uma entrevistada. Apesar de a rua ser mais afastada dos percursos realizados, a escolha é devido à sinalização existente para o pedestre atravessar com segurança.</p>
	<p>O segmento “2” é representado pela rua Arara-Azul, foi escolhida por questões de manutenção do espaço: a limpeza da rua indica que os moradores zelam por suas calçadas, assim como, a inexistência de obstruções e pela facilidade ao caminhar na via. A manutenção do espaço é estudada por Wilson e Kelling (1982) em que a falta de cuidado aumenta a percepção de insegurança, e quando existe manutenção, promove a percepção de segurança. Outro apontamento pela escolha do segmento foi a existência de comércios, escola e o supermercado. De acordo com a entrevistada: “o estacionamento do supermercado fica no final da rua, se algo acontecer, eu posso chamar alguém para me socorrer”. Percebeu-se que a existência de usos não residenciais está relacionada à frequência de pessoas. Por último, a segurança em relação ao trânsito foi citada mais uma vez quando a entrevistada explica a rua como tranquila e que consegue atravessar a via com segurança.</p>
	<p>O segmento “3” é composto pela rua Luiz Brugin e rua Irene Carrara Nunes. A escolha desse trecho foi relacionada com estruturas físicas e sociais. O segmento é composto por comércios como uma pizzaria e a Unidade Básica de Saúde (UBS) – Maria Cecília e a própria permanência de moradores possibilita o movimento que as entrevistadas explicam, visto que “mesmo sendo uma rua mais residencial, eu sempre vejo os moradores na garagem ou varrendo as calçadas”. Outra característica para a escolha foram as características espaciais, como a largura da via identificada como convidativa em relação às demais.</p>

Segmento	Justificativas
 <p>O mapa mostra o trajeto de Segmento 4 em um grid urbano, destacando um trecho da Avenida Saul Elkind. Abaixo, uma fotografia mostra a rua com uma ciclovia central e pedestres.</p>	<p>O segmento “4” é definido somente por um trecho da avenida Saul Elkind, realizado por todas as entrevistadas, que relataram a escolha pela: “rotatividade de pessoas devido à existência de vários comércios”. No entanto, problemas das calçadas incomodaram as entrevistadas, fazendo com que algumas caminhassem pela ciclovia, situada no canteiro central da avenida. Um dos problemas foi em razão da largura das calçadas, visto que, como são estreitas, com a presença de pessoas, ponto de ônibus, placas de sinalização, poste de iluminação, etc., e de acordo com uma entrevistada, tornam-se possíveis alvos para assaltos. Logo, a frequência de pessoas é benéfica pelo fato de serem vistas, mas em alguns casos, pode contribuir para a percepção negativa para ser vítima. Por último, como a ciclovia apresenta pouca arborização, uma das entrevistadas relatou que, em dias nublados, prefere caminhar pela ciclovia, por existir comércios na avenida que são pontos de drogas.</p>
 <p>O mapa mostra o trajeto de Segmento 5, composto pela Rua Antônio Lopes Sevilha. A fotografia mostra a rua com comércio e pedestres.</p>	<p>O segmento “5” é composto pela rua Antônio Lopes Sevilha, a sua principal característica de escolha foi a “existência de comércios próximos à calçada, que funcionam até às 19 horas”. De acordo com Jacobs (1958), os comerciantes são excelentes vigilantes, cuidam das calçadas e promovem a ordem pública por se preocuparem com a segurança de seus clientes. Outro fator de escolha pelo segmento, segundo uma entrevistada, é “sempre vejo moradores nas residências ou varrendo as calçadas, conversando, passa ônibus e o fluxo de carro é maior”. A entrevistada complementa que, se não houver pessoas caminhando, assim como, moradores por perto, não é um bom lugar para caminhar porque “ninguém iria te socorrer se você precisar pedir ajuda”. Outra característica citada foi à percepção de familiaridade, uma entrevistada respondeu que “sente que o ambiente é mais familiar e acolhido quando as ruas estão movimentadas”. Ferraro (1995) explica que a familiaridade do percurso é suportada por atividades que são simbolicamente significativas para os indivíduos e promovem a sociabilidade.</p>
 <p>O mapa mostra o trajeto de Segmento 6, determinado pela Rua Izaura Amaral Alves.</p>	<p>O segmento “6” é determinado pela rua Izaura Amaral Alves, foi escolhido pelas moradoras por ser “um caminho mais próximo às áreas comerciais”, assim como, “é caminho para onde tem maior movimentação de pessoas”. As entrevistadas escolheram a rua por se situar próximo às vias comerciais, bem como pela proximidade ao destino do percurso. Essa questão aponta que o percurso também é realizado pela escolha de ruas próximas ao destino, ou seja, pela rapidez do percurso.</p>
 <p>O mapa mostra o trajeto de Segmento 7, definido pela Rua Antônio Lopes Sevilha e Rua Maria Sinopoli Francovig. A fotografia mostra a rua com residências e pedestres.</p>	<p>O segmento “7” é definido pela rua Antônio Lopes Sevilha e rua Maria Sinopoli Francovig, que foi escolhida pela quantidade de residências porque promovem os “olhos da rua”, de Jane Jacobs (1958). A escolha do segmento foi por ser uma opção melhor pela observação de presença de moradores em suas residências se algo acontecer.</p>
 <p>O mapa mostra o trajeto de Segmento 8, classificado pela Avenida Saul Elkind e Rua Rudolf Keilhold.</p>	<p>O último segmento “8” é classificado pela avenida Saul Elkind e rua Rudolf Keilhold, a entrevistada continuou caminhando pela avenida porque “acabei criando vínculo com um comerciante na esquina com a rua Rudolf Keilhold, me sinto segura ao passar por ali”. A teoria de confiança é novamente mencionada, sendo caracterizado por Jacobs (1958) por promover a ordem pública através do vínculo entre comerciante e freguês. Outra característica do segmento é a implantação do Colégio Olympia Tormenta que promove maior movimento de pessoas na rua.</p>

Fonte: autoras, em 2023.

Figura 9 – Mapa conceitual das entrevistas, com os segmentos numerados



Fonte: autoras, em 2023.

A entrevista caminhada das participantes possibilitou realizar um mapa conceitual para permitir uma síntese sobre as razões para as escolhas dos segmentos.

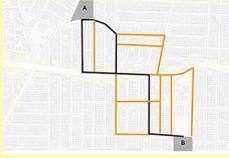
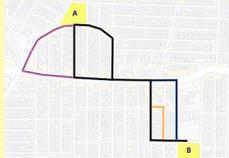
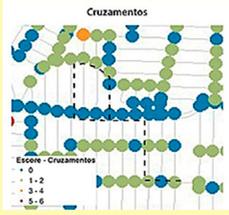
## Reflexões comparativas entre os resultados

Apesar de as táticas apresentarem abordagens diferentes, como o questionário (objetivo) e as entrevistas caminhadas (subjetivo), ambas foram passíveis de comparações e similaridades em seus resultados (Quadro 3). Os percursos indicados do mapa de caminhos, tanto nos questionários quanto nas entrevistas caminhadas, foram semelhantes (Quadro 3 A),

subentendendo-se que os percursos não se diferenciaram pelo tipo de tática abordada, mas sim pelas as explicações mais detalhadas da escolha dos percursos.

A ferramenta Maps-Global, utilizada para analisar de forma objetiva os percursos, apontou que o trecho 1 (Quadro 3 B) é uma via com alto teor de integração, de uso do solo, médio escore de paisagem urbana e estética social, porém, apresentou escores baixos de segmentos. Ao analisar o mesmo trecho com as respostas da entrevista caminhada, as participantes também apontaram os fatores específicos da calçada, como o seu estreitamento. Contudo, outros fatores espaciais negativos foram mencionados nesse trecho, por exemplo, o estreitamento e os obstáculos promoveram a

Quadro 3 – Quadro comparativo – questionário e entrevistas caminhadas

	Questionários e Maps-Global	Entrevistas caminhadas
A		
B	 <ul style="list-style-type: none"> <li>● As respondentes indicaram trechos com escores baixos de segmentos</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>● Todas as entrevistadas caminharam pela avenida devido ao movimento de pessoas, porém, algumas preferem caminhar pela ciclovia porque as calçadas são estreitas, podendo ser alvos de crimes, e por conter pontos de venda de droga;</li> </ul>
C	 <ul style="list-style-type: none"> <li>● Mapeamento por trechos com escores baixos de cruzamento.</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>● “Aqui tem semáforo, e eu sei que em algum momento eu vou conseguir atravessar com segurança”;</li> <li>● As faixas de pedestre nas esquinas foram mencionadas por dificultar a travessia porque “difícilmente os carros respeitam a sinalização”.</li> </ul>
D	<p>Os locais mais citados em que as mulheres devem evitar no bairro</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Mata ao lado do Colégio Lauro Gomes (25%);</li> <li>● Lago Cabrinha (14%).</li> </ul>	<p>Citação da entrevistada ao não realizar o percurso por determinada rua:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● A rua Rudolf Keilhold apresenta um grande terreno vazio com árvores e moitinhas.</li> </ul>
E	<p>Cerca de 61% das respondentes indicaram o percurso para a moradora realizar de noite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Movimento de pessoas;</li> <li>● Comércio;</li> <li>● Utilizar vestimentas discretas;</li> <li>● Iluminação;</li> <li>● Nunca foi assaltada;</li> <li>● Caminho mais rápido;</li> <li>● Ruas com policiamento;</li> <li>● Moradores sempre estão nas ruas.</li> </ul>	<p>Entrevistadas que indicaram o percurso para a moradora realizar de noite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● As mulheres devem evitar ruas exclusivamente comerciais que funcionam até as 18 horas porque elas devem ser vistas;</li> <li>● As ruas tendem a ser movimentadas no período noturno, quanto mais pessoas nas ruas, mais segura ela vai estar;</li> <li>● Deve procurar andar por ruas movimentadas de pessoas, porém, deve evitar os comércios que são pontos de droga.</li> </ul>
F	<p>Cerca de 33% das respondentes não indicaram o percurso para a moradora realizar de noite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Medo de crimes;</li> <li>● Iluminação precária;</li> <li>● Presença de homens no período noturno;</li> <li>● Movimento de pessoas é baixo;</li> <li>● Já foi assaltada.</li> </ul>	<p>Entrevistadas que não indicaram o percurso para a moradora realizar de noite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Não me sinto segura ao caminhar à noite porque existem vias desertas. É benéfico ter testemunhas se um crime acontecer;</li> <li>● Nunca vejo o patrulhamento da polícia de dia e, muito menos à noite. De noite, o movimento de pessoas caminhando é menor.</li> </ul>

Fonte: autoras, em 2023.

percepção de possíveis crimes devido ao alto fluxo de pessoas caminhando, por essa razão a entrevistada indicou a preferência de caminhar pela ciclovia. Outra entrevistada também explicou que se sente mais segura ao caminhar pela ciclovia em virtude de comércios próximos às calçadas, conhecidos por ser um local de distribuição de drogas. Percebeu-se que, além das variáveis físicas analisadas pela ferramenta Maps-Global, fatores sociais e de conhecimento do local explicitados na entrevista caminhada, foram importantes para compreender que as mulheres, nem sempre, escolhem ruas de melhores condições de infraestrutura, desde que eles sejam sobrepostos a outros fatores positivos.

Outra questão passível de comparação entre a ferramenta Maps-Global e as entrevistas caminhadas foi sobre os cruzamentos (Quadro 3 C), visto que todas as participantes realizaram o percurso pela avenida Saul Elkind. Sasaki et al. (2022) comentaram sobre o melhor escore obtido pela avenida, porém, algumas entrevistadas explicaram que não se sentem seguras ao atravessar a via. Uma delas verbalizou realizar um percurso muito maior em relação às demais porque os veículos não respeitam os pedestres, logo, ela prefere caminhar próximo aos semáforos para uma travessia segura. De maneira similar, uma outra entrevistada explicou a falta de segurança ao atravessar nas faixas de pedestres, alocadas próximo às esquinas.

A manutenção do espaço em relação às áreas verdes do bairro foi mencionada como aspecto negativo, tanto nos questionários como por uma entrevistada (Quadro 3 D). Entre os locais em que uma mulher deve evitar no bairro, os mais citados foram a vegetação densa, a mata ao lado do Colégio Lauro Gomes

(25%) e o Lago Cabrinha (14%), assim como um terreno não ocupado situado na rua Rudolf Keilhold. As justificativas fundamentam-se por conter atividades ilícitas, como ponto de drogas, e servir como esconderijo para possíveis crimes.

Sobre indicar ou não o percurso para uma mulher caminhar à noite, as entrevistadas deram ênfase para o fato de serem vistas em lugares com frequência de pessoas e não caminhar por ruas em que o comércio está fechado ou que promovem atividades ilícitas (Quadro 3 E). As respondentes do questionário também indicaram o percurso pelo movimento de pessoas, mas ao citar áreas comerciais, não foi mencionado sobre o fechamento dos comércios após as 18 horas. Porém, as respondentes mencionaram outros fatores benéficos ao caminhar noturno, como a iluminação além de nunca ter sido assaltada, caminho mais rápido, ruas com policiamento e “olhos nas ruas” pela presença dos moradores. Quanto às mulheres que não indicaram o percurso (Quadro 3 F), as respostas podem ser associadas entre as duas táticas, visto que as participantes possuem medo de ser violentadas à noite, há um menor movimento de pessoas na área, e com o predomínio da presença masculina no período noturno.

## Conclusão

As duas táticas evidenciaram características socioespaciais, tanto de maneira positiva quanto negativa para a segurança das mulheres. O tópico de conhecimento, como as pessoas adquirem informações sobre algo, entre os principais fatores relacionados com o “sentir-se” segura foi relacionado às experiências pessoais

de nunca ter sofrido violência e de existência de aparatos de segurança como policiamento e vigilâncias. Quanto à insegurança, demonstrou a construção do “medo” por meio de relatos de terceiros e principalmente da mídia.

A indicação do percurso, no mapa de caminhos, foi utilizada em duas táticas de pesquisa, com o objetivo de apontar os fatores objetivos e subjetivos. A sobreposição dos dados do questionário, medidas de integração e os escores do Maps-Global, evidenciou que as mulheres caminham por ruas com alto valor de integração, com diversidade de uso do solo, com manutenção e de fáceis locais para travessias.

Já a caminhada das entrevistadas indicou aspectos negativos no deslocamento não observados na avaliação dos questionários. Reações sobre calçadas estreitas, na interpretação delas, é como um espaço para possíveis crimes. Ruas com muito movimento e aglomeração de pessoas e atividades ilícitas também foram apontadas como inseguras. Devido a essas características, ambas as entrevistadas evidenciaram utilizar a ciclovia situada no canteiro central da avenida.

Outra questão foi que apesar de um segmento da Av. Saul Elkind apresentar características físicas e sociais que foram percebidas de maneira negativa no ambiente, as entrevistadas não desviaram o caminhar por outras ruas. A avenida foi escolhida, tanto pelas participantes do questionário quanto pela entrevista caminhada, pelo movimento de pessoas, que atuam como vigilantes segundo Jacobs (1958). Dois fatores foram identificados como justificativa para a escolha do caminhar pela avenida: o comércio promove a rotatividade de pessoas e, o desdobramento de um maior movimento de pessoas. O conceito de olhos da rua também

foi relacionado pela escolha de ruas residenciais, no sentido em que as entrevistadas reagiram, positivamente, às ruas em que se observa a presença de moradores, que podem intervir se algo acontecer. A falta dos moradores por perto e do movimento de pessoas repercute de forma negativa para a caminhada.

Observou-se que as análises objetivas dos atributos do ambiente construído como suporte para o caminhar nem sempre correspondeu as escolhas das mulheres. Abordagens qualitativas proporcionam identificar percepções para entender os fatores subjetivos da segurança (Quadro 3 B).

A literatura apontou que as mulheres apresentam alta percepção de insegurança por conta do medo de violência física e, o crime acontece em espaços onde as únicas testemunhas são, geralmente, a vítima e o agressor. A partir desse contexto e sobre os fatores socioespaciais, pode-se concluir que a percepção de segurança do caminhar feminino foi promovida, principalmente, pela presença de pessoas nas ruas, quer seja em locais com diversidade de uso do solo ou em ruas residenciais.

As análises dos fatores objetivos e subjetivos de segurança no caminhar das mulheres foram identificadas em um bairro com alta densidade populacional (Cinco Conjuntos), de uma cidade de médio porte (Londrina – PR). Porém, mais pesquisas precisam investigar se os fatores se assemelham em outros ambientes urbanos, como por exemplo, bairros com menor densidade populacional ou mesmo em cidades de pequeno e/ou grande porte. Dessa forma, estudos futuros devem compreender e comparar os fatores de segurança do ambiente construído que influenciam as mulheres em contextos urbanos diferenciados.

[I] <https://orcid.org/0000-0002-8709-7006>

Universidade Estadual de Londrina, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Londrina, PR/Brasil.

laislino.arquitetura@gmail.com

[II] <https://orcid.org/0000-0002-8796-4237>

Universidade Estadual de Londrina, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Londrina, PR/Brasil.

milena@uel.br

## Referências

- CAPE – Centro de Análise, Planejamento e Estatística (2023). Secretaria de segurança pública do Paraná. Disponível em: <https://www.seguranca.pr.gov.br/Cape>. Acesso em: 14 maio 2023.
- CARMONA, M. (2003). *Lugares públicos - espaços urbanos: as dimensões do desenho urbano*. Nova York, Routledge.
- CERVERO, R. (2013). Linking urban transport and land use in developing countries. *Journal of transport and land use*. Sul da Ásia, v. 6, pp. 7-24. Disponível em: <https://jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/425>. Acesso em: 6 jul 2023.
- CHANT, S.; MCILWAINE, C. (2015). *Cidades, favelas e gênero no sul global: rumo a um futuro urbano feminizado*. Nova York, Routledge.
- COLLINS, P. H. (2015). Dilemas de definição da interseccionalidade. *Revisão Anual de Sociologia*. Palo Alto, v. 41, pp. 1-20. Disponível em: <https://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev-soc-073014-112142>. Acesso em: 3 maio 2023.
- COPS, D.; PLEYSIER, S. (2001). 'Doing gender' in fear of crime: The impact of gender identity on reported levels of fear of crime in adolescents and young adults. *The British Journal of Criminology*. Bélgica, v. 51, n. 1, pp. 58-74. Disponível em: <https://academic.oup.com/bjc/article-abstract/51/1/58/344723>. Acesso em: 26 jun 2023.
- DEERE, C. D. (2018). Objetivos de desenvolvimento sustentável, igualdade de gênero e a distribuição de terra na América Latina. *Cadernos Pagu*. São Paulo, v. 52, pp. 185-206. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cpa/a/R8fNrVJ5VTcwb4NVdCkNV5q/?lang=pt&format=html>. Acesso em: 28 maio 2023.
- DE KONING, A. (2009). Gender, public space and social segregation in Cairo: of taxi drivers, prostitutes and professional women. *Antipode*. Cairo, v. 41, n. 3, pp. 533-556. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1467-8330.2009.00686.x>. Acesso em: 1 jul 2023.
- DUNCKEL GRAGLIA, A. (2016). Finding mobility: women negotiating fear and violence in Mexico City's public transit system. *Gender, Place & Culture*. México, v. 23, n. 5, pp. 624-640. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/0966369X.2015.1034240>. Acesso em: 29 jun 2023.
- FALÚ, A. (2009). *Mujeres en la ciudad: de violencias y derechos*. Santiago, Ediciones SUR.
- FERRARO, K. F. (1995). *Fear of crime: interpreting victimization risk*. EUA, Suny Press.

- FURSTENBERG, F. F. (1971). "Public reaction to crime in the streets". In: DITTON, J.; FARRALL, S. *The Fear of Crime*. Londres, Routledge.
- GOLAN, Y. (2017). *Gendered walkability: building a daytime walkability index for women in San Francisco*. Tese de doutorado. São Francisco, Universidade de São Francisco. Disponível em: <https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/1472>. Acesso em: 7 maio 2023.
- GONÇALVES, P. D. M. (2018). *Configuração espacial e mobilidade urbana: um estudo de caso do Distrito Federal*. Dissertação de mestrado. Brasília, Universidade de Brasília. Disponível em: <http://www.rlbea.unb.br/jspui/handle/10482/31815>. Acesso em: 24 jun 2023.
- HALE, C. (1996). Fear of crime: a review of the literature. *International Review of Victimology*. Canterbury, v. 4, pp. 79-150. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/026975809600400201>. Acesso em: 15 jun 2023.
- HILLIER, B.; HANSON, J. (1984). *The social logic of space*. Cambridge, Cambridge University Press.
- HILLIER, B. (2004). Can streets be made safe? *Urban design international*, v. 9, n. 1, pp. 31-45. Disponível em: <https://www.cambridge.org/core/books/social-logic-of-space/6B0A078C79A74FOCC615ACD8B250A985>. Acesso em: 20 jun 2023.
- IPPUL – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (2019). *Perfil da Região Metropolitana de Londrina – 2014*. Disponível em: <https://portal.londrina.pr.gov.br/perfil-da-regiao-metropolitana>. Acesso em: 18 jun 2023.
- JACOBS, J. (1958). *Morte e vida de grandes cidades*. EUA, Random House.
- JUNGER, M. (1987). Women's experiences of sexual harassment: Some implications for their fear of crime. *The British Journal of Criminology*. Inglaterra, v. 27, n. 4, pp. 358-383. Disponível em: <https://academic.oup.com/bjc/article-abstract/27/4/358/505868?login=true>. Acesso em: 2 jun 2023.
- JÚNIOR, L. G. S.; KIKUCHI, F. H. N.; PORTELLA, A. (2020). Avaliando o desempenho da caminhada: como a qualidade dos passeios influencia a percepção ambiental do usuário idoso. *PIXO-Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade*. Pelotas, v. 4, n. 13, pp. 168-184. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/pixo/article/view/18605>. Acesso em: 15 maio 2023.
- KRONENBERGER, B. da C. (2019). *Entre a servidão e a beira-mar: um estudo configuracional da segregação socioespacial na Área Conurbada de Florianópolis (ACF), Brasil*. Dissertação de mestrado. Florianópolis, Universidade Federal de Santa Catarina. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/174130>. Acesso em: 1º jun 2023.
- KUHN, A.; DA AGRA, C. (2010). *Somos todos criminosos? Uma pequena introdução à criminologia e ao direito das sanções*. São Paulo, Casa das Letras.
- LEÃO, A. L. F.; URBANO, M. R. (2020). Street connectivity and walking: na empirical study in Londrina-PR. *Ciências Exatas e Tecnológicas*. Londrina, v. 41, pp. 31-42. Disponível em: <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/semexatas/article/view/39587>. Acesso em: 27 maio 2023.
- LOUKAITOU-SIDERIS, A. (2014). Fear and safety in transit environments from the women's perspective. *Security Journal*. Londres, v. 27, n. 2, pp. 242-256. Disponível em: <https://link.springer.com/article/10.1057/sj.2014.9>. Acesso em: 1º jun 2023.
- LYRA, J. de F. C. (2019). As mulheres ocupam a cidade? Um olhar feminista e interseccional sobre a experiência urbana feminina no bairro da Jatiúca–Maceió/AL. *Revista Ímpeto*. Alagoas, n. 9, pp. 51-58. Disponível em: <https://www.seer.ufal.br/ojs2-somente-consulta/index.php/revistaimpeto/article/view/9830>. Acesso em: 3 jun 2023.

- MOHAMED, A. A.; STANEK, D. (2020). The influence of street network configuration on sexual harassment patterns in Cairo. *Cities*. Países Baixos, v. 98. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0264275118317608>. Acesso em: 20 maio 2023.
- MOSER, C. O. N. (2004). Urban violence and insecurity: an introductory roadmap. *Environment and urbanization*. Inglaterra, v. 16, n. 2, pp. 3-16.
- NANYA, L. M. (2022). *Fatores que influenciam a mobilidade urbana da mulher: estudo de caso na cidade de São José do Rio Preto-SP*. Dissertação de mestrado. São Carlos, Universidade Federal de São Carlos. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br/handle/ufscar/16880>. Acesso em: 20 jun 2023.
- NAVARETE-HERNANDEZ, P.; VETRO, A.; CONCHA, P. (2021). Building safer public spaces: Exploring gender difference in the perception of safety in public space through urban design interventions. *Landscape and Urban Planning*, v. 214, pp. 104-180. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0169204621001432>. Acesso em: 13 jul 2023.
- OLIVEIRA, M. et al. (2020). O desenho urbano e a desigualdade de gênero: um olhar sobre a rua. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INVESTIGAÇÃO EM URBANISMO. *Anais*. São Paulo, pp. 1-24. Disponível em: <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/336551>. Acesso em: 22 maio 2023.
- PAIN, R. (2000). Place, social relations and the fear of crime: a review. *Progress in human geography*. Inglaterra, v. 24, n. 3, pp. 365-387. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1191/030913200701540474>. Acesso em: 16 jun 2023.
- PINA, A.; GANNON, T. A.; SAUNDERS, B. (2009). An overview of the literature on sexual harassment: perpetrator, theory, and treatment issues. *Aggression and violent behavior*. v. 14, n. 2, pp. 126-138. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1359178909000044>. Acesso em: 12 maio 2023.
- REID, L. W.; KONRAD, M. (2004). The gender gap in fear: Assessing the interactive effects of gender and perceived risk on fear of crime. *Sociological Spectrum*. Londres, v. 24, n. 4, pp. 399-425. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02732170490431331>. Acesso em: 17 jun 2023.
- SABOYA, R. (2007). *Sintaxe espacial*. Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2007/09/03/sintaxe-espacial/>. Acesso em: 2 jul 2023.
- SADEGHI, F. S.; MIRHOSSEINI, Z. (2015). A sociological approach to the women's perception of fear of crime in urban spaces. *Iranian Sociological Review*. Irã, v. 13, n. 2, pp. 19-27. Disponível em: [https://ijss.srbiau.ac.ir/article\\_8144.html](https://ijss.srbiau.ac.ir/article_8144.html). Acesso em: 22 maio 2023.
- SASAKI, N. D. et al. (2022). Análise da Microescala da Caminhabilidade: Aplicação do MAPS-Global em um bairro de baixa renda de uma cidade média brasileira. *Revista de Morfologia Urbana*. Florianópolis, v. 10, n. 1, pp. 1-18. Disponível em: <https://revistademorfologiaurbana.org/index.php/rmu/article/view/233>. Acesso em: 2 jun 2023.
- SKOGAN, W. G.; MAXFIELD, M. G. (1981). *Coping with crime: individual and neighborhood reactions*. Beverly Hills, CA, Sage Publications. Disponível em: <https://www.ojp.gov/ncjrs/virtual-library/abstracts/coping-crime-individual-and-neighborhood-reactions>. Acesso em 26 maio 2023.
- SMITH, W. R.; TORSTENSSON, M. (1997). Gender differences in risk perception and neutralizing fear of crime: toward resolving the paradoxes. *The British Journal of Criminology*. Inglaterra, v. 37, n. 4, pp. 608-634. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/23638679>. Acesso em: 29 maio 2023.

- STANKO, E. A. (1995). Women, crime, and fear. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science. World Health Organization*, v. 539, n. 1, pp. 46-58. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0002716295539001004>. Acesso em: 20 maio 2023.
- SUR, P. (2014). Safety in the urban outdoors: women negotiating fear of crime in the city of Kolkata. E.U.A. *Journal of International Women's Studies*, v. 15, n. 2, pp. 212-226. Disponível em: <https://vc.bridgew.edu/jiws/vol15/iss2/14/>. Acesso em: 7 jun 2023.
- SVAB, H. (2016). *Evolução dos padrões de deslocamento na região metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero*. Tese de doutorado. São Paulo, Universidade de São Paulo. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3138/tde-30092016-142308/pt-br.php>. Acesso em: 17 jun 2023.
- TANDOGAN, O.; ILHAN, B. S. (2016). Fear of crime in public spaces: from the view of women living in cities. *Procedia Engineering*. Países Baixos, v. 161, pp. 2011-2018. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877705816330247>. Acesso em: 8 jun 2023.
- UTENG, T. P.; SINGH, Y. J.; LAM, T. (2019). Safety and daily mobilities of urban women—Methodologies to confront the policy of “invisibility”. *Measuring Transport Equity*. EUA, Elsevier. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/B9780128148181000123>. Acesso em: 28 maio 2023.
- WARR, M. (1984). Fear of victimization: Why are women and the elderly more afraid? *Social science quarterly*. EUA, v. 65, n. 3, pp. 681-703. Disponível em: <https://www.proquest.com/docview/1291572783>. Acesso em: 14 maio 2023.
- WILSON, J. Q.; KELLING, G. L. (1982). Broken windows: the police and neighborhood safety. *The Atlantic*. EUA, v. 249, n. 3, pp. 29-38. Disponível em: <https://www.theatlantic.com/magazine/archive/1982/03/broken-windows/304465/>. Acesso em: 18 maio 2023.
- YATES, A. (2021). The ‘noir’ side of planning: white, middle-class women’s fear of crime and urban design. *Nordic Journal of Urban Studies*. Escandinávia, v. 1, n. 1, pp. 42-56. Disponível em: <https://www.idunn.no/doi/10.18261/issn.2703-8866-2021-01-03>. Acesso em: 20 maio 2023.
- YIN, R. K. (2015). *Estudo de caso: planejamento e métodos*. Porto Alegre, Bookman.
- ZEISEL, J. (2006). *Inquiry by design: environment/behavior/neuroscience in architecture, interiors, landscape, and planning*. EUA., W.W. Norton.

Texto recebido em 15/ago/2023

Texto aprovado em 4/out/2023

