

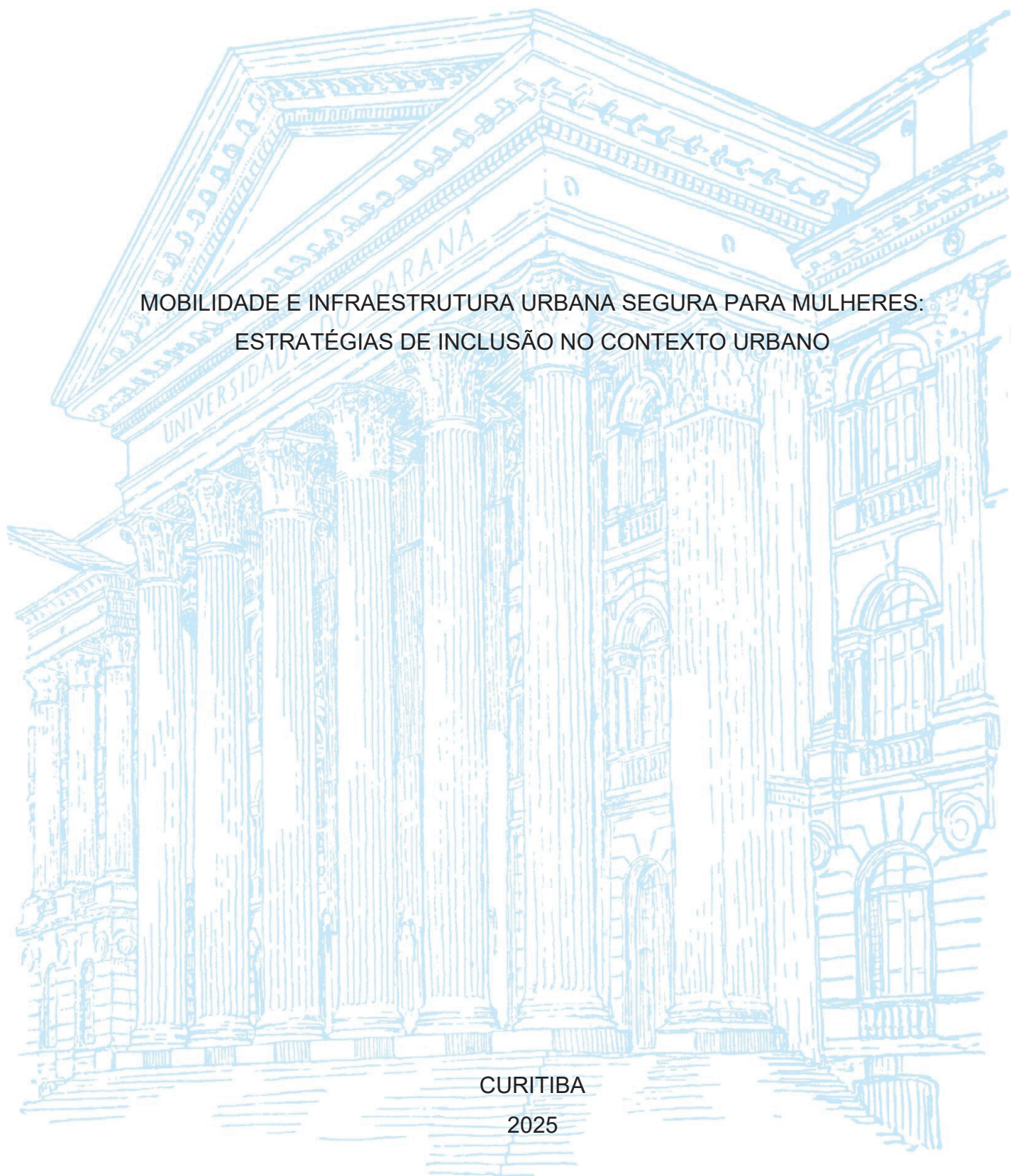
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

JOELMA PEREIRA FILOMENO

MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA URBANA SEGURA PARA MULHERES:
ESTRATÉGIAS DE INCLUSÃO NO CONTEXTO URBANO

CURITIBA

2025



JOELMA PEREIRA FILOMENO

MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA URBANA SEGURA PARA MULHERES:
ESTRATÉGIAS DE INCLUSÃO NO CONTEXTO URBANO

Dissertação apresentada ao curso de Pós-Graduação em Planejamento Urbano, Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Planejamento Urbano.

Orientador(a): Prof(a). Dr(a) Marcia De Andrade Pereira Bernardinis

CURITIBA

2025

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SISTEMA DE BIBLIOTECAS – BIBLIOTECA DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Filomeno, Joelma Pereira

Mobilidade e infraestrutura urbana segura para mulheres: estratégias de inclusão no contexto urbano / Joelma Pereira Filomeno. – Curitiba, 2025.
1 recurso on-line : PDF.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Paraná, Setor de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano.

Orientador: Marcia de Andrade Pereira Bernardinis

1. Segurança pública. 2. Mulheres. 3. Planejamento urbano – Curitiba (PR). I. Universidade Federal do Paraná. II. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano. III. Bernardinis, Marcia de Andrade Pereira. IV. Título.

Bibliotecário: Douglas Lenon da Silva CRB-9/1892



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SETOR DE TECNOLOGIA
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO PLANEJAMENTO
URBANO - 40001016104P3

TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação PLANEJAMENTO URBANO da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da dissertação de Mestrado de **JOELMA PEREIRA FILOMENO**, intitulada: **MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA URBANA SEGURA PARA MULHERES: ESTRATÉGIAS DE INCLUSÃO NO CONTEXTO URBANO**, sob orientação da Profa. Dra. MÁRCIA DE ANDRADE PEREIRA BERNARDINIS, que após terem inquirido a aluna e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa. A outorga do título de mestra está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

CURITIBA, 31 de Julho de 2025.

Assinatura Eletrônica

03/08/2025 20:02:00.0

MÁRCIA DE ANDRADE PEREIRA BERNARDINIS

Presidente da Banca Examinadora

Assinatura Eletrônica

01/08/2025 21:45:53.0

OLGA LÚCIA CASTREGHINI DE FREITAS

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ - PPGGEOGRAFIA)

Assinatura Eletrônica

05/08/2025 09:28:18.0

FERNANDA DI FLORA GARCIA

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ)

CAMPUS CENTRO POLITÉCNICO - CURITIBA - Paraná - Brasil

CEP 81530-990 - Tel: (41) 3361-3702 - E-mail: PPU@UFPR.BR

Documento assinado eletronicamente de acordo com o disposto na legislação federal Decreto 8539 de 08 de outubro de 2015.

Gerado e autenticado pelo SIGA-UFPR, com a seguinte identificação única: 468878

Para autenticar este documento/assinatura, acesse <https://siga.ufpr.br/siga/visitante/autenticacaoassinaturas.jsp> e insira o código 468878

Aos meus pais, Marieta e José, que são meu alicerce, fonte de força, amor e ensinamentos que me sustentam em toda a minha trajetória.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pois sem Ele nada seria possível, e é na Sua presença que encontro e continuo encontrando força, coragem e esperança para seguir cada etapa da minha caminhada.

Aos meus pais, Marieta e José, pelo amor, pelo apoio constante e pelos ensinamentos que sempre me fortaleceram.

À minha família, pelos ensinamentos que me marcaram ao longo da vida.

Aos amigos e às pessoas que, de forma direta ou indireta, me ensinaram lições que contribuíram para meu crescimento pessoal e acadêmico.

À professora Márcia, pela orientação dedicada, paciência e incentivo.

À professora Anelise, pelo apoio, e a todos os demais professores que, de alguma forma, contribuíram nesta jornada.

E, por fim, a todos que, de alguma maneira, estiveram presentes nesta etapa da minha vida.

“Ainda assim, eu me levanto.”
(Maya Angelou)

RESUMO

Este trabalho analisa a mobilidade urbana e a infraestrutura do espaço público sob a ótica da segurança das mulheres, tendo como recorte empírico o parque Passeio Público situado no Centro de Curitiba. A pesquisa é de natureza qualitativa, aplicada, descritiva e exploratória, e tem como principal contribuição a proposição e aplicação de fatores técnicos de avaliação da infraestrutura e mobilidade urbana com base na perspectiva de gênero. Foram sistematizados dois eixos de fatores: (i) fatores do meio físico, englobando acessibilidade e transporte público, dimensionamento e qualidade das calçadas e rampas, design urbano inclusivo e seguro, iluminação adequada e monitoramento, sinalização e vigilância; e (ii) fatores do meio informativo, compostos pela ação pública e pelos mecanismos de denúncia, resposta rápida e tecnologia de mapeamento da violência. A análise espacial aplicada ao recorte empírico revelou lacunas críticas, como deficiência em iluminação, ausência de padronização na infraestrutura e desarticulação de políticas públicas voltadas à segurança urbana das mulheres. Conclui-se que a adoção de fatores objetivos e sensíveis ao gênero é essencial para reorientar o planejamento urbano, assegurando não apenas mobilidade, mas também dignidade, equidade e pertencimento no espaço urbano.

Palavras-chave: segurança urbana; fatores de infraestrutura; mobilidade segura para mulheres; planejamento urbano feminista; equidade de gênero.

ABSTRACT

This study analyzes urban mobility and public space infrastructure from the perspective of women's safety, taking Passeio Público Park, located in downtown Curitiba, as its empirical case. Qualitative, applied, descriptive, and exploratory in nature, the research contributes by proposing and applying technical factors for assessing urban infrastructure and mobility from a gender-sensitive perspective. Two axes were systematized: (i) physical factors, comprising accessibility and public transport, sidewalk and ramp dimensioning and quality, inclusive and safe urban design, adequate lighting, and monitoring, signage, and surveillance; and (ii) informational factors, consisting of public action and mechanisms for reporting, rapid response, and violence-mapping technologies. The spatial analysis applied to the study area revealed critical gaps, such as poor lighting, lack of infrastructure standardization, and weak articulation of public policies aimed at women's urban safety. It is concluded that adopting objective and gender-sensitive factors is essential to reorient urban planning, ensuring not only mobility but also dignity, equity, and a sense of belonging in urban space.

Keywords: urban security; infrastructure factors; safe mobility for women; feminist urban planning; gender equity.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – APLICATIVO NINA	32
FIGURA 2 – APLICATIVO SOS MULHER	33
FIGURA 3 – APLICATIVO PENHAS	34
FIGURA 4 – ESQUEMA DO FRAUEN-WERK-STADT I COM OS EDIFÍCIOS PROJETADOS	40
FIGURA 5 – FRAUEN-WERK-STADT II: PÁTIO INTERNO COM ÁREAS DE LAZER	41
FIGURA 6 – FRAUEN-WERK-STADT III: PÁTIO INTERNO E CORREDORES DE ACESSO ÀS UNIDADES	41
FIGURA 7 – URBANISMO EM BERLIM	43
FIGURA 8 – PROTESTO CONTRA A VIOLÊNCIA DE GÊNERO NA CIDADE DO MÉXICO	45
FIGURA 09 – HOMEM FLAGRADO UTILIZANDO O VAGÃO ROSA.....	52
FIGURA 10 – VAGÃO ROSA.....	52
FIGURA 11 – ABRIGO AMIGO	57
FIGURA 12 – PROCEDIMENTO METODOLÓGICO	58
FIGURA 13 – TIPOS DE REVISÃO DE LITERATURA	60
FIGURA 14 – FASES DA REVISÃO INTEGRATIVA	61
FIGURA 15 – ORGANOGRAMA DE FATORES DE INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE	63
FIGURA 16 – INCIDÊNCIA DE CRIMES E VIOLÊNCIAS URBANAS	74
FIGURA 17 – MAPA DO PASSEIO PÚBLICO	77
FIGURA 18 – MAPA DE RUAS ANALISADAS	78
FIGURA 19 – MAPA DO TRAJETO TOTAL A PERCORRER	79
FIGURA 20 – ORGANOGRAMA DE LEVANTAMENTO E ANÁLISE DA PESQUISA	80
FIGURA 21 – PASSEIO PÚBLICO ANTIGAMENTE.....	81
FIGURA 22 – PASSEIO PÚBLICO APÓS A REFORMA DE 2019	82
FIGURA 23 – PLATAFORMA ELEVATÓRIA ESTAÇÃO TUBO PASSEIO PÚBLICO	93
FIGURA 24 – LADO DA ESTAÇÃO SEM PLATAFORMA ELEVATÓRIA.....	93
FIGURA 25 – ILUMINAÇÃO ESTAÇÃO PASSEIO PÚBLICO	94

FIGURA 26 – PONTO DE ÔNIBUS EM FRENTE A RUA LUIZ LEÃO.....	95
FIGURA 27 – ILUMINAÇÃO PONTO PRÓXIMO AO PASSEIO PÚBLICO	95
FIGURA 28 – MONITORAMENTO CEU	96
FIGURA 29 – LARGURA DA CALÇADA NA RUA LUIZ LEÃO: 2,00 METROS.....	99
FIGURA 30 – LARGURA DA CALÇADA NA RUA LUIZ LEÃO: 2,10 METROS.....	99
FIGURA 31 – LARGURA DA CALÇADA NA RUA LUIZ LEÃO: 2,20 METROS.....	100
FIGURA 32 – LARGURA DA CALÇADA NA RUA LUIZ LEÃO: 2,25 METROS.....	100
FIGURA 33 – LARGURA DA CALÇADA NA RUA LUIZ LEÃO: 2,90 METROS.....	101
FIGURA 34 – LARGURA DA CALÇADA ANTES DO POSTE (1,50 M).....	101
FIGURA 35 – LARGURA DA CALÇADA APÓS O POSTE (0,70 M).....	102
FIGURA 36 – RAMPA 1: 10 CM DE ALTURA, 1,20 M DE COMPRIMENTO, INCLINAÇÃO 8,33%	102
FIGURA 37 – RAMPA 2: 15 CM DE ALTURA, 1,90 M DE COMPRIMENTO, INCLINAÇÃO 7,89%	103
FIGURA 38 – CALÇADA DEGRADADA	103
FIGURA 39 – LARGURA DA CALÇADA NA AVENIDA JOÃO GUALBERTO: 2,20 METROS.....	104
FIGURA 40 – LARGURA DA CICLOVIA NA RUA PRESIDENTE FARIA: 3,15 METROS E SINALIZAÇÃO.....	104
FIGURA 41 – RAMPA: 18 CM DE ALTURA, 1,20 M DE COMPRIMENTO, INCLINAÇÃO 15%	105
FIGURA 42 – CICLOVIA DEGRADADA RUA PRESIDENTE FARIA.....	105
FIGURA 43 – LARGURA DA CALÇADA NA RUA PRESIDENTE CARLOS CAVALCANTI: 2,70 METROS.....	106
FIGURA 44 – RAMPA: 18 CM DE ALTURA, 1,20 M DE COMPRIMENTO, INCLINAÇÃO 15%	107
FIGURA 45 – ELEVAÇÃO – 1 CM DE ALTURA, 2,10 M DE COMPRIMENTO E 2,50 M DE LARGURA.....	107
FIGURA 46 – CALÇADA DEGRADADA RUA PRESIDENTE CARLOS CALVALCANTI.....	108
FIGURA 47 – BAIXA VISIBILIDADE NOTURNA E Densa ARBORIZAÇÃO	109
FIGURA 48 – MAPA COM CICLOVIA E ARBORIZAÇÃO INTERNA.....	110
FIGURA 49 – PRESENÇA DA TERCEIRA IDADE NO ESPAÇO DE LAZER AO ANOITECER	111

FIGURA 50 – MULHERES EM CIRCULAÇÃO E LAZER NO PASSEIO PÚBLICO	111
FIGURA 51 – MULHERES CUIDADORAS E EM CONVIVÊNCIA NO PASSEIO PÚBLICO.....	111
FIGURA 52 – MAPA DOS PONTOS DE ILUMINAÇÃO EXTERNA.....	113
FIGURA 53 – MAPA DE CALOR DA ILUMINAÇÃO EXTERNA	114
FIGURA 54 – ILUMINAÇÃO EXTERNA POSTES OPERANTES E INOPERANTES	115
FIGURA 55 – MAPA DOS PONTOS DE ILUMINAÇÃO INTERNA.....	116
FIGURA 56 – MAPA DE CALOR DA ILUMINAÇÃO INTERNA.....	117
FIGURA 57 – ILUMINAÇÃO INTERNA POSTES OPERANTES E INOPERANTES	117
FIGURA 58 – CÂMERA PASSEIO PÚBLICO	119
FIGURA 59 – SINALIZAÇÃO DE MONITORAMENTO NA CARLOS CAVALCANTI	119
FIGURA 60 – ESQUEMATIZAÇÃO DOS FATORES FÍSICOS.....	124
FIGURA 61 – MAPA DE CALOR DA ILUMINAÇÃO INTERNA E EXTERNA	125
FIGURA 62 – RAMPA ACESSÍVEL NO LUGAR DO ELEVADOR.....	126
FIGURA 63 – ACESSO ATUAL E PROPOSTO	127
FIGURA 64 – PONTO DE ÔNIBUS SEGURO E INCLUSIVO	129
FIGURA 65 – REQUALIFICAÇÃO URBANA SEGURA	130
FIGURA 66 – PROPOSTA DE ILUMINAÇÃO SEGURA NO PARQUE	131
FIGURA 67 – REQUALIFICAÇÃO DE CALÇADA DEGRADA.....	132

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – QUANTIDADE DE PUBLICAÇÕES POR PORTAL (ESCALA LOGARÍTMICA)	62
GRÁFICO 2 – OCORRÊNCIAS DE CRIMES POR REGIÃO	77

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – FATORES PARA SEGURANÇA URBANA DAS MULHERES	30
QUADRO 2 – FATORES DE INFRAESTRUTURA PARA A SEGURANÇA URBANA DAS MULHERES	47
QUADRO 3 – FATORES DE MOBILIDADE URBANA SEGURA PARA AS MULHERES	55
QUADRO 4 – PERGUNTA NORTEADORA.....	61
QUADRO 5 – FATORES PARA SEGURANÇA URBANA DAS MULHERES	65
QUADRO 6 – APLICAÇÃO DOS FATORES DO MEIO FÍSICO E INFORMATIVO ..	71
QUADRO 7 – DADOS DE FEMINICÍDIO EM CURITIBA.....	76
QUADRO 8 – FORMULÁRIO TÉCNICO DE AVALIAÇÃO DO MEIO FÍSICO E INFORMATIVO	83
QUADRO 9 – AVALIAÇÃO TÉCNICA DOS FATORES	120
QUADRO 10 – RESUMO DAS PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO URBANA SEGURA	133

LISTA DE ABREVIATURAS OU SIGLAS

ABNT	- Associação Brasileira de Normas Técnica
ActionAid	- Organização não governamental (ONG) internacional que luta contra a pobreza, a exclusão e a injustiça social
AFP	- Agence France Presse
AMESE	- O Portal da Mulher Paranaense
CEP	- Colégio Estadual do Paraná
CEU	- Casa do Estudante Universitário
CMC	- Câmara Municipal de Curitiba
CMBC	- Casa da Mulher Brasileira de Curitiba
CMDM	- Conselho Municipal dos Direitos da Mulher
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
iOS	- iPhone Operating System
IPPUC	- Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
LED	- Light Emitting Diode
LGPD	- Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais
LGBTQI+	- Lésbicas, Gays, Bissexuais, Transexuais, Queer, Intersexuais, Assexuais, e outras orientações sexuais e identidades de gênero
NBR	- Norma Brasileira
ODS	- Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
ONU	- Organização das Nações Unidas
PCD	- Pessoa com Deficiência
QGIS	- Sistema de Informação Geográfica de código aberto para visualização e análise de dados geoespaciais
SEBRAE -PR	- Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Paraná

SMCS	- Secretaria Municipal da Comunicação Social
SOS	- Código universal de socorro
TJ-PR	- Tribunal de Justiça do Estado do Paraná
YouGov	- Grupo internacional de tecnologia de análise e dados de pesquisa on-line

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	17
1.1 PROBLEMA	19
1.2 OBJETIVOS	19
1.2.1 Objetivo geral	19
1.2.2 Objetivos específicos.....	20
1.3 JUSTIFICATIVA	20
2 REVISÃO DE LITERATURA	21
2.1 SEGURANÇA DA MULHER NO ESPAÇO URBANO	22
2.2 INFRAESTRUTURA URBANA PARA MULHERES	35
2.2.1 Viena, capital da Áustria (Europa).....	39
2.2.2 Berlim, capital da Alemanha (Europa).....	42
2.2.3 Espanha (Europa)	43
2.2.4 Cidade do México, capital do México (América Latina).....	44
2.3 MOBILIDADE SEGURA PARA MULHERES.....	50
3 MATERIAL E MÉTODOS	57
3.1 REVISÃO INTEGRATIVA.....	59
3.2 ANÁLISE ESPACIAL.....	72
3.2.1 Recorte da região estudada: Centro de Curitiba – Passeio público	75
3.2.1 Passeio Público: relevância urbana, contexto histórico e perfil das mulheres usuárias.....	80
4 INVESTIGAÇÃO DO MEIO INFORMATIVO E LEVANTAMENTO DE CAMPO DO MEIO FÍSICO – ANÁLISE DOS RESULTADOS	82
4.1 MEIO INFORMATIVO	84
4.1.1 Ação Pública – <i>(Itens 1.1, 1.2 e 1.3 do formulário)</i>	85
4.1.2 Denúncia e resposta rápida e tecnologia para mapeamento de violência – <i>(Itens 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 e 2.5 do formulário)</i>	89
4.2 MEIO FÍSICO	90
4.2.1 Acessibilidade e segurança no transporte público – <i>(Itens 3.1, 3.2 e 3.3 do formulário)</i>	91
4.2.2 Dimensionamento, qualidade de calçada e instalação de rampas – <i>(Itens 4.1, 4.2, 4.3 e 4.4 do formulário)</i>	96
4.2.2.1 Dimensionamento das calçadas.....	96
4.2.2.2 Rampas	97

4.2.2.3 Qualidade das calçadas	98
4.2.3 Design urbano inclusivo e seguro – <i>(Itens 5.1, 5.2, 5.3 e 5.4 do formulário)</i>	108
4.2.4 Iluminação adequada – <i>(Itens 6.1 e 6.2 do formulário)</i>	112
4.2.5 Monitoramento, sinalização e vigilância em prol da segurança nos espaços públicos – <i>(Itens 7.1, 7.2, 7.3 e 7.4 do formulário)</i>	118
4.3 DISCUSSÕES E ANÁLISE	120
4.3.1 Esquematização de fatores físicos	123
4.3.2 Propostas	125
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	134
REFERÊNCIAS.....	137

1 INTRODUÇÃO

A posição da mulher na sociedade tem se modificado ao longo do tempo, variando conforme a cultura e o período histórico. Na sociedade brasileira do período colonial e pós-colonial, havia uma expectativa de que a mulher assumisse, como uma de suas principais funções, o cuidado do lar e da família. Essa convenção sobre o papel social atribuído às mulheres é amplamente retratada em clássicos da literatura brasileira que apresentam a sociedade patriarcal da época. Um exemplo está em *Sobrados e Mucambos*, de Freyre (2015), lançado originalmente em 1936, no qual a mulher é representada como submissa ao homem e socialmente oprimida, a ponto de correr o risco de ser confundida com uma “mulher pública” caso saísse desacompanhada à rua (Freyre, 2015).

De acordo com Da Silva e Nascimento (2022), embora as mulheres tenham conquistado avanços significativos ao longo dos anos, a persistente influência das convenções sociais patriarcais muitas vezes as relegou a papéis secundários na sociedade brasileira. Esse fenômeno se manifesta em diversas esferas, como educação, política, estrutura familiar, religião e até mesmo no ambiente urbano. A divisão histórica de atribuições entre homens e mulheres as colocou na esfera privada e as tornou invisíveis nos espaços públicos, especialmente nos espaços de poder político, predominantemente ocupados por homens (Da Silva e Nascimento, 2022).

O planejamento urbano, de modo geral, tende a desconsiderar a complexidade da realidade social, excluindo aspectos fundamentais como desigualdade socioeconômica, raça e gênero. Conforme argumenta Oliveira (2021), mulheres de baixa renda, predominantemente negras e pardas, são, em grande medida, as mais impactadas pela insegurança nas vias públicas e pelas dificuldades relacionadas à mobilidade urbana. A ausência de um urbanismo inclusivo aprofunda a precarização das condições de vida dessas mulheres, evidenciando a necessidade de um planejamento urbano que adote uma perspectiva feminista, inclusiva e insurgente. Essa abordagem deve enfrentar as desigualdades de gênero, considerar a interseccionalidade e questionar os padrões universalizantes derivados do pensamento modernista e colonizado (Oliveira, 2021).

A inserção das mulheres no mercado de trabalho representou um avanço, porém as desigualdades de gênero ainda persistem. Diferentemente dos homens, as mulheres acumulam múltiplas responsabilidades, incluindo a criação dos filhos, o

acompanhamento escolar, a gestão de cuidados médicos e tarefas domésticas (Teixeira, 2012).

Segundo Peccini (2019), essa sobrecarga implica deslocamentos frequentes e diversos no espaço urbano, onde estão sujeitas à objetificação. A dependência do transporte público, caracterizado por deficiências na infraestrutura e na cobertura dos trajetos, intensifica essas dificuldades, uma vez que os deslocamentos femininos envolvem múltiplas paradas ao longo do dia. Nesse sentido, a ampliação das possibilidades de mobilidade exige a reestruturação das redes viárias, a diversificação dos meios de transporte e a redistribuição dos serviços urbanos, como moradia, educação, saúde e lazer, de forma mais equitativa (Peccini, 2019).

Ainda de acordo com Peccini (2019), no transporte público, um ambiente fechado, a sensação de vulnerabilidade, ansiedade e medo especialmente entre as mulheres, aumenta. Além disso, a necessidade constante de se locomover pela cidade, combinada com a precariedade do transporte público em termos de infraestrutura e cobertura de linhas, afeta de forma mais acentuada as mulheres (Peccini, 2019).

Portanto, um planejamento urbano que amplie as conexões da rede viária, distribua serviços de forma a minimizar deslocamentos extensos e incorpore estruturas que aumentem a segurança pode contribuir para a melhoria da mobilidade e do acesso aos espaços urbanos. Essas medidas não apenas beneficiam as mulheres, mas também aprimoram a qualidade de vida da população em geral.

Conforme expõe Kern (2021),

a cidade feminista deve ser aquela onde as barreiras – físicas e sociais – são desmanteladas, onde todos os corpos são bem-vindos e acomodados. Uma cidade feminista deve ser centrada no cuidado, não porque as mulheres devam continuar sendo as principais responsáveis pelo trabalho de cuidado, mas porque a cidade tem o potencial de espalhar o trabalho de cuidado de maneira mais uniforme. Uma cidade feminista deve olhar para as ferramentas criativas que as mulheres sempre usaram para apoiar umas às outras, e encontrar maneiras de construir esse apoio na própria estrutura do mundo urbano (Kern, 2021, p. 54)

Segundo Calió (1997), o planejamento urbano com perspectiva de gênero visa à construção de cidades mais equitativas e acessíveis, reconhecendo que os espaços urbanos reproduzem desigualdades estruturais. Para a autora, essa abordagem busca corrigir tais assimetrias por meio de políticas e diretrizes urbanísticas que considerem as necessidades de diferentes grupos sociais. Ao integrar perspectivas

que evitam a reprodução de padrões excludentes, essa estratégia estimula a equidade e a diversidade no planejamento das cidades.

Nesse contexto, o presente estudo examina o planejamento urbano inclusivo para mulheres, com foco em infraestrutura e mobilidade, propondo soluções alinhadas a esses princípios. A pesquisa analisa um recorte geográfico no bairro Centro de Curitiba, no estado do Paraná, a fim de verificar a existência de estruturas e equipamentos que atendam aos fatores de mobilidade segura e acessível para a população em geral. Conforme argumenta Calió (1997), a incorporação de uma perspectiva de gênero no planejamento e nas políticas públicas amplia o alcance dos conceitos de cidadania e democracia, promovendo maior segurança e bem-estar coletivo.

1.1 PROBLEMA

Como o urbanismo feminista pode contribuir para transformar o planejamento urbano e a infraestrutura de mobilidade de forma a atender de maneira equitativa às necessidades das mulheres, promovendo maior segurança e inclusão nos espaços urbanos?

1.2 OBJETIVOS

Os objetivos que compõem a presente dissertação são divididos em objetivo geral e objetivos específicos descritos a seguir.

1.2.1 Objetivo geral

Este trabalho analisa a mobilidade urbana e a infraestrutura do espaço urbano sob a ótica da segurança das mulheres, tendo como recorte empírico o parque Passeio Público, situado no Centro de Curitiba, identificando elementos estruturais e não estruturais que contribuam para a promoção da segurança das mulheres no bairro Centro. A partir desse recorte geográfico, busca-se verificar a presença desses elementos e sua contribuição para um planejamento urbano mais igualitário, destacando medidas práticas — como o design de espaços urbano, transporte seguro e iluminação adequada.

1.2.2 Objetivos específicos

Tem-se como objetivos específicos deste trabalho:

- Revisão integrativa: realizar uma pesquisa para identificar e compreender conceitos de mobilidade infraestrutura urbana segura para mulheres, no contexto do planejamento urbano feminista;

- Análise de exemplos práticos: investigar exemplos de cidades que adotaram estratégias de planejamento urbano feminista ou incorporaram princípios desse enfoque em políticas de mobilidade e infraestrutura;

- Propostas de medidas mitigatórias: com base nas conclusões anteriores, propor medidas e estratégias para o local analisado, visando promover perspectivas do planejamento urbano feminista e melhorar a segurança e igualdade de gênero.

Dessa forma, esses objetivos específicos orientaram o desenvolvimento do trabalho, possibilitando uma abordagem abrangente e fundamentada na pesquisa e análise de conceitos e práticas relacionados à mobilidade e à infraestrutura de transporte segura para mulheres.

1.3 JUSTIFICATIVA

O feminismo, como movimento social e político, tem raízes profundas na história da humanidade, emergindo através de um processo complexo ao longo de séculos. Mary Wollstonecraft (1759-1797) é considerada uma das fundadoras do feminismo, pois ofereceu uma análise sistemática da opressão das mulheres. Sua obra mais importante, *Reivindicação dos Direitos das Mulheres*, publicada em 1792 e influenciada pela Revolução Francesa, articulava argumentos em defesa da emancipação feminina, ressaltando a necessidade de garantir às mulheres o acesso à educação, o direito ao voto e a igualdade no casamento, configurando assim uma teoria política de caráter feminista. Ao longo dos anos, o feminismo tornou-se crucial para combater a violência de gênero, promover a representatividade feminina e capacitar as mulheres a alcancarem independência e empoderamento (Miguel, 2014).

Esse movimento alcança diversas esferas sociais, e o planejamento urbano, responsável por projetar a configuração e estrutura do meio urbano, não pode ficar à margem dessa temática. De acordo com Peccini (2019), o planejamento urbano feminista planeja o território com base nas necessidades e vivências específicas das

mulheres e outros grupos vulneráveis. Foca em uma escala menor e mais atenta às diferenças, usando dados do cotidiano das mulheres para criar ações gerais e específicas. A autora explica que o objetivo é buscar diversidade de funções, iluminação, sinalização, mobilidade plena, e acesso a serviços públicos próximos às moradias, promovendo uma cidade mais acessível e inclusiva, e reafirmando a diversidade e a inclusão.

Nesse contexto, conforme defendido por Jacobs (2011) em sua obra *Morte e Vida de Grandes Cidades*, lançada em 1961, é inegável que a vida nas grandes cidades apresenta desafios complexos devido à convivência humana. No entanto, A autora argumenta que a vitalidade das cidades pode ser mobilizada para enfrentar e superar esses problemas urbanos. Para isso, é essencial considerar a diversidade, o uso dos espaços urbano e a participação comunitária na organização da cidade.

Dessa forma, integrar perspectivas feministas ao planejamento urbano é importante, pois este campo frequentemente desconsidera as diversas experiências dos cidadãos, especialmente das mulheres (Oliveira, 2021). Segundo Falú (2014), apesar dos conjuntos de avanços expressos em termos de direitos, e com o crescimento de vozes de mulheres organizadas, a esfera pública, o espaço das cidades e o direito à cidade, continua a ser principalmente masculino. Portanto, o presente estudo se justifica pela necessidade de contribuir com a perspectiva feminista na discussão sobre a representação nas políticas urbanas, de modo que elas considerem as necessidades e experiências de toda a comunidade.

2 REVISÃO DE LITERATURA

Esta seção apresenta o referencial teórico sobre temas fundamentais para o desenvolvimento da pesquisa. Primeiramente, aborda a *Segurança da mulher no espaço urbano*, com base em autores como Ceccato (2017), Falú (2013), Freitas e Gonçalves (2021), Kern (2021), Lefebvre (2008), Rodas-Zuleta, Cardona e Escobar (2022), Rolnik (2020), Silva (2021), Sousa (2022), e entre outros.

Em seguida, explora a *Infraestrutura urbana segura para as mulheres*, com contribuições de Araújo, Silva e Traverssi (2021), Bello (2014), Berth (2023), Calió (1997), Foster e Giles-Corti (2008), Loukaitou-Sideris (2009), Maricato (2003), Peccini (2021) e demais autores da área. Por fim, trata da *Mobilidade Segura para as mulheres*, apoiando-se em autores como Bender e Nassi (2021), Da Silva, Faria e

Pimenta (2017), Ceccato (2016), Nóbrega (2023), Sobral e Faria (2021), entre outras fontes relevantes.

Além disso, em cada um desses temas, serão discutidos fatores significativos para garantir uma maior segurança da mulher no meio urbano. É importante ressaltar que, embora existam outros fatores que promovam a segurança não apenas da mulher, mas de todos, neste trabalho será focado especificamente nos fatores aqui apresentados que servirão como instrumentos para o desenvolvimento da pesquisa.

Também é importante ressaltar que, embora a condição social de cada mulher esteja atrelada à classe social e à etnia, essas questões não serão abordadas diretamente neste trabalho. Elas poderão ser mencionadas, mas não serão profundamente exploradas, não sendo portanto, foco do presente trabalho.

2.1 SEGURANÇA DA MULHER NO ESPAÇO URBANO

De acordo com Carlos (2007), espaço o urbano deve ser compreendido como a reprodução da vida em todas as suas dimensões, articulando o local e o mundial, expressando tanto a generalização da urbanização quanto a formação de uma sociedade urbana. O espaço público, por sua vez, enquanto parte constitutiva da cidade, corresponde ao lugar de encontro e da sociabilidade cotidiana, mas que, no contexto da mercantilização, tende a esvaziar-se de sentido e a ser substituído por espaços semipúblicos, como os shoppings.

Ou seja, o espaço público é a área de uso comum e de livre acesso, como praças e ruas, enquanto o urbano se refere ao território das cidades, caracterizado pela concentração populacional, de construções, comércios, indústrias e de uma infraestrutura mais desenvolvida em relação ao meio rural. O espaço urbano, por sua vez, engloba a totalidade da vida social que se realiza nesse território, articulando as múltiplas dimensões do cotidiano (Carlos, 2007). Assim, neste trabalho serão tratados de forma articulada tanto o conceito de espaço urbano quanto o de espaço público, como fundamentos para compreender a relação entre gênero, mobilidade e segurança.

No espaço urbano, a presença da mulher é intrinsecamente entrelaçada com as dinâmicas socioculturais e econômicas que moldam as cidades. Como destacado por Freitas e Gonçalves (2021), as cidades têm sido um tema central na Sociologia,

emergindo em meio à rápida urbanização impulsionada pela revolução industrial e subsequentemente disseminada pelo mundo durante os períodos de colonização.

Nesse contexto, as experiências femininas nas cidades revelam tanto possibilidades de circulação e autonomia quanto restrições impostas por normas de gênero e estruturas patriarcais. Conforme destacam Freitas e Gonçalves (2021), a presença das mulheres no espaço urbano é indissociável de sua luta por reconhecimento, direito ao corpo e acesso a serviços, constituindo-se simultaneamente em reflexo e agente das complexas interações entre gênero, poder e espaço.

Atualmente, diferentes governos locais na América Latina vêm buscando incluir em suas agendas a promoção da igualdade de gênero, o direito das mulheres à cidade e a garantia de uma vida livre de violências. De acordo com Falú (2013), esse reconhecimento representa um avanço importante, pois reforça a centralidade dos direitos das mulheres nas políticas urbanas; contudo, a autora destaca que persistem “nós críticos” — entendidos como barreiras estruturais e culturais que refletem a permanência de valores patriarcais —, os quais dificultam a transformação desses discursos em medidas concretas e eficazes.

Segundo Falú (2013), os processos de descentralização em diversos países da América Latina têm contribuído para a consolidação de uma cultura democrática, fortalecendo os governos locais da região e, em muitos casos, promovendo o surgimento de novos protagonistas sociais, incluindo as mulheres. Esses atores sociais exercem pressão sobre as autoridades, participam das tomadas de decisão e ampliam as oportunidades de negociação. Tais processos já contam com respaldo em iniciativas concretas de governos locais latino-americanos e se articulam à atuação de movimentos e organizações sociais de mulheres, que têm elevado suas agendas, pressionado autoridades e conquistado, em alguns casos, a concertação de políticas públicas, abrindo novas formas de relação entre Estado e sociedade civil e ampliando os espaços de democratização (Falú, 2013).

A autora ainda destaca que os governos da América Latina se tornam atores centrais para garantir o exercício do direito à cidade e a construção de uma vida livre de violência para as mulheres. Isso, entretanto, exige vontade política para iniciar processos de transformação, além de recursos, equipes técnicas e políticas públicas capacitadas e sensibilizadas para a temática. Além disso, a articulação com

organizações de mulheres da comunidade é fundamental para o sucesso dessas iniciativas (Falú, 2013).

Um exemplo de iniciativa da sociedade civil nesse sentido ocorreu em 2014, na Índia, com o lançamento do aplicativo móvel Safetipin. O aplicativo foi desenvolvido para auxiliar as mulheres a se deslocarem com mais segurança pela cidade, identificando zonas seguras e inseguras. Por meio de auditorias de segurança, atribui uma pontuação baseada em fatores como iluminação, visibilidade, presença de pessoas e transporte público. Assim, os usuários podem consultar o nível de segurança de determinadas áreas e planejar suas rotas e horários com base nessas informações. Posteriormente, os dados gerados pelo Safetipin passaram a ser utilizados por governos locais e gestores urbanos para orientar políticas e intervenções voltadas à segurança (Priya Uteng e Turner, 2019).

As pontuações de segurança geradas pelo Safetipin em várias cidades incentivaram autoridades municipais a tomarem medidas concretas para melhorar a segurança das mulheres. Em Bogotá, o aplicativo foi usado como ferramenta para criar uma abordagem baseada em dados para a segurança das mulheres nos espaços públicos. E com o intuito de aumentar a segurança das mulheres, as autoridades municipais combinaram dados das auditorias de segurança com outras fontes, como a localização de delegacias de polícia e registros de crimes (Priya Uteng e Turner, 2019).

Ainda segundo o mesmo autor, com essas informações, Bogotá identificou cinco áreas prioritárias para intervenções, além de promover um debate mais amplo sobre a segurança das mulheres à noite. Esse processo envolveu conselhos locais de mulheres e de gênero, organizações comunitárias e cidadãos, sendo fundamental para sensibilizar a população e mudar percepções sobre as mulheres, o gênero e a violência de gênero.

De acordo com Rodas-Zuleta, Cardona e Escobar (2022), a violência urbana está intimamente ligada ao gênero das vítimas, contribuindo para o afastamento das mulheres dos espaços públicos e ampliando as desigualdades entre homens e mulheres. Segundo os autores, a violência de gênero reforça e perpetua essas desigualdades nas cidades, afetando especialmente as mulheres.

Nas esferas públicas, essa violência tem um impacto significativo na mobilidade diária feminina, uma questão ainda pouco estudada em cidades latino-americanas, cujas condições de transporte público e ambiente urbano diferem

substancialmente das cidades do norte global (Rodas-Zuleta, Cardona e Escobar, 2022).

Adicionalmente, Sousa (2022) destaca as múltiplas facetas da discriminação de gênero que impactam diretamente as vivências das mulheres nas cidades. Desde o acesso restrito aos recursos, equipamentos e infraestrutura urbana, até o constante risco de violência nas ruas e no transporte público, as mulheres enfrentam uma série de desafios que limitam sua apropriação do espaço público.

Por outro lado, mais do que esses desafios imediatos, é importante reconhecer as inerentes dinâmicas de gênero presentes nas esferas política, econômica e social, as quais contribuem para a construção de obstáculos ainda mais profundos ao pleno exercício de seu direito à cidade. Essas disparidades na vivência urbana entre homens e mulheres destacam a urgência de políticas e ações que abordem de maneira integral as questões de gênero no contexto urbano, visando garantir uma cidade mais justa e igualitária para todos os seus habitantes (Sousa, 2022).

Segundo dados da ActionAid (2016), 86% das mulheres entrevistadas em todas as regiões do Brasil relataram ter sofrido assédio em locais públicos, evidenciando a gravidade do problema. A pesquisa, conduzida pelo instituto YouGov, abrangeu 2.500 mulheres com idade superior a 16 anos, residentes nas principais cidades do Brasil, Índia, Tailândia e Reino Unido. No Brasil, a amostragem foi composta por 503 mulheres, selecionadas de acordo com o perfil da população feminina brasileira identificado pelo censo (ActionAid, 2016).

De acordo com Silva (2021), esse cenário leva muitas mulheres a adotarem estratégias defensivas, como evitar sair sozinhas à noite ou optar por rotas mais movimentadas, limitando sua liberdade de locomoção. A infraestrutura urbana, geralmente projetada sem levar em conta a segurança feminina, falha em proporcionar a proteção necessária, perpetuando a desigualdade de gênero e o domínio masculino sobre os espaços urbanos.

Segundo Kern (2021), o chamado “medo feminino” constitui um elemento central da experiência urbana das mulheres, funcionando como um dispositivo de controle que restringe sua autonomia. Esse sentimento, embora muitas vezes naturalizado, é resultado de construções sociais que associam a rua ao perigo e ao domínio masculino. Para lidar com ele, as mulheres desenvolvem estratégias cotidianas de autoproteção, como alterar trajetos, antecipar o retorno para casa ou

evitar determinados espaços. Essas práticas, ainda que preventivas, implicam custos ocultos em tempo, energia e oportunidades perdidas. Dessa forma, o medo limita a vivência plena da cidade e reforça desigualdades de gênero (Kern, 2021).

Conforme discute Kern (2021), o medo feminino constitui um dispositivo de controle social que limita a autonomia das mulheres no espaço urbano. Esse sentimento é reforçado pela própria experiência cotidiana, como destaca Rolnik em entrevista ao Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil:

Enquanto andar sozinha pela rua significar o medo de ser assediada, ameaçada ou violentada, a resposta é não! As mulheres não têm direito à cidade porque não têm uma vivência plena e segura do espaço público. Não apenas nas ruas e demais espaços, mas também no transporte público, especialmente em horários de pico, quando a superlotação favorece a ação de abusadores (Rolnik, 2020).

Essa afirmação evidencia que o direito à cidade, embora previsto como princípio democrático e universal, não se concretiza plenamente para as mulheres. A vulnerabilidade vivida no espaço público e no transporte coletivo reforça a necessidade de políticas urbanas que assegurem mobilidade segura, iluminação adequada, transporte inclusivo e desenho urbano sensível às diferenças de gênero.

Nesse contexto, Sousa (2022) aponta que a violência de gênero na cidade se baseia na visão machista de que “lugar de mulher é dentro de casa”, tornando a rua um território masculino. Assim, aquelas que circulam pelos espaços públicos frequentemente não são bem-vindas nem respeitadas, o que resulta em episódios constantes de assédio e violência sexual, seja ao transitarem pelas ruas, utilizarem o transporte público ou se fazerem presentes em espaços coletivos (Sousa, 2022).

Diante dessa realidade, Silva (2021) ressalta que a construção de uma cidade ideal deve garantir direitos equitativos a homens e mulheres, incluindo um acesso justo e seguro aos meios de transporte urbanos. No entanto, a persistência de casos de assédio e violência em espaços públicos, como ruas e transportes coletivos, seguem sendo uma preocupação, impactando a segurança das mulheres e resultando em diferentes tipos de agressão, incluindo verbal, física, psicológica e sexual.

Na resistência contra essas situações, a campanha “Chega de Fiu” é uma das iniciativas criadas para promover a segurança urbana das mulheres. Lançada em 2013 pela organização não governamental Think Olga, fundada no mesmo ano, a campanha combate o assédio sexual em espaços públicos. Com a expertise adquirida, a fundadora da Think Olga tornou-se uma voz importante contra o assédio sexual no Brasil (Think Olga [20--]).

Dessa forma, a organização estabeleceu parcerias para a criação de diversas iniciativas voltadas ao aumento da conscientização sobre o tema. Entre elas, destaca-se o “Mapa Chega de Fiu”, lançado em 2014, que identifica locais onde ocorrem abusos com base em relatos de mulheres. No mesmo ano, a organização também publicou o e-book “Meu Corpo Não é Seu: Desvendando a Violência contra a Mulher” e, em parceria com a Defensoria Pública do Estado de São Paulo, lançou a Cartilha sobre assédio sexual (Think Olga [20--]). Já em 2018, a Think Olga realizou mais uma importante iniciativa: o lançamento do documentário Chega de Fiu, que retrata o cotidiano do assédio e discute se as cidades foram planejadas para as mulheres (Think Olga [20--]).

Conforme aponta Ceccato (2017), as mulheres vivenciam, no cotidiano, o medo e a sensação de insegurança ao circularem pelo espaço urbano, o que gradualmente limita seu direito à mobilidade e, por consequência, ao pleno usufruto da cidade. Essa insegurança restringe suas opções de deslocamento, especialmente quando se trata de trajetos a pé. Além disso, a percepção de segurança nos ambientes urbanos desempenha um papel crucial na escolha por meios de transporte ativo, como caminhar, o que, por sua vez, impacta diretamente no desenvolvimento sustentável da mobilidade urbana nas cidades (Ceccato e Loukaitou-Sideris, 2022).

De acordo com Ceccato (2017), a subnotificação de casos de assédio sexual e outros crimes contra mulheres em ambientes de trânsito é um problema global, o que torna mais difícil o enfrentamento dessa questão. Para a autora, o avanço das tecnologias de coleta e análise de dados, como sites, celulares, aplicativos e plataformas de crowdsourcing, oferece novas oportunidades para combater o assédio e outros crimes em espaços públicos, incluindo no transporte urbano

Ceccato e Loukaitou-Sideris (2022), ao conduzirem estudos de caso em dezoito cidades de diferentes países e continentes, com realidades socioeconômicas e culturais diversas, incluindo o Brasil, identificaram que crimes relacionados à vitimização sexual comprometem a mobilidade das mulheres, gerando medo e estresse ao transitarem pelas ruas. No entanto, esse cenário contrasta com as baixas taxas de crimes denunciados em espaços públicos, resultado da subnotificação (Loukaitou-Sideris, 2005).

Segundo Loukaitou-Sideris (2005), o medo — seja ele percebido ou real — exerce forte influência sobre a disposição das mulheres em participar de atividades nos espaços públicos. Em situações extremas, a percepção de vulnerabilidade pode

resultar em agorafobia, no desenvolvimento de uma mentalidade de fortaleza, na redução do envolvimento social e até na completa evitação de ambientes públicos. Mesmo em níveis mais moderados, o medo gera estresse, intimidação e uma relutância generalizada em frequentar tais espaços.

A relação entre o ambiente construído e a segurança contra o crime está bem estabelecida, tornando as intervenções de design urbano e políticas públicas voltadas para a melhoria da segurança em ruas, parques, pontos de ônibus e demais áreas públicas essenciais para mitigar as preocupações das mulheres (Loukaitou-Sideris, 2005). Além disso, segundo a autora, as estratégias complementares que envolvem abordagens intrapessoais, interpessoais, institucionais, comunitárias e políticas são fundamentais para enfrentar os critérios individuais, ambientais e sociais que dificultam o uso seguro e confortável dos espaços públicos pelas mulheres.

Foster, Giles-Corti e Knuiman (2014) destacam que a percepção de insegurança em um bairro, por exemplo, pode fazer com que os moradores diminuam suas atividades físicas ao ar livre, independentemente do risco real de criminalidade. A literatura em saúde pública frequentemente aborda a segurança do ambiente como um possível critério limitante da prática de atividade física. No entanto, ainda não há consenso sobre a extensão desse impacto, especialmente no que se refere à caminhada (Foster e Giles-Corti, 2008).

Foster e Giles-Corti (2008) apontam que os elementos físicos do ambiente também desempenham um papel na relação entre segurança contra o crime e a prática de atividade física. A presença de iluminação adequada e a possibilidade de vigilância a partir das moradias permitem que os residentes observem o que acontece na vizinhança, enquanto sinais de desordem, como vandalismo e lixo acumulado, podem reforçar a sensação de insegurança (Foster e Giles-Corti, 2008).

Da Silva, Faria e Pimenta (2017), também evidencia a violência urbana contra as mulheres, enfatizando que, embora a violência doméstica seja uma questão significativa, é igualmente relevante considerar os espaços públicos, onde as mulheres também enfrentam situações de vulnerabilidade. De acordo com os autores, ruas mal iluminadas, longas esperas nos transportes públicos e o assédio nas vias são apenas alguns exemplos de como o ambiente urbano pode ser hostil para as mulheres. A cultura patriarcal agrava essa situação, ao restringir a liberdade das mulheres de se deslocarem pela cidade sem medo (Da Silva, Faria e Pimenta, 2017).

Referente a constituição e formação de cidades Falú (2014) destaca que embora, tradicionalmente, as mulheres não sejam entendidas como sujeitos do direito à cidade, ao seu uso, ao seu gozo, ao seu trânsito como cidadãs, dignas de atenção pública; é necessário reconhecer que elas sempre foram participantes ativas nos processos de construção das cidades, contribuindo para a formação de assentamentos e apostando em melhores condições de habitat, principalmente nos movimentos sociais de reivindicação de terras, moradia e serviços, bem como na construção, melhoria e manutenção destes.

De acordo com Lefebvre (2008):

O direito à cidade se manifesta como uma forma superior dos direitos: o direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade (Lefebvre, 2008, p.134).

Este conceito enfatiza que o direito à cidade deve ser um direito abrangente e inclusivo, que considere todas as dimensões da vida urbana e todos os cidadãos, incluindo as mulheres, garantindo assim uma verdadeira equidade no acesso e uso dos espaços urbanos.

As experiências das mulheres no espaço urbano resultam de fatores socioculturais, econômicos e políticos. Apesar do reconhecimento da necessidade de igualdade de gênero e segurança, persistem desafios que exigem políticas públicas concretas para enfrentar as desigualdades e promover inclusão. O reconhecimento da contribuição histórica das mulheres reforça a importância de uma abordagem equitativa do espaço urbano, garantindo condições de vida e oportunidades para todos.

Com base nessas premissas e em uma ampla revisão da literatura, este trabalho apresenta fatores que visam promover a segurança da mulher no espaço urbano. Embora tenham sido identificados na revisão integrativa, detalhada na seção de Metodologia, eles também são apresentados na revisão de literatura para fortalecer a fundamentação teórica da pesquisa, demonstrando que os elementos utilizados encontram respaldo em diferentes autores da área. O QUADRO 1 reúne esses fatores, juntamente com os respectivos referenciais teóricos, que serão descritos e discutidos a seguir, sintetizando elementos voltados à segurança urbana para mulheres.

QUADRO 1 – FATORES PARA SEGURANÇA URBANA DAS MULHERES

FATORES	AUTORES
Ação Pública	- Da Silva, Faria e Pimenta (2017) - Santoro, Lacerda e Lemos (2021) - Silva (2021) - Sobral e Farias (2021)
Denúncia, resposta rápida e tecnologia para mapeamento de violência	- Moura e Melo (2017) - Bello (2014)
Monitoramento, sinalização e vigilância em prol da segurança nos espaços públicos	- Peccini (2021) - Sobral e Faria (2021) - Moura e Melo (2017)

FONTE: A autora (2025).

a) Ação pública

A ação pública voltada para aumentar a segurança da mulher no meio urbano deve envolver um conjunto de iniciativas e políticas que promovam a igualdade de gênero e enfrentem as diversas opressões que as mulheres vivenciam. Segundo Da Silva, Faria e Pimenta (2017), essa ação deve considerar as múltiplas jornadas e deslocamentos que as mulheres realizam na cidade, propondo um planejamento urbano que integre as dimensões produtivas e reprodutivas, sem reforçar a divisão sexual do trabalho. Santoro, Lacerda e Lemos (2021) também ressaltam a importância de uma integração entre políticas, especialmente entre políticas de segurança pública e outras áreas, visto que ainda há pouco ou quase nenhum diálogo entre elas.

De acordo com Silva (2021), a presença de outra mulher no espaço urbano pode representar uma forma de proteção, semelhante ao ato de pedir a um amigo que acompanhe até o ponto de ônibus. Essa dinâmica mostra como a vivência das mulheres nas cidades é marcada pela busca coletiva por segurança, mas também evidencia a necessidade de medidas estruturais e políticas públicas. Assim, a responsabilidade de garantir condições seguras de circulação nos espaços públicos recai sobre o Estado, que deve assegurar estratégias de monitoramento, iluminação e vigilância adequadas.

As políticas públicas de gênero também devem levar em conta os processos de subjetivação e as relações interpessoais, evitando concepções essencialistas que limitam o papel das mulheres no espaço público (Sobral e Farias, 2021). Dessa forma,

a ação pública busca transformar a realidade urbana, respondendo às desigualdades e contradições sociais, para garantir segurança e inclusão a todas as mulheres.

b) Denúncia, resposta rápida e tecnologia para mapeamento de violência

A denúncia da violência contra as mulheres em espaços públicos é necessária e pode ser fortalecida pelo uso de tecnologias e pelo apoio comunitário. Um exemplo é a Rede Nina, criada em Pernambuco pelo grupo *Women Who Code* a partir de uma iniciativa no Facebook. O projeto oferece um aplicativo que permite registrar diferentes situações de violência vividas por mulheres nesses espaços, com foco inicial no transporte coletivo. Dessa forma, o celular se transforma, em poucos cliques, em um “canivete eletrônico” (Moura e Melo, 2017), ampliando a capacidade de denúncia e de enfrentamento às situações de violência.

Outro exemplo é a plataforma NINA, definida em seu próprio site (*superninamob.com*) como uma *startup* e consultoria que desenvolve tecnologia integrada a aplicativos para promover a segurança das pessoas, especialmente no transporte público. Criada em 2019 pela empreendedora Simony César, em parceria com a Prefeitura de Fortaleza, a plataforma tem como objetivo principal registrar e monitorar denúncias de assédio e violência, oferecendo um canal acessível e seguro para que as mulheres possam denunciar situações de risco.

A startup respeita as normas de privacidade de dados (LGPD) e permite aumentar a confirmação das denúncias, geolocalizar usuários e atuar em vários aplicativos simultaneamente. Com uma equipe de especialistas, a ferramenta oferece consultoria para definir protocolos de atendimento e monitorar a implementação das soluções, promovendo um ambiente mais seguro e acolhedor (Superninamob [20--]). A imagem da FIGURA 1 apresenta um dos anúncios sobre a plataforma NINA de denúncia.

Em contexto nacional, o foco das ações da campanha lançada pela ActionAid está na segurança das mulheres em todo o território brasileiro. As iniciativas mobilizam a comunidade para identificar e relatar problemas de segurança, como má iluminação, e pressionam o poder público a tomar medidas corretivas. Essas ações visam chamar atenção para a necessidade de melhorias na infraestrutura urbana, contribuindo para um ambiente mais seguro para todas (Bello, 2014).

FIGURA 1 – APLICATIVO NINA



FONTE: PirambuNews (2023).

Outro aplicativo que visa à segurança das mulheres é o “SOS Mulher”. Promovido pelo Governo do Estado de São Paulo, e lançado em março de 2019, a plataforma disponibiliza informações úteis que ajudam as mulheres a buscarem apoio em situações de risco. O aplicativo também permite o compartilhamento anônimo de relatos, permitindo que as usuárias relatem situações que estão enfrentando ou que já tenham vivenciado, com o objetivo de auxiliar outras mulheres em circunstâncias semelhantes (Plataforma Mulher Segura, 2022).

As usuárias também podem comentar e demonstrar apoio nos relatos de outras mulheres. Em uma emergência, o aplicativo possibilita o envio rápido de uma mensagem de socorro com a localização atual da usuária. O SOS Mulher está disponível para download iOS e Android (Plataforma Mulher Segura, 2022). A FIGURA 2 apresenta um anúncio realizado pelo estado de São Paulo sobre o aplicativo em questão.

FIGURA 2 – APLICATIVO SOS MULHER



FONTE: Polícia militar do estado de São Paulo (2021).

“PenhaS” é mais um aplicativo voltado ao apoio mútuo entre mulheres para enfrentar a violência. Com três pilares principais, busca promover informações, acolhimento e suporte em situações de urgência. No pilar de *Informação*, o app oferece conteúdo especializado, um mapa com serviços públicos de atendimento às vítimas de violência em todo o Brasil e um Manual de Fuga, que auxilia mulheres em situações de risco a criarem um plano de saída do ambiente doméstico. Já no pilar de *Acolhimento*, o aplicativo conecta mulheres dispostas a ajudar outras em situação de violência, com o apoio da equipe de AzMina para acolher e orientar essas usuárias. No pilar de *Pedido de Ajuda*, o app permite que as usuárias escolham até cinco pessoas de confiança para serem acionadas em caso de urgência, além de oferecer a opção de discagem direta para a polícia (AzMina, [20--]).

Esse processo de enfrentamento à violência contra a mulher envolve passos essenciais, iniciando pela conscientização sobre direitos e tipos de violência, passando pela formação de uma rede de apoio e culminando na ação do poder público, responsável por garantir medidas de proteção, com a possibilidade de apoio da sociedade na interrupção do ciclo abusivo. O aplicativo PenhaS facilita esse percurso por meio de ferramentas que incluem o Manual de Fuga, onde é possível criar um planejamento detalhado para emergências, o Botão de Pânico, que permite

o cadastramento de contatos de confiança para serem alertados em momentos de perigo, e a Gravação de áudio, uma função que capta o som ambiente, auxiliando na produção de provas judiciais (AzMina, [20--]).

Além disso, o app disponibiliza atendimento profissional para conversas privadas com especialistas em violência de gênero, possibilitando também a interação em uma rede de apoio onde mulheres compartilham relatos de forma anônima e acessam conteúdos informativos. A funcionalidade “Pontos de Apoio” complementa o aplicativo, com um mapa de delegacias especializadas e serviços da rede pública de atendimento à mulher em situação de violência em todo o Brasil (AzMina, [20--]). A FIGURA 3 ilustra um celular com o aplicativo PenhaS instalado.

FIGURA 3 – APLICATIVO PENHAS



FONTE: AzMina, [20--].

c) Monitoramento, sinalização e vigilância em prol da segurança nos espaços públicos.

Monitoramento, sinalização e vigilância são elementos importantes para garantir a segurança nos espaços públicos. A maior utilização dos espaços públicos pode gerar vigilância natural, promovendo uma sensação de segurança ao incentivar a movimentação de pessoas. No entanto, essa maior ocupação também pode resultar

em uma ocupação masculina crescente, especialmente em áreas amplas e de difícil controle (Peccini, 2021). Essa realidade destaca a importância de um monitoramento eficaz e de uma sinalização clara, que ajudem a reconhecer e prevenir situações de risco.

Um exemplo da aplicação do conceito de espaço seguro aparece no contexto dos vagões exclusivos para mulheres, que têm como objetivo protegê-las de possíveis abusos. Apesar da intenção, essa medida representa uma forma de gestão da desigualdade de gênero, em vez de enfrentá-la de maneira efetiva (Sobral e Faria, 2021). De acordo com Véran (2011), a cena de mulheres aguardando o metrô atrás da faixa rosa, sob a vigilância de guardas masculinos armados, evidencia como a busca por segurança no espaço público pode se transformar em mecanismos de controle, reforçando a ideia de que a presença feminina na cidade depende da tutela masculina.

Nesse contexto, a rede Nina, já mencionada neste trabalho como exemplo de solução inovadora, visa empoderar as mulheres por meio de um aplicativo que permite a denúncia em tempo real de violência em espaços públicos. Ao fazer uma denúncia, ativa-se uma rede de apoio que contribui para um ambiente mais seguro e acolhedor, promovendo a sororidade (Moura e Melo, 2017). O conjunto de monitoramento, sinalização e vigilância é fundamental para garantir que as mulheres se sintam visíveis e protegidas em seus espaços cotidianos.

2.2 INFRAESTRUTURA URBANA PARA MULHERES

A oferta de infraestrutura urbana é influenciada por diversos critérios destacando-se a matriz socioeconômica e o gênero. Segundo Araújo, Silva e Traverssi (2021), áreas de maior renda tendem a concentrar mais infraestrutura, enquanto as periferias, onde residem muitas mulheres, são marcadas pela precariedade e exclusão. Essa disparidade impacta diretamente as necessidades das mulheres em aspectos fundamentais da vida cotidiana, como habitação, trabalho e mobilidade.

Nesse sentido, Maricato (2003) enfatiza que:

a segregação urbana ou ambiental é uma das faces mais importantes da desigualdade social e parte promotora da mesma. À dificuldade de acesso aos serviços e infraestrutura urbanos (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, dificuldade de abastecimento, difícil acesso aos serviços de saúde, educação e creches, maior exposição à ocorrência de

enchentes e desmoronamentos etc.) somam-se menos oportunidades de emprego (particularmente do emprego formal), menos oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência (marginal ou policial), discriminação racial, discriminação contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer. A lista é interminável (Maricato, 2003; p. 153).

Nesse contexto, a mobilidade se configura como um dos fatores mais críticos, pois limita o acesso a direitos básicos e aprofunda as desigualdades sociais já existentes.

A distribuição desigual da infraestrutura reflete e reforça desigualdades sociais, concentrando recursos nas áreas mais ricas e deixando as periferias em condições de vulnerabilidade. Pearce (1978) introduziu o conceito de *feminização da pobreza*, associando-o ao aumento de famílias pobres chefiadas por mulheres, geralmente sem a presença de um homem adulto. Esse processo é agravado pela falta de acesso ao poder, à educação, à capacitação e aos recursos produtivos, além da predominância de mulheres em atividades administrativas e domésticas não remuneradas, o que dificulta sua inserção no mercado de trabalho (Pearce, 1978).

Nesse contexto, a articulação entre gênero e renda mostra-se decisiva na configuração da infraestrutura urbana. Araújo, Silva e Traverssi (2021) destacam que a lógica da matriz emprego–trabalho–renda concentra a maior oferta de serviços e equipamentos nas áreas de alta renda, enquanto as periferias permanecem com infraestrutura precária e acesso restrito a recursos. Essa desigualdade afeta de maneira mais intensa as mulheres periféricas — sobretudo as mulheres negras e chefes de família — que permanecem mais ligadas ao espaço doméstico e às atividades de cuidado não remuneradas, o que amplia sua vulnerabilidade social e econômica.

Ainda segundo os mesmos autores, essa realidade é corroborada por dados do IBGE (2019), que apontam que apenas 54,6% das mulheres de 25 a 49 anos com filhos de até três anos estavam inseridas no mercado de trabalho, ao passo que 89,2% dos homens na mesma situação exerciam alguma atividade remunerada. Além disso, embora as mulheres trabalhem, em média, 37h54 por semana em atividades pagas — contra 42h42 dos homens — elas ainda acumulam mais horas em tarefas domésticas e de cuidado. A desigualdade também se expressa na remuneração: em 2019, as mulheres receberam somente 77,7% do rendimento masculino, sendo essa diferença ainda maior em cargos de maior prestígio, como diretores (61,9%) e profissionais das ciências e intelectuais (63,6%). Esses indicadores reforçam a análise

dos autores ao mostrar que as desigualdades de gênero e renda não se limitam a percepções sociais, mas constituem critérios estruturais que condicionam a distribuição desigual da infraestrutura urbana e intensificam a segregação das mulheres nas áreas periféricas.

Assim, ao implementar iniciativas que promovem a igualdade de gênero na infraestrutura urbana, não se atende apenas às necessidades das mulheres, mas também se busca atender outros grupos vulneráveis, como as pessoas de baixa renda e a comunidade LGBTQIA+ (Sousa, 2022). Nesse sentido, conforme defendido por Calió (1997), é necessário feminizar os conceitos de infraestrutura e políticas públicas, a fim de garantir que todos os cidadãos participem do desenvolvimento da sociedade e se beneficiem dos recursos urbanos, combatendo a exclusão e a discriminação presentes nas políticas tradicionais.

Nesse contexto, a percepção de segurança também desempenha um papel fundamental na inclusão e no acesso equitativo aos espaços urbanos. De acordo com Loukaitou-Sideris (2009), certas características ambientais podem gerar medo, impactando a sensação de segurança dos indivíduos. De acordo com a autora estudos indicam que critérios como escuridão, falta de manutenção, desordem física e social, além da presença de prédios abandonados, influenciam diretamente a experiência e o uso dos espaços urbanos, especialmente no transporte público.

Foster e Giles-Corti (2008) reforçam que a infraestrutura urbana influencia a segurança e a atividade física. Elementos como iluminação pública, calçadas e espaços públicos permitem maior circulação de pessoas e monitoramento do ambiente. Para os autores a disposição e manutenção dessas estruturas impactam a percepção de segurança e o uso dos espaços urbanos.

Para Gonzaga (2004),

a maneira pela qual a cidade é estruturada afeta diretamente o tempo das mulheres: o importante critérios da definição dos locais de moradia, dos equipamentos, do trabalho é o que determina seus trajetos, e se eles serão desgastantes ou gerarão contatos enriquecedores com a paisagem urbana (Gonzaga, 2004; p. 188).

Silva (2021) ressalta que todas as mulheres têm o direito coletivo de se movimentar livremente pela cidade com segurança, o que demanda um planejamento de infraestrutura urbana que responda a essa necessidade. A autora aponta que, ao reconhecer a gravidade e a frequência dos assédios, cria-se um impulso para uma união ativa das mulheres, que passam a demandar mudanças no ambiente urbano.

Essa união fortalece o combate à opressão cotidiana evidenciando a importância de uma infraestrutura que favoreça a segurança, com espaços públicos bem iluminados, transporte acessível e visível, e ruas projetadas para garantir a mobilidade segura. Nesse contexto, a infraestrutura deixa de ser neutra e passa a ter um papel ativo na construção de cidades equitativas e acolhedoras para todos.

Beck (2023), ao estudar a cidade de Colombo, na região metropolitana de Curitiba, no estado do Paraná, destaca a relação entre infraestrutura urbana e a segurança das mulheres no deslocamento diário. A autora afirma:

A insegurança é constante, seja nas vias, seja dentro do transporte público. Então, o princípio de segurança nos deslocamentos é ineficiente. As calçadas, principalmente em Colombo, não possuem caminhabilidade. Dificultam o acesso de cadeirantes, idosos, crianças e carrinhos de bebê, então não há equidade no uso do espaço público de circulação (Beck, 2023; p. 120).

Essa análise realizada pela autora foca nas deficiências na infraestrutura urbana da cidade, evidenciando como a falta de acessibilidade e segurança impacta a mobilidade dos moradores, especialmente das mulheres, que enfrentam desafios adicionais ao se deslocar pela cidade.

Além dessa perspectiva, é relevante destacar a contribuição de Berth (2023), a qual articula gênero, raça e urbanismo como dimensões indissociáveis na construção de cidades inclusivas. A autora evidencia que a história urbana brasileira foi marcada por práticas higienistas e excludentes, estruturadas a partir de padrões eurocêntricos e masculinos, que invisibilizaram as experiências de mulheres, pessoas negras, periféricas e LGBTQIA+.

Para a autora, pensar o direito à cidade implica superar essa herança desigual, incorporando vozes marginalizadas na produção do espaço urbano e garantindo infraestrutura, mobilidade, lazer e segurança como direitos coletivos e não privilégios de poucos. Essa visão amplia o debate sobre urbanismo feminista, conectando-o às realidades brasileiras e reforçando a urgência de práticas de planejamento que reconheçam as múltiplas identidades que habitam a cidade.

Para lidar com questões semelhantes, nos últimos anos, diferentes países e cidades ao redor do mundo têm implementado iniciativas inovadoras para desenvolver infraestruturas urbanas que promovam a segurança e o bem-estar das mulheres. Entre os exemplos mais notáveis, destacam-se: Viena, na Áustria; Berlim, na Alemanha; a Espanha; e a Cidade do México, no México. A seguir, serão apresentados alguns dos projetos e intervenções realizados nesses contextos.

2.2.1 Viena, capital da Áustria (Europa)

A cidade de Viena, capital da Áustria (Europa), há décadas vem implementando políticas de planejamento urbano feminista. Um marco significativo é o projeto Frauen-Werk-Stadt I (FWS I), desenvolvido na década de 1990, que não apenas construiu moradias adaptadas às necessidades das mulheres, mas também promoveu a segurança nas ruas e incentivou a participação feminina no desenvolvimento urbano (De Cabo, 2022).

A iniciativa surgiu em 1993 a partir de um concurso público organizado por Eva Kail, urbanista e engenheira reconhecida por integrar a perspectiva de gênero ao planejamento urbano. O edital convocou oito equipes lideradas exclusivamente por mulheres para remodelar partes da capital austríaca, restringindo a participação masculina como resposta ao fato de que, até então, os projetos urbanos vinham sendo quase integralmente conduzidos por homens. Essa diretriz representou uma ruptura simbólica e prática, reforçando a necessidade de dar visibilidade às experiências femininas na produção do espaço urbano (Ghisleni e Ghisleni, 2022).

O Frauen-Werk-Stadt I, concluído em 1997 e projetado por Franziska Ullmann, com a colaboração de Gisela Podreka, Elsa Prochazka e Liselotte Peretti, constitui um conjunto habitacional com 360 apartamentos. Selecionado por sua variedade de unidades e pela concepção cuidadosa dos espaços abertos, o projeto também incluiu um plano paisagístico de Maria Auböck. Além das residências, o FWS I integra áreas comerciais, uma creche e espaços pedonais, articulando-se entre uma grande avenida ao sul e uma vila ao norte, de modo a oferecer um equilíbrio entre acessibilidade e tranquilidade, conforme ilustrado na FIGURA 4.

FIGURA 4 – ESQUEMA DO FRAUEN-WERK-STADT I COM OS EDIFÍCIOS PROJETADOS



FONTE: Coradin (2014).

É importante destacar que, além do Frauen-Werk-Stadt I, também foram desenvolvidos os projetos Frauen-Werk-Stadt II e III. Cada um desses projetos foi desenvolvido com abordagens distintas, mantendo o foco na criação de comunidades habitacionais que atendem a diferentes necessidades e promovem a interação social (Coradin, 2014).

Concluído em 2000, o Frauen-Werk-Stadt II promove a convivência intergeracional, integrando habitações para famílias e idosos em uma área bem servida por transporte público. O projeto adaptou o terreno com uma plataforma intermediária para áreas comuns como lavanderia e espaços para bicicletas, enquanto o espaço central aberto melhora a iluminação e ventilação dos apartamentos, oferecendo jardins e playgrounds para a convivência (Coradin, 2014). A FIGURA 5 ilustra este projeto.

FIGURA 5 – FRAUEN-WERK-STADT II: PÁTIO INTERNO COM ÁREAS DE LAZER



FONTE: Coradin (2014).

Já o Frauen-Werk-Stadt III, finalizado em 2009, envolveu ativamente uma associação de mulheres no processo de planejamento, resultando em um projeto que reflete diretamente as necessidades e desejos das moradoras. O conjunto oferece amplos espaços comuns, incluindo uma cobertura com lavanderia comunitária, sauna e áreas para hortas. Além disso, os corredores largos foram projetados para facilitar a interação e a convivência entre as residentes, promovendo um ambiente colaborativo e comunitário (Coradin, 2014). A FIGURA 6 apresenta imagens desse projeto.

FIGURA 6 – FRAUEN-WERK-STADT III: PÁTIO INTERNO E CORREDORES DE ACESSO ÀS UNIDADES



FONTE: Coradin(2014).

Além dessas iniciativas, em 1999 a prefeitura de Viena realizou uma pesquisa com os habitantes para compreender os diferentes padrões de mobilidade de homens e mulheres. O estudo revelou que os homens utilizavam carro ou transporte público geralmente duas vezes ao dia — para ir e voltar do trabalho —, enquanto as mulheres realizavam trajetos mais complexos, muitas vezes a pé, relacionados ao cuidado, como levar filhos à escola, ir ao médico e fazer compras (Bello, 2014).

Com base nesses resultados, os planejadores decidiram ampliar as calçadas e instalar rampas nas escadarias, de modo a facilitar o deslocamento com carrinhos de bebê, andadores, cadeiras de rodas e também para mulheres que utilizam salto alto. Essas medidas contribuíram para tornar o espaço urbano mais acessível, inclusivo e seguro (Bello, 2014).

2.2.2 Berlim, capital da Alemanha (Europa)

Berlim se destaca pelo compromisso de seus planejadores urbanos em integrar as diferenças de gênero nas políticas públicas. Desde 1999, quando o governo federal alemão, em consonância com as diretrizes da ONU Mulheres, reconheceu o *Gender Mainstreaming* — estratégia que busca inserir a perspectiva de gênero em todas as etapas do planejamento e da gestão pública, garantindo que mulheres e homens sejam igualmente considerados — como princípio orientador fundamental, a cidade passou a desenvolver projetos-piloto de planejamento urbano sensível ao gênero, sobretudo em espaços públicos e de lazer (Berlim, 2011; UN Women, [202-]).

Com a criação de um grupo de trabalho interministerial em 2000 e a consolidação dessa diretriz na legislação urbanística alemã em 2004, Berlim tornou-se referência internacional nesse campo. As ações incluem investimentos em pesquisa e engajamento comunitário para compreender e enfrentar os desafios que as mulheres vivenciam no espaço urbano, bem como melhorias na acessibilidade dos transportes públicos, criação de espaços livres de barreiras e programas que promovem a participação das mulheres na tomada de decisões sobre o futuro da cidade (Bello, 2014; Berlim, 2011).

A FIGURA 7, ilustra a arquitetura na cidade de Berlim, com fachadas coloridas e calçadas de paralelepípedo, que transmitem uma sensação de acolhimento e

segurança. Esse tipo de urbanismo, aliado a uma iluminação adequada, à largura das calçadas e à integração entre habitação, trabalho e lazer, pode ser uma das estratégias para tornar o espaço urbano mais acessível e convidativo às mulheres, fortalecendo tanto a mobilidade quanto o senso de pertencimento e segurança nos espaços públicos (Berlim, 2011; Jacobs, 2011).

FIGURA 7 – URBANISMO EM BERLIM



FONTE: Asensio (2018).

2.2.3 Espanha (Europa)

Na Espanha, a legislação para a igualdade entre homens e mulheres inclui um dispositivo específico voltado ao planejamento urbano. A norma exige que todo projeto de desenvolvimento urbano incorpore um relatório de impacto de gênero, no qual devem ser explicitados aspectos relacionados à segurança de pedestres, tanto no período diurno quanto noturno (De Cabo, 2022).

Na prática, esse requisito tem se traduzido em medidas como a ampliação da iluminação das ruas, a eliminação de áreas escuras e o manejo adequado da vegetação em parques e praças, critérios que contribuem para aumentar a sensação de segurança. Um exemplo é o Centro de Cornellà de Llobregat, na Catalunha, onde

a adoção dessas diretrizes tem sido determinante para aprovar ou cancelar planos urbanísticos que não atendem às exigências de gênero (De Cabo, 2022).

Ainda que não haja tempo suficiente para afirmar que tais políticas tenham produzido uma transformação estrutural na segurança das mulheres nas cidades, sua implementação já representa um avanço significativo. O simples fato de questionar se os projetos consideram a segurança nos espaços públicos, inclusive no período noturno, demonstra um movimento na direção de um urbanismo sensível ao gênero, capaz de tornar visíveis desigualdades antes ignoradas e de promover espaços mais inclusivos (De Cabo, 2022).

2.2.4 Cidade do México, capital do México (América Latina)

Na América Latina, a Cidade do México enfrenta desafios significativos relacionados à violência contra as mulheres. Em resposta a isso, foi implementado o programa “Caminhos Seguros” desde 2019, que visa melhorar a segurança em áreas urbanas através da instalação de iluminação pública eficiente, câmeras de vigilância e pontos de emergência. Essas medidas têm contribuído para reduzir crimes contra mulheres em espaços públicos, embora haja críticas sobre a necessidade de abordagens mais abrangentes e profundas para enfrentar o problema (De Cabo, 2022).

A FIGURA 8 demonstra um protesto da violência contra as mulheres no México, em resposta aos assassinatos de 2 mil mulheres no ano de 2019 (De Cabo, 2022). Esses movimentos têm a importância de expor uma realidade cruel que, muitas vezes, permanece invisibilizada e naturalizada pela sociedade. Eles trazem à tona a urgência de mudanças estruturais e políticas públicas efetivas para garantir a segurança e os direitos das mulheres em espaços urbanos.

ativas configuram-se como uma estratégia que fortalece a vitalidade das ruas, promovendo maior circulação de pessoas e estimulando o convívio social. Ao estabelecer uma relação aberta entre o ambiente privado e a rua, contribuem para a dinamização das calçadas e para a ampliação da vigilância natural. Teixeira e Silva (2018) ressaltam que fachadas ativas evitam a formação de planos fechados, os quais reduzem o bem-estar dos pedestres e desfavorecem o convívio entre diferentes grupos sociais. Assim, ao favorecer a permeabilidade visual e a interação nos pavimentos térreos, o desenho arquitetônico atua como um aliado na construção de cidades mais seguras e inclusivas para as mulheres.

De forma convergente, Zuin e Atem (2019) argumentam que as fachadas ativas permitem rediscutir o papel do andar térreo na dinâmica urbana, tornando-o mais atrativo, interessante e seguro. Os autores definem essa tipologia pelo alinhamento ao passeio público e pelo uso não residencial com acesso aberto à população, o que estabelece uma relação direta entre edifício e logradouro. Ao estimular a inserção de atividades no térreo, as fachadas ativas incentivam a implementação de usos dinâmicos nos passeios públicos, favorecendo a interação social e ampliando a vitalidade dos espaços urbanos.

A desigualdade na distribuição da infraestrutura urbana impacta profundamente a vida das mulheres, especialmente aquelas que vivem nas periferias, onde, devido a um contexto histórico de escravidão e racismo, a maioria é composta por mulheres negras. A falta de serviços essenciais torna o dia a dia mais difícil e inseguro. No entanto, exemplos de cidades que implementaram políticas urbanas focadas nas necessidades femininas, como citados, demonstram que é possível criar espaços mais seguros e acolhedores. Comprometer-se com a inclusão dessas abordagens no planejamento urbano é fundamental para construir cidades onde todas as mulheres se sintam seguras e valorizadas, desfrutando de uma vida urbana mais digna e equilibrada.

A seguir, são apresentados os fatores de infraestrutura voltados à melhoria da segurança urbana das mulheres, que, assim como nos fatores apresentados anteriormente no QUADRO 1, também foram levantados durante a revisão integrativa e serão retomados na metodologia deste trabalho. O QUADRO 2 sintetiza esses fatores, destacando os respectivos autores.

QUADRO 2 – FATORES DE INFRAESTRUTURA PARA A SEGURANÇA URBANA DAS MULHERES

FATORES	AUTORES
Design urbano inclusivo e seguro	- Bello (2014) - Da Silva, Faria e Pimenta (2017) - Peccini (2021) - Raquel (2018)
Iluminação adequada	- Bello (2014) - Da Silva, Faria e Pimenta (2017) - Peccini (2021) - Raquel (2018)
Dimensionamento, qualidade de calçadas e instalação de rampas	- Bello (2014) - Freitas (2019)

FONTE A aurora (2025).

a) Design urbano inclusivo e seguro

Um design urbano inclusivo e seguro promove a mobilidade dos pedestres e garante um acesso adequado ao transporte público. Iniciativa como o alargamento das calçadas e a implementação de rampas nas escadas são essenciais para assegurar a facilidade de movimentação e a segurança, especialmente para grupos vulneráveis, como as mulheres (Bello, 2014).

A precariedade dos serviços públicos, como água e saneamento, afeta de maneira desproporcional essas mulheres, tornando-as mais suscetíveis à insegurança nas ruas. Elas enfrentam desafios adicionais, como a falta de creches e outros equipamentos comunitários, que limitam sua capacidade de mobilidade e acesso a serviços essenciais (Da Silva, Faria e Pimenta, 2017).

Peccini (2021) ressalta a importância de considerar a diversidade de funções no planejamento urbano, garantindo que as necessidades específicas das mulheres sejam atendidas. Isso envolve a proximidade de serviços de saúde, educação e lazer, promovendo um ambiente que seja verdadeiramente acessível e agregador. Além disso, Raquel (2018) enfatiza que é necessário romper com a dicotomia entre espaço público e privado, pois as relações que homens e mulheres estabelecem como o espaço urbano são diferentes. Essa ruptura é fundamental para combater o modelo patriarcal que historicamente violou o direito das mulheres de usar o espaço público. Portanto, lutar pelo direito das mulheres é também lutar pelo direito à cidade.

Assim, entender as dinâmicas que afetam a segurança e a visibilidade das diferentes formas de uso do espaço é um passo essencial para construir cidades mais justas e inclusivas. O design urbano deve ser um reflexo das vivências de todos os cidadãos, garantindo que cada grupo tenha seu direito de habitar e desfrutar da cidade plenamente assegurado (Bello, 2014; Peccini, 2021; Da Silva, Faria e Pimenta, 2017; Raquel, 2018).

b) Iluminação adequada

A iluminação adequada é um dos principais fatores para a segurança e o bem-estar das mulheres nos espaços urbanos. Como defendido por Raquel (2018), o governo e concessionárias devem garantir a universalização da implantação e manutenção da iluminação, assegurando que os serviços cheguem a todas as ruas, becos, praças, ciclovias e parques. A falta de iluminação adequada não só agrava a sensação de insegurança, mas também limita a mobilidade das mulheres, que frequentemente enfrentam riscos ao se deslocar em áreas mal iluminadas.

Além disso, a iluminação pública é uma questão essencial no planejamento urbano. Como observado por De Cabo (2022), a melhoria do espaço público incluindo iluminação e acesso ao transporte, deve ser uma prioridade para evitar desigualdades. Esses elementos, como calçadas largas e ruas arborizadas, são fundamentais para um ambiente que respeite e beneficie a todos (Freitas, 2019).

Embora uma grande parte da violência contra a mulher ocorra no âmbito doméstico, é significativa a violência que as mulheres sofrem no espaço público. Ruas e praças mal iluminadas, lotes vazios e grandes vias de passagem constituem um verdadeiro deserto de insegurança para as mulheres (Peccini, 2021).

Além disso, as longas esperas pelos transportes públicos vulnerabilizam ainda mais aquelas que já estão mais expostas à violência. O assédio nos transportes públicos tem sido alvo de campanhas do movimento feminista (Da Silva, Faria e Pimenta, 2017). Para promover a segurança, é imperativo que as políticas urbanas priorizem a iluminação adequada e outros fatores que impactam diretamente a vida das mulheres, garantindo que os espaços urbanos sejam seguros e acolhedores.

c) Dimensionamento, qualidade de calçadas e instalação de rampas

O dimensionamento e a qualidade de calçadas são aspectos que garante a mobilidade urbana, especialmente para grupos mais vulneráveis. Os planejadores urbanos de diversas cidades têm se empenhado em criar planos que melhorem a mobilidade dos pedestres e o acesso ao transporte público, priorizando a segurança e a facilidade de movimentação (Bello, 2014). Um exemplo notável, já mencionado, ocorreu em Viena, em 1999, quando a prefeitura decidiu alargar as calçadas e instalar rampas em escadarias, facilitando a circulação de carrinhos de bebê, andadores e cadeiras de rodas, promovendo assim uma circulação mais inclusiva (Bello, 2014).

Além disso, iniciativas como o plano de *Gender Mainstreaming*, implantado na capital da Áustria na década de 1990, demonstraram como a compreensão das diferenças nos deslocamentos entre gêneros pode influenciar o planejamento urbano (Freitas, 2019).

Como já ressaltado, este plano incluiu medidas como iluminação pública noturna e alargamento de calçadas, contribuindo para um ambiente mais seguro e acessível para as mulheres, que utilizam mais frequentemente calçadas, ônibus e metrô em comparação aos homens, que têm maior propensão a utilizar carros privados (Freitas, 2019).

Assim, o dimensionamento adequado e a instalação de rampas não são apenas questões técnicas, mas refletem uma abordagem mais ampla de inclusão social e equidade de gênero nas cidades. Não é apenas o dimensionamento da calçada que contribui para a sensação de segurança das mulheres; a escolha do material também influencia diretamente na qualidade e no conforto dos espaços de circulação.

A escolha do material e o conforto proporcionado pelas calçadas constituem aspectos importantes para sua adequada execução. De acordo com Gold (2003), o concreto é a superfície mais indicada para os passeios, pois apresenta maior durabilidade, demanda menor manutenção e proporciona melhores condições de conforto e segurança aos pedestres — em especial às pessoas idosas, usuárias de cadeira de rodas, pais com carrinhos de bebê, mulheres que utilizam salto alto e indivíduos que transportam objetos.

Assim, este aspecto será considerado e destacado na metodologia do presente trabalho como uma proposta de melhoria no planejamento urbano voltado às necessidades das mulheres

2.3 MOBILIDADE SEGURA PARA MULHERES

Embora a mobilidade urbana deva atender a todos, ela apresenta obstáculos significativos para as mulheres, que frequentemente enfrentam assédio e violência até mesmo no transporte público ou em outros meios de deslocamento. De acordo com Bender e Nassi (2021), uma pesquisa realizada através de uma revisão bibliográfica revelou que, apesar de uma tendência para a convergência nos padrões de deslocamento entre homens e mulheres, ainda existem diferenças significativas. A pesquisa revelou que os homens fazem menos viagens do que as mulheres e tendem a usar mais transporte motorizado individual. As mulheres, por outro lado, usam mais transporte público e modos não motorizados.

Além disso, os deslocamentos masculinos são geralmente relacionados ao trabalho, enquanto as mulheres se deslocam com mais frequência para atividades como compras, cuidados com dependentes e trabalho. Essas diferenças nos padrões de deslocamento evidenciam a necessidade de incorporar a perspectiva de gênero no planejamento de transportes, para garantir que as políticas atendam adequadamente às necessidades específicas de ambos os gêneros (Bender e Nassi, 2021).

De acordo com Priya Uteng e Turner (2019), a forma como diferentes grupos de mulheres utilizam as opções de mobilidade varia de acordo com seu estágio de vida, condições e o contexto em que vivem. Esse conhecimento das diferentes experiências dessas mulheres pode ser usado por planejadores para promover e expandir práticas de mobilidade sustentável, transformando-as em normas diárias, desde que haja uma análise contínua sobre as necessidades das usuárias e os serviços oferecidos (Priya Uteng e Turner, 2019)

Diante disso, é essencial adotar um planejamento urbano sensível ao gênero, que leve em consideração os diversos deslocamentos realizados pelas mulheres na cidade e sua relação com a divisão sexual do trabalho. A necessidade de conciliar múltiplas responsabilidades, como trabalho remunerado e tarefas domésticas, destaca a importância de repensar a organização das cidades. A divisão tradicional entre áreas residenciais e comerciais, comum nas cidades modernas, muitas vezes

não contempla as diferentes realidades vivenciadas por homens e mulheres na urbanidade (Da Silva, Faria e Pimenta, 2017).

A segurança das mulheres no transporte público envolve questões relacionadas à prevenção de incidentes, como assédio sexual. De acordo com Ceccato (2016), melhorias na segurança das mulheres dependem de mudanças no sistema de transporte público. A autora ressalta que, embora programas voltados para a conscientização e denúncia sejam importantes, seu impacto é limitado se não houver um vínculo com mudanças fundamentais nos serviços de transporte.

Além disso, a falta de suporte pós-incidente, como apoio emocional e legal, compromete a efetividade dessas iniciativas. Para que as mulheres se sintam motivadas a relatar incidentes, é necessário que as empresas de transporte colaborem com organizações locais e ofereçam apoio legal (Ceccato, 2016). Esse panorama de insegurança se reflete na maneira como homens e mulheres percebem e vivenciam a mobilidade urbana de forma distinta. Nóbrega (2023) realizou um estudo em Brasília, no Distrito Federal, sobre os fatores que influenciam a escolha do modo de transporte a partir da perspectiva de gênero.

A pesquisa de Nóbrega (2023) apontou que as mulheres são mais impactadas por fatores como o tempo gasto com atividades domésticas, o risco de assédios (sexuais ou físicos) ao caminhar na rua ou utilizar transportes públicos, o tempo despendido nos deslocamentos diários e a qualidade da iluminação pública. Já os homens não demonstraram perceber esses fatores como relevantes. Esse contraste evidencia como as condições de segurança afetam de maneira desigual as experiências de mobilidade entre os gêneros.

De acordo com Sobral e Faria (2021), um exemplo notável de uma medida de planejamento urbano em prol da segurança das mulheres foi a Lei nº 4.733/2006, estabelecida no Estado do Rio de Janeiro. Esta lei determinava a disponibilização de vagões exclusivos para mulheres nos horários de pico nos serviços de trem e metrô, conhecidos como "vagões rosa". Originada do Projeto de Lei 3.168/2006, essa iniciativa tinha como objetivo garantir segurança e conforto durante os deslocamentos das mulheres.

No entanto, frequentemente era necessário um monitoramento para evitar o descumprimento da regra que restringia o uso do vagão exclusivamente às mulheres. A FIGURA 09 retrata um homem sendo flagrado utilizando um vagão rosa, enquanto a FIGURA 10 mostra um vagão rosa em uso.

FIGURA 09 – HOMEM FLAGRADO UTILIZANDO O VAGÃO ROSA



FONTE: Águila (2019).

FIGURA 10 – VAGÃO ROSA



FONTE: Águila (2019).

No entanto, a lei foi posteriormente cancelada, enfrentando desafios em São Paulo, como na década de 1990 e novamente em 2013, quando um projeto de lei semelhante foi vetado pelo governador estadual da época. Essas medidas provocaram debates sobre segregação de gênero e eficácia na prevenção da violência contra as mulheres, evidenciando as preocupações levantadas pelo Conselho Estadual da Condição Feminina — órgão colegiado criado em 1983 pelo Governo do Estado de São Paulo, com a finalidade de propor, acompanhar e fiscalizar políticas públicas voltadas à igualdade entre homens e mulheres, além de atuar na defesa dos direitos femininos — e por grupos de mulheres em manifestações contrárias (Sobral e Faria, 2021).

Diante dos desafios enfrentados pelas mulheres na mobilidade urbana, como o assédio e a insegurança, surgem iniciativas baseadas na cooperação entre mulheres, destacando-se a campanha "Vamos Juntas?", idealizada por Babi Souza, uma jornalista. Inicialmente lançada em uma página no Facebook, a iniciativa incentiva mulheres a caminharem juntas para aumentar a segurança. Com o tempo, o movimento se consolidou como uma mobilização digital voltada à proteção coletiva e à modificação de padrões de comportamento nos espaços urbanos (Mello, 2016; Silva, 2021).

A jornalista (Babi Souza) enfatiza a diferença na percepção da violência entre os gêneros ao afirmar: "Homens têm medo de assalto, da violência urbana; mulheres se preocupam com o que pode acontecer a seus corpos". A campanha resultou na publicação do livro *Vamos juntas? O guia da sororidade para todas*, lançado em maio de 2016 pela editora Record, fundamentado nos relatos compartilhados na página da campanha (Mello, 2016).

Nesse contexto digital, o Cyberfeminismo emergiu no início da década de 1990 como uma proposta de apropriação das tecnologias de informação e comunicação pelas mulheres, recusando a ideia de uma "identidade universal de mulher" — que homogeneíza experiências diversas — e afirmando a pluralidade de vivências no ciberespaço. Assim, apresenta-se como um movimento que utiliza as ferramentas tecnológicas tanto para ampliar vozes e reconhecer diferenças quanto para resistir às dinâmicas patriarcais que ainda atravessam a sociedade (Barros, 2019).

No entanto, Barros (2019) sugere que essa terminologia seja repensada para "ativismo digital", já que o acesso desigual à internet exclui muitas mulheres do debate.

Segundo a autora, o ativismo digital precisa considerar as diversas realidades femininas para alcançar uma mobilidade urbana mais segura e igualitária (Barros, 2019; Silva, 2021)

De acordo com a ActionAid (2016), a coordenadora da campanha Cidades Seguras para as Mulheres no Brasil, Glauce Arzua, destaca o impacto significativo da violência urbana na mobilidade feminina, afetando especialmente as mulheres em situação de vulnerabilidade econômica. A campanha, lançada no Brasil em 2014, visa melhorar a qualidade dos serviços públicos urbanos, tornando os espaços mais acolhedores e seguros para mulheres e meninas.

Segundo dados da ActionAid (2016), um levantamento realizado revelou que 79% das mulheres entrevistadas em quatro estados brasileiros percebem que a má qualidade dos serviços públicos dificulta suas vidas, limitando seu acesso ao estudo e ao trabalho.

A ActionAid (2016) defende um planejamento urbano que incorpore a perspectiva das mulheres desde a concepção, visando aprimorar os serviços públicos para garantir que todas as mulheres tenham seu direito de ir e vir assegurado com segurança, possibilitando que alcancem seu pleno potencial.

Dessa forma, a mobilidade urbana para as mulheres é um campo onde persistem desafios consideráveis, principalmente relacionados ao assédio e à violência nos espaços públicos. A necessidade urgente de um planejamento urbano sensível ao gênero e políticas públicas eficazes se faz evidente para garantir que todas as mulheres possam exercer seu direito de ir e vir com segurança.

Iniciativas como o "Vamos Juntas?" e os debates sobre ativismo digital, analisados por Barros (2019) e Silva (2021), evidenciam a importância de abordagens inclusivas para a promoção de uma mobilidade urbana mais equitativa e segura.

Nesse contexto, o QUADRO 3 sintetiza os fatores e respectivos autores levantados na revisão integrativa, de forma semelhante ao que já foi apresentado nos QUADRO 1 e QUADRO 2. Esses fatores também serão retomados na metodologia, sendo aqui apresentados como referência para a discussão sobre a mobilidade urbana segura para as mulheres.

QUADRO 3 – FATORES DE MOBILIDADE URBANA SEGURA PARA AS MULHERES

FATORES	AUTORES
Acessibilidade e segurança ao transporte público	- Bello (2014) - Da Silva, Faria e Pimenta (2017) - Peccini (2021) - Moura e Melo (2017)

FONTE A aurora (2025).

a) Acessibilidade e segurança ao transporte público

A acessibilidade e a segurança no transporte público são temas centrais para o desenvolvimento de cidades mais inclusivas e justas. Os planejadores urbanos, cientes dessas demandas, têm focado em melhorar a mobilidade dos pedestres e o acesso ao transporte público, além de promover a segurança, especialmente à noite. O desafio da insegurança no espaço público, especialmente para as mulheres, é uma questão persistente. Ruas escuras, a demora no transporte público e o assédio dentro e fora dos coletivos são exemplos da violência que afeta diretamente a vida das mulheres. Como aponta Bello (2014), historicamente as cidades foram construídas sob uma perspectiva masculina, excluindo as mulheres como beneficiárias plenas do espaço público, o que gera vulnerabilidade e a necessidade de elas desenvolverem estratégias de proteção, como evitar sair sozinhas ou em determinados horários.

Além disso, Da Silva, Faria e Pimenta (2017) ressaltam que a permanência de espaços propícios para a violência sexista, como ruas mal iluminadas e lotes vazios, agrava essa insegurança. As longas esperas pelo transporte público são um dos fatores que contribuem para essa vulnerabilidade, especialmente para as mulheres, que são mais prejudicadas pela precariedade dos serviços públicos e pela falta de infraestrutura adequada. A inexistência de equipamentos públicos comunitários e a precariedade nos serviços de transporte público afetam diretamente as mulheres, que, devido às múltiplas tarefas que desempenham, precisam fazer mais deslocamentos pela cidade.

A violência que ocorre no espaço público, muitas vezes, reforça desigualdades já existentes. Peccini (2021) destaca a necessidade de planejar o território a partir das necessidades específicas de mulheres e grupos sociais vulneráveis, entendendo as desigualdades de gênero e raça como estruturais na organização da cidade. De acordo com a autora, esse planejamento precisa

considerar uma escala menor e menos funcionalista, focada nas diferenças e nas experiências dessas mulheres. Para que elas possam viver e usufruir plenamente da cidade, é necessário garantir-lhes tempo, liberdade e segurança.

Dados estatísticos de Moura e Melo (2017) reforçam que a mobilidade urbana é, muitas vezes, um impeditivo para o desenvolvimento social das mulheres. O direito de ir e vir com segurança é frequentemente negado, o que as força a viverem à margem da sociedade ou a se arriscarem diariamente. Assim, fica evidente a necessidade de políticas públicas que promovam maior acessibilidade e segurança no transporte público, permitindo que todas as pessoas, especialmente as mais vulneráveis, possam transitar livremente e com dignidade na cidade.

Esses desafios indicam que a criação de um espaço urbano inclusivo precisa de uma transformação que considere as necessidades de todos os cidadãos, garantindo o direito à cidade de maneira igualitária. Criado pelo governo de São Paulo, o projeto “Abrigo Amigo” oferece companhia a mulheres que aguardam sozinhas pelo transporte público. Por meio de um painel digital, elas podem fazer uma videochamada com uma atendente do programa, proporcionando maior segurança e acolhimento durante a espera (Estado de São Paulo, 2023).

O projeto é acessível em pontos estratégicos da cidade. Para iniciar a videochamada, a passageira apenas precisa pressionar um botão no painel digital, que conecta diretamente a uma central de atendimento ativa, no caso do estado de São Paulo, das 20h às 5h. Equipados com câmera noturna, microfone, sensor de presença e conexão à internet, esses pontos permitem que a atendente visualize o ambiente ao redor da passageira e possa, em casos de emergência, acionar a polícia ou o socorro médico (Estado de São Paulo, 2023).

Os pontos de ônibus com o Abrigo Amigo foram escolhidos em áreas mais sensíveis de São Paulo para o público feminino, com menor movimentação noturna, como a Avenida Tiradentes, próxima ao Centro Paula Souza e ao Museu de Arte Sacra. Outros pontos contemplados são a Estação da Luz, as Avenidas Rangel Pestana e Nove de Julho, além das Avenidas Brigadeiro Luís Antônio, Ipiranga e Angélica (Estado de São Paulo, 2023).

Essa iniciativa busca tornar o transporte público mais seguro e acolhedor para mulheres que, muitas vezes, enfrentam o receio de esperar sozinhas em pontos pouco movimentados (Estado de São Paulo, 2023). Além da cidade de São Paulo, o projeto Abrigo Amigo está presente em outras cidades, como Campinas e Rio de Janeiro. A

plataforma “Abrigo Amigo” disponibiliza um mapa com as cidades participantes, permitindo que as usuárias localizem o ponto com o Abrigo Amigo mais próximo (Estado de São Paulo, 2023). A FIGURA 11 apresenta a imagem de uma mulher utilizando o projeto Abrigo Amigo e conversando por meio de uma videochamada com uma atendente do programa.

FIGURA 11 – ABRIGO AMIGO



FONTE: Governo de São Paulo (2023).

3 MATERIAL E MÉTODOS

Esta pesquisa utiliza uma abordagem qualitativa para explorar e compreender os fatores de mobilidade urbana e infraestrutura de transporte relevantes para as necessidades das mulheres. Quanto à natureza, é classificada como pesquisa aplicada, visando melhorar as condições práticas desses fatores, inicialmente identificados por meio de uma revisão integrativa da literatura, além de analisar sua implementação em uma área específica no bairro Centro de Curitiba – Paraná. O objetivo descritivo e exploratório, está identificado na escassez de literatura desta temática, voltada a mobilidade e infraestrutura, fazendo necessário, dessa forma, a

exploração do tema. Os procedimentos da pesquisa incluem uma revisão integrativa detalhada da literatura para levantar os fatores e uma análise espacial para verificar sua aplicação prática, permitindo a identificação de lacunas na infraestrutura existente. Para maior clareza, a FIGURA 12 apresenta um organograma da estrutura metodológica da pesquisa.

FIGURA 12 – PROCEDIMENTO METODOLÓGICO



FONTE: A autora (2025).

Com base nas definições de Moresi (2003), uma pesquisa classificada com abordagem qualitativa, natureza aplicada e objetivo descritivo e exploratório, utiliza métodos qualitativos para explorar a dinâmica entre o mundo real e a subjetividade dos indivíduos. A abordagem qualitativa enfatiza a interpretação e compreensão dos fenômenos estudados, capturando a complexidade das experiências e percepções dos participantes ou autores.

Quanto à natureza aplicada, essa pesquisa visa gerar conhecimentos direcionados à aplicação prática, buscando solucionar problemas específicos e adaptar-se às necessidades e contextos locais. De acordo com o autor, o objetivo exploratório significa que essa pesquisa é realizada em áreas onde existe pouco conhecimento sistematizado, iniciando sem hipóteses pré-definidas para permitir a exploração e descoberta de novas questões e insights ao longo do processo de investigação (Moresi, 2023).

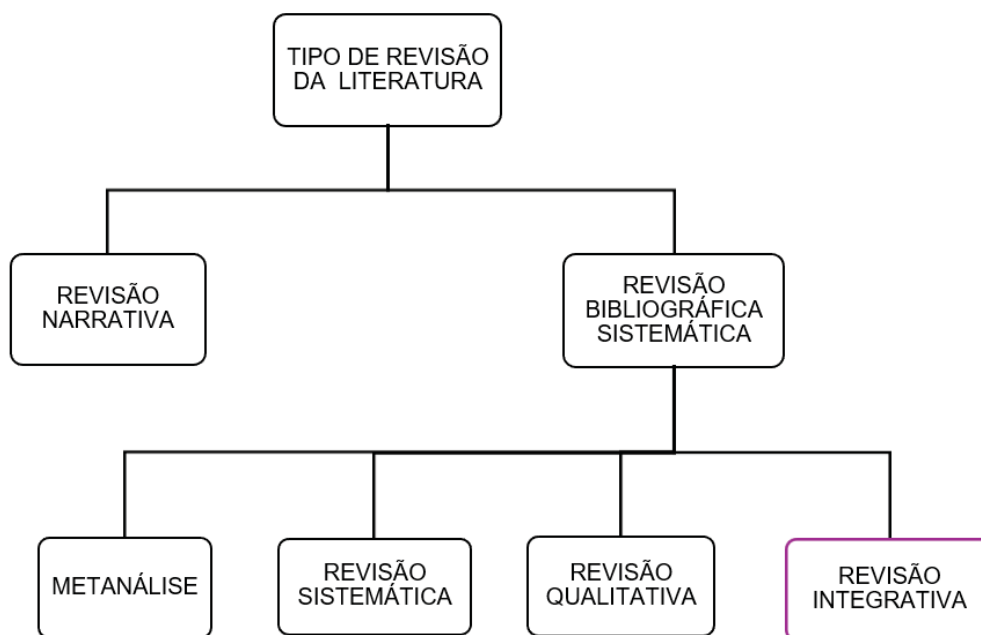
3.1 REVISÃO INTEGRATIVA

De acordo com Botelho, Cunha e Macedo (2011), as pesquisas de revisão assim como outras modalidades de publicações científicas, constituem uma forma de investigação baseada na consulta de fontes bibliográficas ou eletrônicas para reunir e analisar os resultados de pesquisas pré-existentes, com o objetivo de fundamentar teoricamente um tema específico. Segundo os autores, existem duas principais categorias de artigos de revisão: as revisões narrativas e as revisões sistemáticas.

As revisões narrativas proporcionam uma visão ampla sobre o desenvolvimento ou estado da arte de um assunto, fundamentando-se na análise teórica ou contextual do autor. Elas não detalham as fontes de informação, metodologias de busca, ou critérios de avaliação e seleção, se concentrando principalmente na interpretação pessoal do autor a partir da literatura publicada (Rother, 2007).

Por sua vez, as revisões sistemáticas são projetadas para responder a perguntas específicas, utilizando abordagens explícitas e sistemáticas para identificar, selecionar, avaliar criticamente e sintetizar os dados dos estudos incluídos na revisão (Castro, 2001). Esta categoria se subdivide em quatro métodos distintos: meta-análise, revisão sistemática, revisão qualitativa e revisão integrativa, cada uma com sua abordagem específica para análise e síntese de dados (Rother, 2007; Botelho, Cunha e Macedo, 2011). A FIGURA 13 ilustra um organograma dos diferentes tipos de revisão de literatura, facilitando a visualização de suas classificações e métodos.

FIGURA 13 – TIPOS DE REVISÃO DE LITERATURA



FONTE: Adaptado pela autora (2025), baseado em Botelho, Cunha e Macedo (2011).

Para o desenvolvimento deste trabalho, foi empregada a metodologia de Revisão Integrativa, a qual está destacada com a cor lilás na FIGURA 13. Esta abordagem, combina estudos experimentais e não-experimentais, que possibilita a construção de uma análise abrangente da literatura existente. Ela permite uma compreensão completa do fenômeno analisado ao integrar dados teóricos e empíricos, além de incluir um amplo leque de propósitos, como a definição de conceitos, revisão de teorias e evidências, e análise de problemas metodológicos (Souza, Silva e Carvalho, 2010).

Dessa forma, segundo Souza, Silva e Carvalho (2010), a revisão integrativa proporciona uma base sólida para discussões detalhadas sobre métodos e resultados de pesquisas anteriores e oferece ideias para futuros estudos. Conforme mencionado por Botelho, Cunha e Macedo (2011, p. 127), “O termo integrativo deriva da integração de opiniões, conceitos ou ideias extraídas das pesquisas empregadas no método”.

De acordo com Souza, Silva e Carvalho (2010), a revisão integrativa é dividida em seis fases distintas: na 1ª fase ocorre a elaboração da pergunta norteadora; na 2ª fase é realizada a busca ou amostragem na literatura; na 3ª fase ocorre a coleta de dados; na 4ª fase é feita a análise crítica dos estudos incluídos; na 5ª fase ocorre a discussão dos resultados; e na 6ª fase é feita a apresentação da revisão integrativa. A FIGURA 14 apresenta sequência das fases da revisão integrativa.

FIGURA 14 – FASES DA REVISÃO INTEGRATIVA



FONTE: Adaptado pela autora (2025), Baseado Souza, Silva e Carvalho (2010).

Dessa forma, a revisão bibliográfica integrativa, do presente estudo, foi conduzida com base na seguinte pergunta norteadora para esta fase, presente no QUADRO 4:

QUADRO 4 – PERGUNTA NORTEADORA

“Quais são os fatores necessários em termos de infraestrutura e mobilidade para garantir uma cidade planejada visando a segurança das mulheres?”.

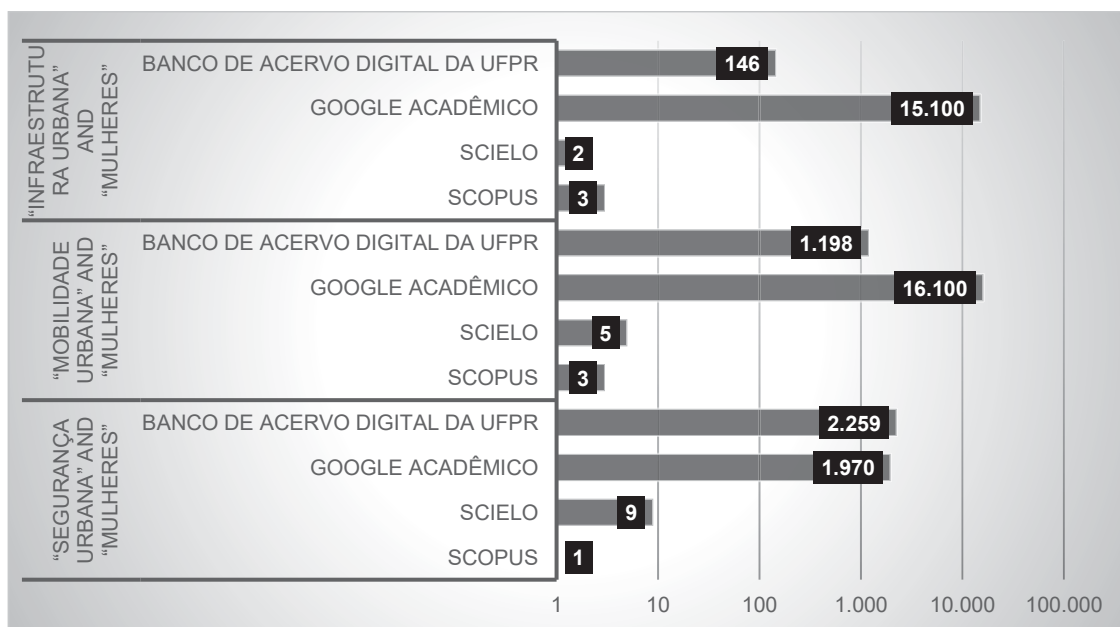
Fonte: A autora (2025).

Para isso, foram utilizadas plataformas de pesquisas como o Banco de Acervo Digital da UFPR, Google Acadêmico, SciELO e Scopus. As buscas foram realizadas utilizando combinações de palavras-chave conforme demonstrado no GRÁFICO 1. As palavras-chave incluíram termos como "Infraestrutura urbana", "Mulheres", "Mobilidade urbana" e "Segurança urbana". Não foram aplicados filtros temporais nem restrições quanto aos tipos de publicações, com o intuito de, em uma primeira busca, identificar tudo o que existia sobre o tema.

O GRÁFICO 1, apresenta a quantidade de resultados obtidos para cada combinação de palavras-chave em diferentes portais pesquisados. O gráfico está em

escala logarítmica para facilitar a visualização dos dados, permitindo que diferenças relativas em dados de diferentes magnitudes sejam visualizadas mais claramente.

GRÁFICO 1 – QUANTIDADE DE PUBLICAÇÕES POR PORTAL (ESCALA LOGARÍTMICA)



Fonte: A autora (2025).

A partir do GRÁFICO 1, que apresentou a distribuição quantitativa das publicações levantadas nos diferentes portais, realizou-se uma leitura crítica e qualitativa do material. Esse processo possibilitou a extração, organização e classificação dos principais fatores recorrentes na literatura sobre segurança urbana e mobilidade para mulheres. Os elementos identificados foram sistematizados e representados no organograma da FIGURA 15, que sintetiza os fatores de infraestrutura e mobilidade.

Para o levantamento dos fatores, priorizou-se a leitura de artigos, por apresentarem conteúdos mais objetivos e sucintos. A partir dos resultados das buscas apresentados no GRÁFICO 1, foram selecionadas, com base em títulos e resumos, as publicações mais alinhadas ao objetivo da pesquisa. A leitura crítica desse material possibilitou identificar fatores observáveis no espaço urbano (meio físico) e fatores relacionados às ações e políticas de apoio (meio informativo). Cabe destacar que alguns fatores encontrados na literatura foram descartados por serem demasiadamente amplos ou pouco aplicáveis ao contexto da pesquisa.

O organograma da FIGURA 15 ilustra a organização da divisão entre os meios físicos e informativos, destacando como esses elementos se relacionam com a criação de um ambiente urbano seguro e acessível. No meio físico, estão os aspectos tangíveis do espaço urbano, como iluminação pública, pavimentação, sinalização e áreas seguras. Em contrapartida, os meios informativos englobam ações públicas, legislações, campanhas de conscientização e movimentos sociais que promovem a segurança e a mobilidade urbana.

FIGURA 15 – ORGANOGRAMA DE FATORES DE INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE



FONTE: A autora (2025).

Em relação aos fatores levantados, o QUADRO 5 apresenta as colunas com os fatores identificados, os meios aplicáveis, os autores e títulos dos artigos, as contribuições dos autores (síntese) sobre cada fator e a forma como cada fator foi

aplicado. A coluna *Fatores Levantados* apresenta todos os fatores identificados como relevantes para a pesquisa. A coluna *Meio Aplicável* apresenta a divisão entre fatores presentes no meio físico e fatores presentes nos meios informativos. A coluna *Títulos e Autores* lista os títulos e autores dos artigos nos quais os fatores foram identificados. A coluna *Contribuições dos Autores (Síntese)* resume a contribuição de cada autor para o fator identificado, sendo essas contribuições citações indiretas ou diretas dos autores, destacadas entre aspas. Por fim, a coluna *Aplicação* explica brevemente como cada fator foi aplicado na pesquisa.

QUADRO 5 – FATORES PARA SEGURANÇA URBANA DAS MULHERES

FATORES LEVANTADOS		MEIO APLICÁVEL	TÍTULO E AUTORES	CONTRIBUIÇÕES DOS AUTORES (SÍNTESE)	APLICAÇÃO
AÇÃO PÚBLICA		INFORMATIVO	Título: Feminismo e o espaço urbano: apontamentos para o debate. Autores: Da Silva, Faria e Pimenta (2017).	Ação pública refere-se ao "planejamento e urbanismo" e às "intervenções realizadas pelo Estado" que visam "garantir uma cidade planejada" e "buscar soluções específicas" para problemas urbanos, incluindo segurança e acessibilidade, com foco particular nas necessidades das mulheres.	Foram buscadas informações em sites da Prefeitura de Curitiba-PR sobre projetos e políticas que integraram a perspectiva de gênero, promoveram a segurança e a acessibilidade das mulheres, além de abordarem a mobilidade urbana e a infraestrutura voltada a elas. Também foram analisadas iniciativas locais para compreender de que forma integraram políticas de segurança e mobilidade, bem como promoveram proteção mútua e equidade. Sites de busca: Secretaria da Segurança Pública do Paraná Site Oficial da Prefeitura de Curitiba. Secretaria Municipal de Urbanismo de Curitiba. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC).
			Título: Mobilidade e Feminismo, território e subjetividades. Ideias por Marina Kohler Harkot. Autores: Santoro, Lacerda e Lemos (2021).	Ação pública é "a integração entre políticas, especialmente pensando as políticas de segurança pública e seu pouco ou quase nenhum diálogo com as demais." Refere-se ao desenvolvimento e implementação de políticas que atendam às necessidades específicas das mulheres, promovendo a segurança e equidade na mobilidade urbana.	
			Título: "Vamos juntas" um convite para caminhararmos juntas. Autor(a): Silva (2021).	Ação pública são iniciativas que buscam mudanças sociais e políticas coletivas. A autora demonstra isso ao mencionar que o "Vamos Juntas?" é um convite aberto à mudança de postura e ao relatar intervenções diretas, como a atuação de uma mulher que ajudou uma menina em uma situação de assédio: "Eu fui em direção a eles, tirei o braço dele de cima dela e a levei até o mercado."	
			Título: Violências, Sociabilidades e Resistências uma etnografia do vagão rosa no sistema. Metroferroviário do Rio de Janeiro Autores: Sobral e Farias (2021).	Ação pública envolve a elaboração de políticas que consideram "diferentes processos de subjetivação dos indivíduos" e as disputas sociais envolvidas, englobando a análise e a implementação de medidas para atender às necessidades das mulheres e promover a equidade social.	

(continua)

(continua)

FATORES LEVANTADOS	MEIO APLICÁVEL	TÍTULO E AUTORES	CONTRIBUIÇÕES DOS AUTORES (SÍNTESE)	APLICAÇÃO
ACESSIBILIDADE E SEGURANÇA AO TRANSPORTE PÚBLICO	FÍSICO	Título: A man's world: queremos cidades para mulheres. Autor(a): Bello (2014).	"Melhorar a mobilidade dos pedestres e o acesso ao transporte público" significa garantir que as mulheres possam se deslocar com facilidade e segurança, aumentando a eficiência e a cobertura do transporte público.	Foi verificado, na área estudada, se as estações e paradas de transporte público possuem infraestrutura acessível, como rampas e elevadores, e se a sinalização estava adequada. Além disso, foram examinadas as condições de segurança nas áreas de transporte, considerando a iluminação, a presença de agentes de segurança e a existência de medidas ou campanhas contra o assédio às mulheres. Ferramentas de buscas: Visitas in loco Street View (Google Maps)
		Título: Feminismo e o espaço urbano: apontamentos para o debate. Autores: Da Silva, Faria e Pimenta (2017).	Trata da "facilidade de deslocamento" e das "longas esperas pelos transportes públicos" que podem "vulnerabilizar" as mulheres. Refere-se também às campanhas contra o "assédio nos transportes públicos" que afetam a mobilidade e a segurança das mulheres.	
		Título: Lazer e trabalho na vida Das mulheres existe o lugar público do ócio para elas? Autor(a): Peccini (2021).	Refere-se à "precariedade do transporte tanto em termos físicos como em termos de trajetos e linhas," que afeta diretamente a mobilidade das mulheres e a necessidade de "pensar outras formas de locomoção," com uma melhor organização dos transportes.	
		Título: Mobilidade urbana na perspectiva das mulheres: hacktivismo no mapeamento de assédio em transportes públicos. Autores: Moura e Melo (2017).	"Elas têm diariamente o direito de ir e vir negado, restando-lhes duas opções: viver à margem da sociedade ou se arriscar nos caminhos diários e viver à mercê da violência urbana." Acessibilidade ao transporte público garante que todos possam usá-lo de forma segura, especialmente mulheres, assegurando seu direito de ir e vir sem medo de violência.	

(continua)

FATORES LEVANTADOS	MEIO APLICÁVEL	TÍTULO E AUTORES	CONTRIBUIÇÕES DOS AUTORES (SÍNTESE)	APLICAÇÃO
DIMENSIONAMEN-TO, QUALIDADE DE CALÇADAS, E INSTALAÇÃO DE RAMPAS	FÍSICO	Título: A man's world: queremos cidades para mulheres. Autor(a): Bello (2014). Título: Estudos Feministas sobre a Questão Urbana: Abordagens e Críticas. Autor(a): Freitas (2019). Título: Mulheres em bicicleta: mobilidade urbana e direito à cidade. Autor(a): Raquel (2018).	“As calçadas foram alargadas e as escadas da cidade ganharam rampas”, se refere à adaptação das calçadas e a inclusão de rampas para facilitar o trânsito de carrinhos de bebê, andadores e cadeiras de rodas, tornando o ambiente urbano mais acessível. “A expansão e o alargamento das calçadas, juntamente com a instalação de rampas, visam tomar os espaços urbanos mais acessíveis e inclusivos, permitindo a circulação de todos, incluindo mulheres com bebês, crianças, idosos e pessoas com deficiência.” O “movimento cicloativista” é fundamental para a “mobilidade urbana” das mulheres, que enfrentam desafios específicos. Incorporar a “perspectiva de gênero” nas políticas públicas promove um espaço urbano mais inclusivo. A experiência das mulheres nesse movimento contribui para a “construção de cidadania” e um “direito à cidade” mais justo.	Foram analisadas as calçadas e rampas no espaço físico, verificando-se se atendiam às dimensões mínimas segundo a norma e se estavam em bom estado, permitindo a circulação de pedestres, carrinhos de bebê e cadeiras de rodas. Também foi verificada a instalação das rampas, observando se estavam localizadas em pontos estratégicos, com inclinação e superfície adequadas. Analisou-se ainda se tanto as calçadas quanto as rampas encontravam-se livres de bloqueios e possuíam sinalização adequada para garantir acessibilidade. Além disso, foi avaliada a qualidade do material e o conforto das calçadas, assegurando uma superfície bem mantida e segura para todos, especialmente para mulheres. Obs.: Para a verificação, foram seguidas as normas da ABNT NBR 9050:2020. Ferramentas de buscas: Visitas in loco Street View (Google Maps)
DENÚNCIA E RESPOSTA RÁPIDA E TECNOLOGIA PARA MAPEAMENTO DE VIOLÊNCIA	INFORMATIVO	Título: Mobilidade urbana na perspectiva das mulheres: hacktivismo no mapeamento de assédio em transportes públicos. Autores: Moura e Melo (2017). Título: A man's world: queremos cidades para mulheres. Autor(a): Bello (2014).	“A articulação com outras desenvolvedoras a partir do grupo Women Who Code Recife, na rede social Facebook, deu início ao desenvolvimento da rede Nina. [...] Ao fazer a denúncia ativa-se uma rede de apoio de outros usuários Nina próximos à vítima.” Aplicativos como o Nina permitem denúncias rápidas de violência e ativam uma rede de apoio próxima, mapeando incidentes para prevenir futuras ocorrências. “Ação que chama atenção da comunidade para locais públicos com falhas na iluminação e pressiona o poder público tomar providências.” Envolve o uso de tecnologias para identificar e relatar problemas de segurança, como má iluminação, e pressionar autoridades a tomar medidas corretivas.	Foram verificadas informações em sites locais da Prefeitura e do Governo de Curitiba-PR sobre denúncia, resposta rápida e tecnologias para o mapeamento da violência contra a mulher. Também foram consultadas fontes governamentais para identificar se existiam políticas de segurança, mecanismos de denúncia e ferramentas tecnológicas disponíveis para a gestão e prevenção da violência contra a mulher na cidade. Sites de busca: Secretaria da Segurança Pública Paraná. Defensoria Pública do Paraná Site Oficial da Prefeitura de Curitiba Portal da Mulher Paranaense

(continua)

FATORES LEVANTADOS	MEIO APLICÁVEL	TÍTULO E AUTORES	CONTRIBUIÇÕES DOS AUTORES (SÍNTESE)	APLICAÇÃO
DESIGN URBANO INCLUSIVO E SEGURO	FÍSICO	Título: A man's world: queremos cidades para mulheres. Autor(a): Bello (2014).	"Criar projetos urbanísticos que considerassem o viés do gênero" significa planejar a cidade levando em conta as necessidades específicas das mulheres, para garantir que o espaço urbano seja seguro e acessível para todos.	Foi observado se o recorte em estudo apresentava fachadas ativas, quadras de comprimento adequado e outros elementos que incentivavam o deslocamento a pé, aumentando a presença de pessoas e a vigilância natural. Também foram analisados aspectos como a visibilidade, a proximidade de pontos de apoio para facilitar pedidos de ajuda e a fluidez no espaço, de modo a garantir que o ambiente fosse acessível e seguro para todos os usuários. Ferramentas de busca: Visitas in loco Street View (Google Maps)
		Título: Feminismo e o espaço urbano: apontamentos para o debate. Autores: Da Silva, Faria e Pimenta (2017).	Envolve a criação de "espaços propícios para a segurança das mulheres", que devem considerar a "divisão sexual do trabalho" e os "diversos deslocamentos que as mulheres fazem na cidade". O design deve evitar "espaços de insegurança" e promover a inclusão e a segurança.	
		Título: Lazer e trabalho na vida Das mulheres existe o lugar público do ócio para elas? Autor(a): Peccini (2021).	Design urbano inclusivo e seguro utiliza dados do cotidiano das mulheres para garantir a "visibilização" do uso do espaço, promovendo "diversidade de funções e acesso a serviços públicos", enquanto enfrenta as "desigualdades de gênero e raça".	
		Título: Mulheres em bicicleta: mobilidade urbana e direito à cidade. Autor(a): Raquel (2018).	A necessidade de considerar a perspectiva de gênero" e "romper com a dicotomia entre espaço público e privado". É a criação de um "espaço que garanta às mulheres o direito à cidade", garantindo que todos possam se apropriar e participar do espaço urbano.	
ILUMINAÇÃO ADEQUADA	FÍSICO	Título: A man's world: queremos cidades para mulheres. Autor(a): Bello (2014).	"Em iluminação, governo e concessionárias devem garantir a universalização da implantação e manutenção" refere-se à necessidade de garantir que todas as áreas públicas sejam bem iluminadas, prevenindo a insegurança e melhorando a visibilidade durante a noite.	Foi verificado se havia adequação da iluminação pública para garantir visibilidade e segurança em todas as áreas. Observou-se a presença de iluminação destinada a promover segurança e evitar pontos escuros. Também foi avaliado se os espaços estavam bem iluminados, permitindo que as pessoas vissem e fossem vistas, contribuindo para um ambiente mais seguro e acessível. Ferramentas de buscas: Visitas in loco Street View (Google Maps)
		Título: Como tornar as cidades mais seguras para mulheres: os planos do urbanismo feminista. Autor(a): De Cabo (2022).	Iluminação adequada é essencial para a "segurança passiva", garantindo que espaços públicos sejam visíveis e seguros. Aumenta a sensação de segurança e previne crimes, evitando áreas escuras que podem ser perigosas. Esse investimento contribui para "aumentar a percepção de segurança" e melhora o ambiente urbano, tanto no período diurno quanto no noturno.	

(continua)

FATORES LEVANTADOS	MEIO APLICÁVEL	TÍTULO E AUTORES	CONTRIBUIÇÕES DOS AUTORES (SÍNTESE)	APLICAÇÃO
		Título: Estudos Feministas sobre a Questão Urbana: Abordagens e Críticas. Autor(a): Freitas (2019). Título: Feminismo e o espaço urbano: apontamentos para o debate. Autores: Da Silva, Faria e Pimenta (2017). Título: Lazer e trabalho na vida Das mulheres existe o lugar público do ócio para elas? Autor(a): Peccini (2021). Título: Mobilidade urbana na perspectiva das mulheres: hacktivismo no mapeamento de assédio em transportes públicos. Autores: Moura e Melo (2017).	“A iluminação pública é importante no planejamento das cidades, pois contribui para a segurança e facilita a movimentação das mulheres em espaços urbanos durante a noite.” Refere-se a “ruas e praças mal iluminadas” que são descritas pelo autor como “espaços de muita insegurança para as mulheres”. Uma “iluminação adequada” é essencial para evitar áreas que se tornam propícias para “violência sexista”. “Iluminação eficiente” que contribui para a segurança dos espaços públicos. Ela deve garantir que o entorno seja “reconhecido facilmente” e que as pessoas possam “ver e ser vistas,” criando um ambiente mais seguro e visível durante a noite. “No levantamento, as mulheres foram questionadas sobre em quais situações elas sentiram mais medo de serem assediadas. 70% responderam que ao andar pelas ruas, 69% ao sair ou chegar em casa depois que escurece e 68% no transporte público.” Iluminação adequada em vias públicas reduz crimes à noite, proporcionando um ambiente mais seguro para as mulheres.	

(conclusão)

FATORES LEVANTADOS	MEIO APLICÁVEL	TÍTULO E AUTORES	CONTRIBUIÇÕES DOS AUTORES (SÍNTESE)	APLICAÇÃO
MONITORAMENTO, SINALIZAÇÃO E VIGILÂNCIA EM PROL DA SEGURANÇA NOS ESPAÇOS PÚBLICOS	FÍSICO	Título: Mobilidade urbana na perspectiva das mulheres: hacktivismo no mapeamento de assédio em transportes públicos. Autores: Moura e Melo (2017).	“A rede Nina visa empoderar as mulheres através de um aplicativo que denuncia tipos de violência que estas sofrem dentro dos espaços públicos.” Monitoramento, sinalização e vigilância ajudam a prevenir crimes e aumentam a segurança nos espaços públicos, permitindo respostas rápidas a emergências.	Foi verificado se existia monitoramento, sinalização e vigilância para garantir a segurança dos espaços públicos, com ênfase na proteção das mulheres. Observou-se a presença de sistemas de vigilância, como câmeras de segurança, e a adequação da sinalização para facilitar a visibilidade e auxiliar em situações de emergência. Além disso, foi avaliada a presença de policiamento regular, assegurando um ambiente mais seguro para as mulheres no local estudado. Ferramentas de buscas: Visitas in loco Street View (Google Maps)
		Título: Lazer e trabalho na vida Das mulheres existe o lugar público do ócio para elas? Autor(a): Peccini (2021).	A maior utilização da praça gera movimentação e “vigilância natural”, mas também resulta na maior ocupação masculina, especialmente em espaços amplos e de difícil visibilidade, onde atividades continuam sendo apropriadas por eles. Por isso, é essencial reconhecer o entorno, ver e ser vista, ouvir e ser ouvida, e sempre ter uma saída ou ajuda visível, para assegurar a segurança nos espaços públicos.	
		Título: Violências, Sociabilidades e Resistências uma etnografia do vagão rosa no sistema metroferroviário do Rio de Janeiro Autor: Sobral e Farias (2021).	Se refere ao “monitoramento, sinalização e vigilância” com o objetivo de garantir a segurança em espaços públicos, ajudando a prevenir e responder a situações de risco e garantindo um ambiente mais seguro para todos.	

FONTE: A autora (2025).

Conforme mencionado anteriormente, a análise do meio físico foi realizada por meio de visitas de campo, ou seja, observações diretas no local, além do uso de tecnologias como o Google Street View para a visualização detalhada do espaço urbano. Já a análise do meio informativo ocorreu por meio de buscas em sites locais da cidade e da área do recorte estudado (Centro de Curitiba), sobre iniciativas e ações voltadas para a infraestrutura urbana e mobilidade, com foco especial nas necessidades das mulheres e de outros grupos vulneráveis. O QUADRO 6 apresenta de maneira mais detalhada a aplicação dos fatores no espaço estudado.

QUADRO 6 – APLICAÇÃO DOS FATORES DO MEIO FÍSICO E INFORMATIVO

(continua)

FATORES LEVANTADOS	MEIO APLICÁVEL	APLICAÇÃO
AÇÃO PÚBLICA	INFORMATIVO	Foram investigadas, na região de Curitiba, políticas voltadas para as necessidades das mulheres, com ênfase em segurança, acessibilidade, mobilidade e infraestrutura urbana. <u>Fontes utilizadas:</u> Secretaria da Segurança Pública, Portal oficial da Prefeitura de Curitiba, Secretaria Municipal de Urbanismo e o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC).
ACESSIBILIDADE E SEGURANÇA AO TRANSPORTE PÚBLICO	FÍSICO	Em campo, foi verificado se as estações e paradas de transporte público na área estudada possuíam infraestrutura acessível, como rampas e elevadores, além de sinalização adequada. Também foi analisada a segurança, considerando a iluminação, a presença de agentes de segurança e campanhas contra o assédio a mulheres. <u>Forma de buscas:</u> Visitas in loco e pelo uso do Street View do Google Maps.
DIMENSIONAMENTO, QUALIDADE DE CALÇADAS, E INSTALAÇÃO DE RAMPAS	FÍSICO	Foram medidas as calçadas para verificar se atendiam às dimensões mínimas exigidas pelas normas. Também foi verificado o tipo de material e o estado geral das superfícies, a fim de garantir a circulação de pedestres, carrinhos de bebê e cadeiras de rodas. As rampas foram avaliadas para assegurar que estavam bem localizadas, com inclinação e superfície adequadas. Além disso, foi conferido se havia obstruções e se a sinalização para acessibilidade estava correta. <u>Forma de buscas:</u> Visitas in loco e pelo uso do Street View do Google Maps.
DENÚNCIA E RESPOSTA RÁPIDA E TECNOLOGIA PARA MAPEAMENTO DE VIOLÊNCIA	INFORMATIVO	Foram consultadas fontes locais do governo de Curitiba para obter informações sobre denúncia e resposta rápida, bem como sobre tecnologias para o mapeamento da violência contra a mulher. <u>Fontes utilizadas:</u> Secretaria de Segurança Pública do Paraná, Defensoria Pública do Paraná, Prefeitura de Curitiba e ao Portal da Mulher Paranaense

(conclusão)

FATORES LEVANTADOS	MEIO APLICÁVEL	APLICAÇÃO
DESIGN URBANO INCLUSIVO E SEGURO	FÍSICO	Foi verificado se o local possuía fachadas ativas e quadras de comprimento adequado que incentivavam o deslocamento a pé, aumentando a presença de pessoas e a vigilância natural. Também foi verificada a existência de pontos de apoio para pedido de ajuda e se o local era acessível e seguro para mulheres. <u>Forma de buscas:</u> Visitas in loco e pelo uso do Street View do Google Maps.
ILUMINAÇÃO ADEQUADA	FÍSICO	Foi observada a iluminação pública adequada para garantir visibilidade e segurança. Também se observou se havia iluminação suficiente para evitar áreas escuras e promover segurança. <u>Forma de buscas:</u> Visitas in loco e pelo uso do Street View do Google Maps.
MONITORAMENTO, SINALIZAÇÃO E VIGILÂNCIA EM PROL DA SEGURANÇA NOS ESPAÇOS PÚBLICOS	FÍSICO	Verificou-se a presença de monitoramento, sinalização e vigilância voltados à garantia da segurança pública, com ênfase na proteção das mulheres. Observou-se a existência de câmeras de segurança, sinalização adequada e policiamento regular. <u>Forma de buscas:</u> Visitas in loco e pelo uso do Street View do Google Maps.

FONTE: A autora (2025).

3.2 ANÁLISE ESPACIAL

De acordo com Dos Santos e Junior (2006), a análise espacial é uma abordagem destinada a compreender as interrelações entre eventos no espaço. Essa técnica envolve o estudo quantitativo de fenômenos com uma referência espacial ou geográfica e tem sido amplamente aplicada em áreas como saúde, transporte e trânsito. A análise espacial é importante para a compreensão de fenômenos naturais e sociais, pois examina a distribuição espacial dos fenômenos e identifica padrões e relações (Rosa, 2011).

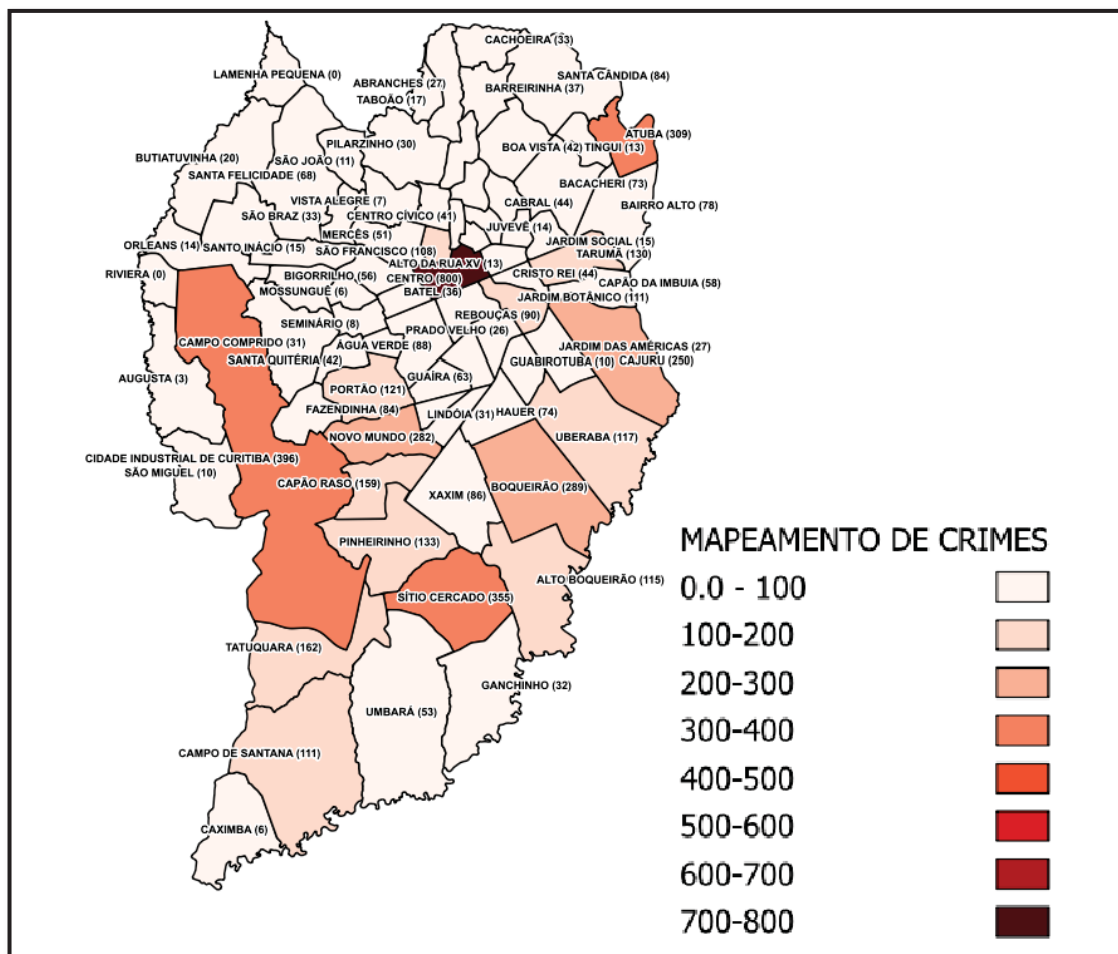
Para intervir de maneira eficaz em um espaço, é fundamental conhecer e entender as relações entre os fenômenos no nível espacial. Pensar em termos espaciais pode ser uma ferramenta importante, não apenas para uma compreensão mais profunda do mundo e seus conflitos, mas também para uma melhor percepção da situação local em que nos encontramos (Rosa, 2011). Dessa forma, a presente pesquisa busca aplicar essa abordagem para analisar, em uma região específica do Centro de Curitiba –

Paraná, os fatores físicos do QUADRO 6, identificando aqueles que estão presentes e aqueles ausentes na área.

Para realizar essa análise, foram utilizadas ferramentas de análise espacial como o QGIS, que possibilita a visualização e manipulação de dados geográficos, e o Google Street View, que oferece uma análise virtual detalhada da área estudada, permitindo a observação de elementos urbanos e suas condições em tempo real. A integração dessas ferramentas possibilitou uma compreensão mais completa da distribuição espacial dos fenômenos de interesse.

A escolha da região central foi motivada pelo grande volume de pessoas que circulam diariamente nessa área, tornando-a um ponto estratégico para o estudo. Dados da Guarda Municipal de Curitiba corroboram essa escolha, ao demonstrar que a região central é uma das áreas mais afetadas por crimes relacionados à violência de gênero, crimes contra grupos vulneráveis (como crianças e adolescentes) e violações dos direitos humanos. Essas estatísticas evidenciam a necessidade urgente de medidas de segurança e políticas públicas voltadas para a proteção dessas populações. A FIGURA 16 oferece uma visualização detalhada dessa situação, destacando os locais com maior incidência desses crimes e permitindo uma análise mais aprofundada do problema.

FIGURA 16 – INCIDÊNCIA DE CRIMES E VIOLÊNCIAS URBANAS



FONTE: Elaborado pela autora (2025), com dados abertos da Guarda Municipal de Curitiba (2024).

Observação: Para elaboração do mapa, na base de dados foram contabilizados casos de Abuso de incapaz; Agressão física ou verbal; Aliciamento de menor; Ameaça; Arrastão; Ato obsceno ou libidinoso; Discriminação; Estupro; Exploração de menores; Furto, Homicídio; Homofobia; Importunação ofensiva ao pudor e estupro; Importunação sexual; Maus tratos à pessoa; Panfletagem Pornográfica; Posse sexual mediante a fraude; Roubo, furto, extravio, recuperação e apreensão a arma de fogo; Violação da medida Maria da Penha e Violação Arbitrária.

De acordo com o site da Prefeitura de Curitiba, os dados coletados correspondem ao período de janeiro de 2023 até julho de 2024, com a última atualização mensal ocorrendo em 9 de julho de 2024.

O Mapa da FIGURA 16 retrata a alta incidência de crimes registrados pela Guarda Municipal de Curitiba na Região Central da cidade entre janeiro de 2023 a julho de 2024. Durante este período, o Centro de Curitiba liderou com 800 ocorrências, seguido pelo bairro Cidade Industrial de Curitiba com 396 ocorrências e, em terceiro lugar, o bairro do Sítio Cercado com 355 ocorrências. É importante ressaltar que, dos 800 casos registrados no Centro de Curitiba, os valores significativos foram: 301 casos

de furto, representando 37,63%; 254 casos de roubo, representando 31,75%; 96 casos de ameaça, representando 12%; 90 casos de ameaça física/verbal e 25 casos de Violação de medida protetiva da Lei Maria da Penha, representando 11,25%.

3.2.1 Recorte da região estudada: Centro de Curitiba – Passeio público

A escolha da região central de Curitiba para este estudo espacial fundamenta-se em diversos critérios. Primeiramente, essa área apresenta um volume significativo de circulação de pessoas diariamente, caracterizando-se como um ponto estratégico para a observação e análise das dinâmicas sociais e espaciais. A concentração elevada de pessoas potencializa a visibilidade das interações e conflitos, facilitando a identificação de padrões e problemas específicos.

Adicionalmente, dados fornecidos pelo site da Guarda Municipal de Curitiba (2025), referentes ao período de janeiro de 2023 a julho de 2024, destacam a região central como uma das áreas mais afetadas por crimes contra a segurança pública, incluindo furtos, roubos, ameaças e violência doméstica. Em particular, a violência contra mulheres é uma preocupação significativa, uma vez que a violação de medidas protetivas da Lei Maria da Penha é o quarto crime mais recorrente nessa região, de acordo com os dados da Guarda Municipal. Entre janeiro de 2023 e julho de 2024, o Centro de Curitiba liderou em ocorrências criminais, registrando 800 incidentes. A alta incidência desses crimes na região central evidencia a necessidade premente de medidas de segurança e políticas públicas específicas para a proteção dessas populações.

Corroborando com essa análise, de acordo com o site da Base de Dados da Secretaria de Segurança Pública do Paraná (2024), entre janeiro e junho foram registrados quatro casos de feminicídio na região de Curitiba, sendo um deles ocorrido na região central. O QUADRO 7 retirado dessas bases de dados, demonstra essa situação.

Portanto, a escolha da região central de Curitiba foi sustentada tanto pela sua relevância social e espacial quanto pela necessidade de abordar os desafios de segurança pública evidenciados pelas estatísticas. O estudo dessa área possibilitou o desenvolvimento de soluções e políticas públicas voltadas à promoção de um ambiente urbano mais seguro, equitativo e resiliente, com potencial de replicação em outros espaços públicos.

QUADRO 7 – DADOS DE FEMINICÍDIO EM CURITIBA

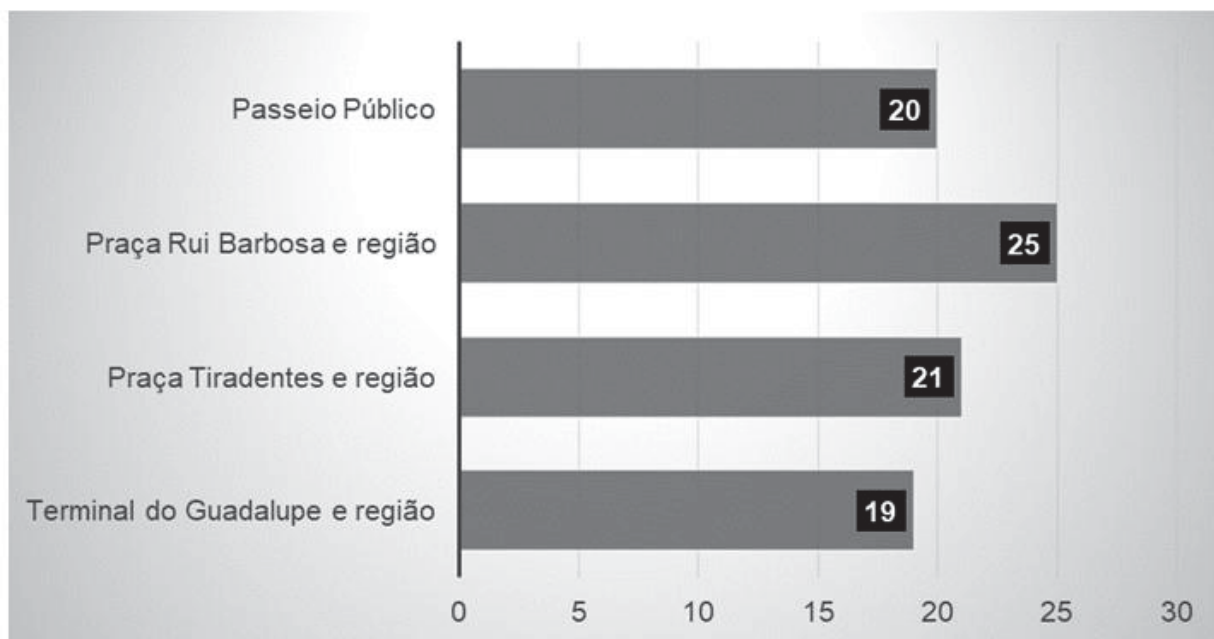
MÊS	DIA	DIA DA SEMANA	HORA	AISP	MUNICÍPIO	BAIRRO	NATUREZA
FEV	10	SÁB	18	1ª AISP-CURITIBA	CURITIBA	SÃO MIGUEL	FEMINICÍDIO
ABR	14	DOM	16	1ª AISP-CURITIBA	CURITIBA	CIDADE INDUSTRIAL DE CURITIBA	FEMINICÍDIO
MAI	9	QUI	2	1ª AISP-CURITIBA	CURITIBA	BARREIRINHA	FEMINICÍDIO
JUN	6	QUI	22	1ª AISP-CURITIBA	CURITIBA	CENTRO	FEMINICÍDIO

FONTE: Secretaria de Segurança Pública do Paraná (2024).

Dessa forma, o recorte da área escolhida para realizar esse estudo foi baseado nos dados da Guarda Municipal de Curitiba, do período de janeiro de 2023 a junho de 2024. A região do Passeio Público destaca-se pela significativa incidência de crimes, como furto, roubo, ameaça, ameaça física/verbal e violação de medida protetiva da Lei Maria da Penha. Além disso, a escolha do Passeio Público deve-se ao fato de ser um ponto turístico histórico e importante da região.

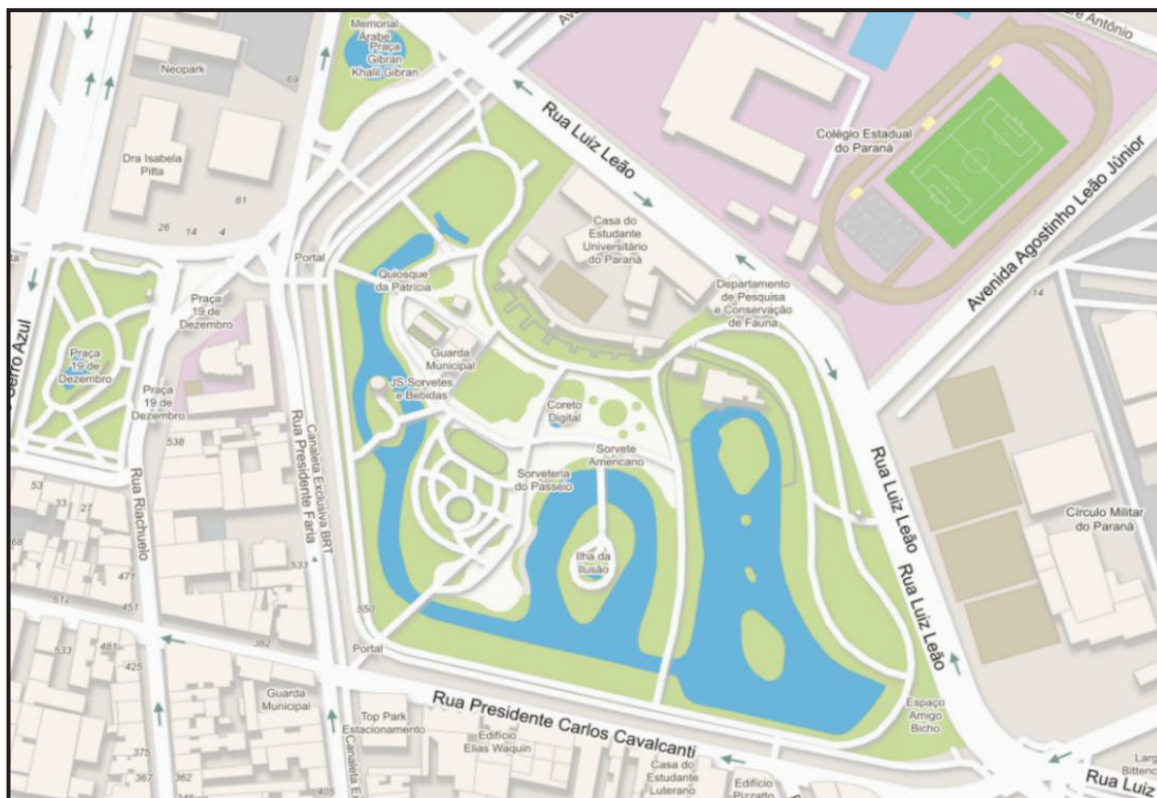
O período analisado, e também mencionado no mapa, corresponde a janeiro de 2023 a julho de 2024, intervalo em que foi realizada a coleta de dados da pesquisa. Durante esse período, foram registradas 20 ocorrências dos crimes mencionados no Passeio Público, 25 na Praça Rui Barbosa, 21 na Praça Tiradentes e 19 na região do Terminal do Guadalupe. O GRÁFICO 2 ilustra detalhadamente essa situação, e a FIGURA 17 ilustra o mapa da região de estudo.

GRÁFICO 2 – OCORRÊNCIAS DE CRIMES POR REGIÃO



FONTE: Guarda municipal (2024).

FIGURA 17 – MAPA DO PASSEIO PÚBLICO



FONTE: A autora (2025).

Já o mapa na FIGURA 19 apresenta todo o percurso a ser analisado, incluindo a quilometragem, abrangendo tanto a área externa quanto a interna do parque. Ele

mostra, de forma aproximada, a extensão total do trecho a ser estudado: 1 km referente às ruas ao redor do parque e 1 km do trajeto dentro do parque, totalizando 2 km a serem percorridos, sendo A e B os pontos inicial e final de cada trajeto.

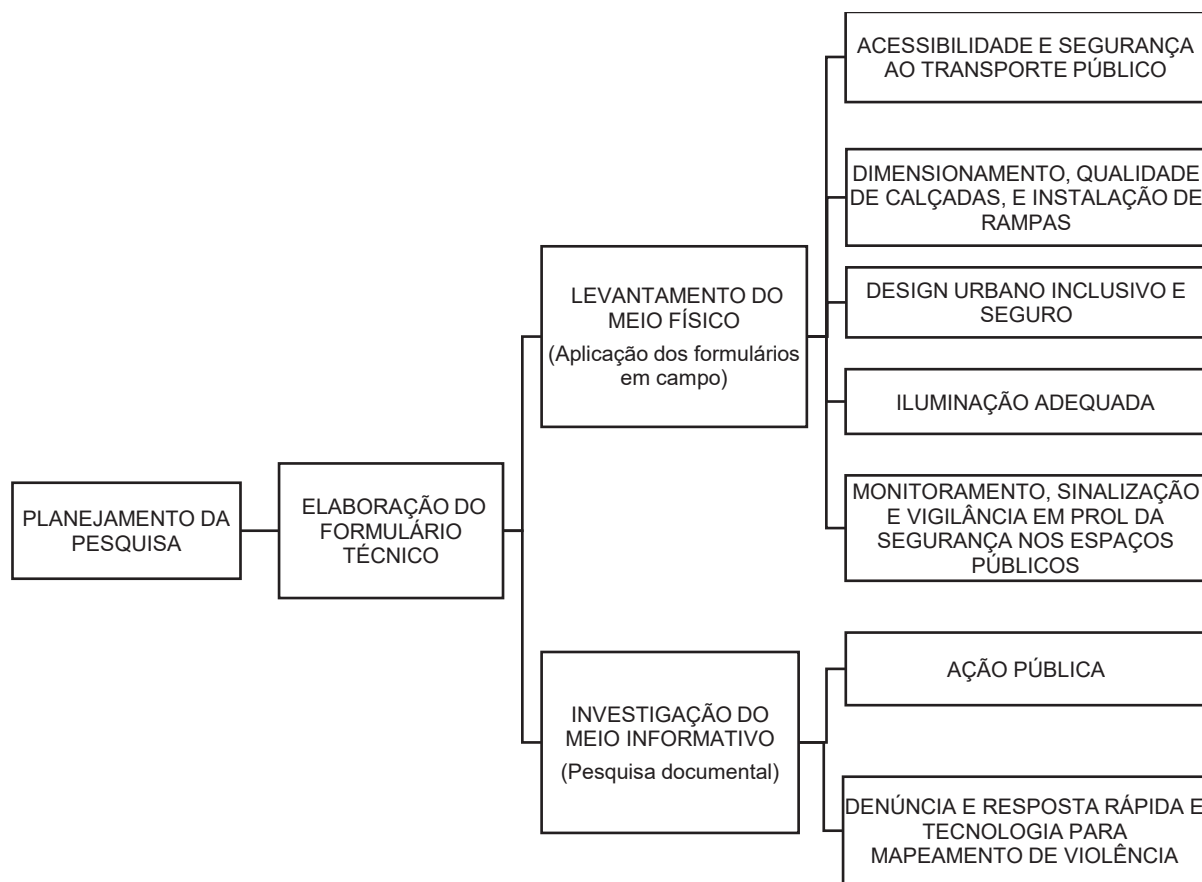
FIGURA 19 – MAPA DO TRAJETO TOTAL A PERCORRER



FONTE: A autora (2025)

A FIGURA 20 apresenta o organograma que sintetiza as etapas de levantamento e análise realizadas na pesquisa, evidenciando o fluxo metodológico adotado para o desenvolvimento do estudo.

FIGURA 20 – ORGANOGRAMA DE LEVANTAMENTO E ANÁLISE DA PESQUISA



FONTE: A autora (2025).

3.2.1 Passeio Público: relevância urbana, contexto histórico e perfil das mulheres usuárias

O Passeio Público, inaugurado em 2 de maio de 1886, é o parque urbano mais antigo de Curitiba e patrimônio tombado estadual desde 1999. Criado a partir da iniciativa de Alfredo Taunay e executado por Francisco Fasce Fontana, o espaço resultou da transformação de uma área alagadiça em local de lazer e recreação. Além de sua relevância histórica e ambiental, o parque se consolidou como símbolo cultural da cidade, abrigando episódios importantes e passando por diversas reformas, como a revitalização de 2019, que buscou ampliar o uso social do espaço com melhorias na infraestrutura, áreas verdes e equipamentos de convivência (Feiber, 2004; Martin, 2022; Governo do Estado do Paraná, [20--]; Costa e Perin, [20--]).

No que se refere ao perfil das mulheres frequentadoras, foi feito em 2017 uma pesquisa por Bucciotti (2017) no Passeio Público. Segundo a autora, entre os aspectos

positivos identificados, 26% dos entrevistados destacaram a beleza natural como elemento topofílico e 21% ressaltaram a presença dos animais como fator de atração. Em contrapartida, os fatores que geram insegurança mais mencionados foram a presença de prostitutas, moradores de rua e o consumo de drogas, associados à sensação de vulnerabilidade no espaço. Como sugestões de melhorias, os entrevistados apontaram a necessidade de qualificação da infraestrutura (banheiros e iluminação), da qualidade da água dos lagos, do manejo das áreas destinadas aos animais e, sobretudo, do reforço da segurança, com foco na eliminação do consumo de drogas e da prostituição.

Essa representatividade feminina reforça a importância de compreender as percepções de jovens mulheres no uso do Passeio Público, sobretudo pela relação direta com questões de mobilidade, lazer e sensação de segurança no espaço urbano. A FIGURA 21 exibe uma imagem antiga do Passeio Público, enquanto a FIGURA 22 apresenta uma imagem após a reforma de 2019.

FIGURA 21 – PASSEIO PÚBLICO ANTIGAMENTE



FONTE: Turistória [20--].

FIGURA 22 – PASSEIO PÚBLICO APÓS A REFORMA DE 2019



FONTE: Turistória [20--].

4 INVESTIGAÇÃO DO MEIO INFORMATIVO E LEVANTAMENTO DE CAMPO DO MEIO FÍSICO – ANÁLISE DOS RESULTADOS

Para a realização do levantamento em campo dos fatores definidos para esta pesquisa, foi elaborado um formulário detalhado, com o objetivo de mapear e sistematizar as principais questões pertinentes à análise proposta no presente trabalho. A construção desse formulário considerou aspectos teóricos e práticos relacionados ao objeto de estudo, garantindo que as perguntas fossem direcionadas de forma clara e objetiva para a coleta de informações relevantes.

As questões inseridas foram cuidadosamente embasadas em referenciais teóricos específicos, assim como em normativas técnicas e em experiências anteriores documentadas na literatura, de modo a assegurar a coerência metodológica e a validade dos dados a serem obtidos. Dessa forma, o formulário se configura como uma ferramenta importante para o diagnóstico das condições atuais e para a fundamentação das análises posteriores.

A seguir, o QUADRO 8 apresenta o formulário utilizado durante o levantamento de campo, contendo os tópicos e fatores considerados essenciais para a investigação proposta.

Os resultados apresentados após o QUADRO 8 correspondem às perguntas levantadas no formulário aplicado durante o levantamento de campo. As respostas foram organizadas e interpretadas em formato textual, de modo a permitir uma abordagem mais descritiva, facilitando a compreensão dos dados e contribuindo para a fundamentação das discussões e conclusões deste estudo.

QUADRO 8 – FORMULÁRIO TÉCNICO DE AVALIAÇÃO DO MEIO FÍSICO E INFORMATIVO

(continua)

MEIO	ITEM	FATORES
INFORMATIVO	1	AÇÃO PÚBLICA
	1.1	Quais políticas públicas e legislações municipais estão em vigor para garantir a segurança, acessibilidade e infraestrutura urbana inclusiva para as mulheres no Passeio Público de Curitiba?
	1.2	Existe algum projeto municipal recente para melhorar a infraestrutura do Passeio Público, considerando mobilidade e segurança para as mulheres?
	1.3	Quais órgãos municipais são responsáveis pela fiscalização e manutenção da segurança e acessibilidade no Passeio Público?
INFORMATIVO	2	DENÚNCIA E RESPOSTA RÁPIDA E TECNOLOGIA PARA MAPEAMENTO DE VIOLÊNCIA
	2.1	Quais são os canais oficiais para denúncias de assédio e violência no Passeio Público de Curitiba?
	2.2	Existem tecnologias, como aplicativos ou plataformas digitais, que monitoram e registram ocorrências de violência contra a mulher nesse espaço?
	2.3	Há estatísticas ou relatórios sobre o tempo médio de resposta das autoridades em casos de denúncia dentro do Passeio Público?
	2.4	Existem parcerias entre órgãos públicos e privados para o desenvolvimento de soluções tecnológicas voltadas para a segurança das mulheres nesse espaço?
	2.5	Há registros formais de solicitações ou reclamações sobre a iluminação pública nesse local?
FÍSICO	3	ACESSIBILIDADE E SEGURANÇA AO TRANSPORTE PÚBLICO
	3.1	As paradas de transporte próximas ao Passeio Público estão equipadas com rampas, elevadores e sinalização adequada para garantir a acessibilidade de mulheres, especialmente aquelas com carrinhos de bebê ou com crianças no colo?
	3.2	As paradas próximas ao Passeio Público possuem postes de iluminação em funcionamento adequado? Se sim, quantos postes existem?
	3.3	Existem câmeras de monitoramento e presença de agentes de segurança nas proximidades das paradas para inibir crimes e garantir proteção às mulheres?
FÍSICO	4	DIMENSIONAMENTO, QUALIDADE DE CALÇADAS, E INSTALAÇÃO DE RAMPAS
	4.1	As calçadas ao redor do Passeio Público possuem largura conforme as normas de acessibilidade (ABNT NBR 9050)?

(conclusão)

MEIO	ITEM	FATORES
	4.2	As rampas de acessibilidade nas entradas e saídas do Passeio Público estão bem localizadas e seguem as inclinações recomendadas pelas normas técnicas? (ABNT NBR 9050.)
	4.3	Há registro de buracos, desníveis ou obstáculos que dificultem o deslocamento de mães com crianças de colo, carrinhos de bebê ou cadeirantes?
	4.4	O material utilizado nas calçadas está em boas condições, sem buracos ou desníveis que dificultem o deslocamento de cadeirantes, ou mães com carrinhos de bebê?
FISICO	5	DESIGN URBANO INCLUSIVO E SEGURO
	5.1	O Passeio Público possui fachadas ativas e espaços que incentivam a circulação de pedestres, aumentando a sensação de segurança?
	5.2	Existem pontos de apoio, como botões de emergência, bases policiais ou estruturas de vigilância comunitária? Se sim, quantos e onde estão localizados?
	5.3	O layout do Passeio Público favorece a visibilidade e minimiza áreas isoladas que possam ser inseguras para mulheres?
	5.4	A ciclovia ou ciclofaixa está bem localizada e sinalizada na região do Passeio Público?
FISICO	6	ILUMINAÇÃO ADEQUADA
	6.1	Existem áreas degradadas, pouco iluminadas, escuras ou com pontos cegos dentro ou ao redor do Passeio Público que possam facilitar ações criminosas ou gerar sensação de insegurança, especialmente para as mulheres?
	6.2	Quantos postes de iluminação estão instalados dentro e ao redor do Passeio Público de Curitiba? Eles estão bem distribuídos e em pleno funcionamento, sem lâmpadas queimadas?
FISICO	7	MONITORAMENTO, SINALIZAÇÃO E VIGILÂNCIA EM PROL DA SEGURANÇA NOS ESPAÇOS PÚBLICOS
	7.1	Quantas câmeras de segurança estão instaladas no Passeio Público? Elas estão operacionais?
	7.2	Há sinalização clara indicando informações sobre segurança, locais de atendimento e como pedir ajuda em caso de violência?
	7.3	Existe um policiamento regular dentro do Passeio Público, especialmente nos horários de menor movimento e à noite?
	7.4	O sistema de monitoramento do Passeio Público está integrado a órgãos de segurança pública para garantir resposta rápida em casos de emergência?

FONTE: A autora (2025).

4.1 MEIO INFORMATIVO

Foram abordados dois temas principais: “*Ação Pública*”, que inclui leis e projetos para proteger e incluir mulheres, e “*Denúncia e resposta rápida e tecnologia para mapeamento de violência*”, que trata dos canais de denúncia, resposta das autoridades e uso de tecnologias para monitorar violência contra a mulher.

4.1.1 Ação Pública – *(Itens 1.1, 1.2 e 1.3 do formulário)*

Não há leis específicas voltadas ao Passeio Público que garantam acessibilidade e infraestrutura urbana direcionadas às mulheres na região. No entanto, existem ações e legislações de abrangência mais ampla, aplicáveis a toda a cidade de Curitiba, que visam promover esses direitos e a segurança das mulheres. A fiscalização e a organização da área são de responsabilidade da Prefeitura de Curitiba, que atua em conjunto com seus órgãos, como a Guarda Municipal.

Um exemplo dessas ações é a Patrulha Maria da Penha. Outro é a aprovação, pela Câmara Municipal de Curitiba, de iniciativas que garantem atendimento acessível a mulheres com deficiência (PCDs) vítimas de violência doméstica. Há também projetos que preveem mais acessibilidade e a instalação de brinquedos adaptados nos parquinhos, entre outras medidas. A seguir, serão explicadas essas três ações citadas anteriormente.

- Patrulha Maria da Penha

A patrulha Maria da penha é um serviço da Guarda Municipal de Curitiba dedicado à proteção, acompanhamento e monitoramento de mulheres que possuem medidas protetivas de urgência, conforme estabelecido pela Lei Maria da Penha. Em funcionamento de segunda a sexta-feira, no período diurno, a equipe realiza visitas periódicas às residências das vítimas, com o objetivo de prevenir e reduzir casos de violência doméstica, em conjunto com outros órgãos do município (Prefeitura de Curitiba, 2025).

Esse serviço é fruto de uma parceria entre a Prefeitura de Curitiba — por meio da Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito — e o Tribunal de Justiça do Estado do Paraná (TJ-PR), especificamente com a Coordenadoria Estadual da Mulher em Situação de Violência Doméstica e Familiar. As equipes atuam de forma regionalizada em viaturas padronizadas, priorizando as mulheres em situações de maior vulnerabilidade, conforme orientações recebidas do Juizado de Violência Doméstica e Familiar (Prefeitura de Curitiba, 2025).

Além da atuação preventiva, a Patrulha também intervém em situações de violação das medidas protetivas previstas na Lei Maria da Penha. Esses descumprimentos não se restringem ao ambiente doméstico, podendo ocorrer também

em espaços urbanos — como ruas, praças ou locais de trabalho —, quando o agressor tenta contato com a vítima durante seus deslocamentos. Nesse sentido, o serviço reforça a rede de proteção institucional e se conecta ao debate desta pesquisa, uma vez que a garantia de segurança às mulheres é condição essencial para o exercício pleno do direito à cidade e para a mobilidade urbana segura.

Cabe destacar que a Patrulha Maria da Penha de Curitiba também incorporou o uso de tecnologia em suas ações, como o botão do pânico, disponibilizado no aplicativo 153 Cidadão. Esse recurso permite que mulheres com medidas protetivas acionem imediatamente a Guarda Municipal em situações de risco, ampliando a eficácia da rede de proteção e possibilitando respostas mais rápidas diante de potenciais agressões (Prefeitura de Curitiba, 2025).

- Câmara Municipal de Curitiba aprova atendimento acessível à mulher com deficiência vítima de violência - Projeto de Lei nº 031.00017.2025

A Câmara Municipal de Curitiba (CMC) aprovou em primeiro turno o Projeto de Lei nº 031.00017.2025, que garante atendimento acessível para mulheres com deficiência auditiva ou visual vítimas de violência doméstica. A proposta prevê que os serviços públicos municipais ofereçam recursos como intérpretes de Libras e materiais em Braille, além de possibilitar atendimentos remotos quando necessário. Também está prevista a capacitação dos servidores para atender adequadamente esse público, garantindo que a forma de acessibilidade seja escolhida pela própria mulher (CMC, 2025).

Durante o debate, os vereadores ressaltaram a importância da iniciativa para promover inclusão e justiça social, especialmente diante dos dados que apontam que mais de 65% das pessoas com deficiência no Brasil sofrem violência doméstica. Apesar de algumas críticas técnicas, o projeto recebeu amplo apoio e segue para votação em segundo turno. Caso seja sancionado, a lei passará a valer 90 dias após sua publicação no Diário Oficial do Município (CMC, 2025).

- Projeto propõe mais acessibilidade e brinquedos adaptados em parquinhos públicos e privados - Projeto de Lei nº 005.00120.2024

Tramita na Câmara Municipal de Curitiba (CMC) o Projeto de Lei nº 005.00120.2024, que prevê a adaptação gradual de parquinhos públicos e privados de uso coletivo, a fim de garantir acessibilidade a crianças com deficiência, mobilidade reduzida ou deficiências ocultas. A proposta estabelece a instalação de brinquedos acessíveis, a construção de rampas de acesso e a devida sinalização dos espaços como “Parquinho Inclusivo”, em conformidade com as normas da ABNT, além de determinar que eventos oficiais do Município ofereçam atividades recreativas acessíveis (CMC, 2024).

A iniciativa proposta visa promover a inclusão social desde a infância, estimulando a convivência entre crianças com e sem deficiência. Após análise jurídica e aprovação nas comissões da Câmara, o projeto será votado em plenário e, se sancionado, entrará em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial do Município (CMC, 2024).

Embora essas ações não estejam diretamente direcionadas à região do Passeio Público, elas refletem avanços significativos nas políticas públicas de Curitiba, contribuindo de forma indireta para o aumento da segurança, acessibilidade e inclusão — valores fundamentais para o espaço urbano analisado.

Para exemplificar projetos municipais recentes voltados à melhoria da infraestrutura do Passeio Público, com foco em mobilidade e segurança para as mulheres, destacam-se as iniciativas “*Programa Caminhar Melhor*” e “*Plano Municipal de Políticas para Mulheres de Curitiba*”, que define 126 ações para os próximos quatro anos, sendo essas duas iniciativas descritas a seguir.

- Programa Caminhar Melhor

De acordo com a Secretaria Municipal da Comunicação Social (SMCS, 2024), o programa Caminhar Melhor, desenvolvido pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), prevê a requalificação de calçadas no entorno de equipamentos públicos e locais de grande circulação, reafirmando a prioridade dada ao pedestre.

Desde 2017, a Prefeitura vem promovendo a recuperação de passeios no Centro e nos bairros da capital. O projeto valoriza o espaço público por meio da melhoria da paisagem urbana, do aumento da segurança nos deslocamentos e da ampliação da acessibilidade e das conexões ciclovárias (SMCS, 2024).

Segundo agentes da Prefeitura, os investimentos têm sido direcionados à construção de calçadas e calçadas acessíveis e humanizados, em espaços que valorizam as pessoas, como forma de promover a mobilidade ativa e estimular o protagonismo do cidadão (SMCS, 2024).

Ainda conforme o Plano Cicloviário de Curitiba, a malha cicloviária da cidade, que atualmente conta com 281,4 km, tem previsão de alcançar mais de 400 km até 2025. Em 2023, foi lançado um sistema de bicicletas compartilhadas com 500 unidades, fortalecendo a intermodalidade do transporte público (SMCS, 2024).

- Plano Municipal de Políticas para Mulheres de Curitiba

O Plano Municipal de Políticas para Mulheres de Curitiba é um instrumento de gestão pública criado para orientar e integrar ações voltadas à promoção da igualdade de gênero e à defesa dos direitos das mulheres no município. Vigente de 2023 a 2026, o plano foi elaborado pela Assessoria de Direitos Humanos e Políticas para Mulheres, em parceria com diversas secretarias, o Conselho Municipal dos Direitos da Mulher (CMDM) e a sociedade civil (Prefeitura de Curitiba, 2023).

O plano organiza 126 ações distribuídas em 22 áreas temáticas, como saúde, educação, habitação, segurança, cultura, empreendedorismo, transporte, entre outras. Seu principal objetivo é garantir que políticas públicas municipais sejam pensadas e executadas com foco na valorização, proteção e autonomia das mulheres curitibanas (Prefeitura de Curitiba, 2023).

Entre as iniciativas de destaque já implementadas está a atuação da Casa da Mulher Brasileira de Curitiba, que em 2023 realizou cerca de 16.966 atendimentos e distribuiu 183 dispositivos de segurança preventiva a mulheres em situação de violência, reforçando o acolhimento e a proteção (Prefeitura de Curitiba, 2023). Na área da saúde, destaca-se a Rede Mãe Curitibana, que garante acompanhamento integral às mulheres em diferentes etapas da vida, sendo uma das principais referências municipais de cuidado voltado à saúde feminina (Amese, 2024).

No campo da autonomia econômica, o programa Empreendedora Curitibana já capacitou mais de 10,9 mil mulheres em negócios e geração de renda, oferecendo cursos, mentorias e apoio ao empreendedorismo (Amese, 2024). Por fim, a Prefeitura promoveu capacitações intersetoriais de servidores municipais para atendimento mais qualificado às demandas de gênero, priorizando regiões vulneráveis como o Caximba (Prefeitura de Curitiba, 2023).

O plano segue diretrizes nacionais e internacionais, incluindo os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, e visa transformar Curitiba em uma cidade mais segura, inclusiva, acolhedora e livre de desigualdades de gênero (Prefeitura de Curitiba, 2023).

4.1.2 Denúncia e resposta rápida e tecnologia para mapeamento de violência – *(Itens 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 e 2.5 do formulário)*

O Passeio Público de Curitiba não possui canais específicos voltados exclusivamente para o parque. No entanto, assim como qualquer espaço público, conta com diversos canais oficiais para denúncias de assédio e violência contra a mulher, além de tecnologias, como aplicativos e plataformas digitais, que monitoram e registram ocorrências de violência contra mulheres, como, por exemplo:

A Central de Atendimento à Mulher– Ligue 180: É um serviço federal que orienta mulheres em situação de violência sobre seus direitos e os serviços disponíveis. Oferece informações, acolhimento e encaminhamento adequado. Também registra e encaminha denúncias aos órgãos competentes. Funciona gratuitamente e está disponível 24 horas (BRASIL, 2025).

A Casa da Mulher Brasileira de Curitiba (CMBC): atua como um espaço integrado de atendimento humanizado a mulheres em situação de violência, oferecendo acolhimento, triagem, apoio psicossocial, transporte, além de serviços jurídicos e de segurança pública, conforme os tipos de violência definidos pela Lei Maria da Penha (Prefeitura Municipal de Curitiba, 2025).

Patrulha Maria da Penha: já mencionada no item 4.1.1, é um serviço da Guarda Municipal de Curitiba que protege mulheres com medidas protetivas da Justiça, realizando visitas periódicas para prevenir a violência doméstica. Atua em parceria com o TJ -PR, atende de segunda a sexta e pode ser acionada pelo telefone 153. A Lei Maria da Penha considera a violência doméstica um crime contra os direitos humanos

(Prefeitura Municipal de Curitiba, 2025).

Botão de pânico virtual: A Polícia Militar do Paraná oferece o serviço do Botão do Pânico Virtual por meio do aplicativo destinado a mulheres que possuem medidas protetivas autorizadas pela justiça. Esse recurso permite o acionamento imediato da polícia em casos de violência doméstica, funcionando 24 horas por dia e registrando o áudio durante o uso, a fim de auxiliar na proteção da vítima. O serviço é gratuito e integra as medidas de proteção previstas na Lei Maria da Penha (Governo do Paraná, 2025).

Durante a presente pesquisa, não foram encontradas informações específicas sobre o tempo médio de resposta das autoridades em casos de denúncia no Passeio Público de Curitiba. Contudo, a Central 156 é o canal oficial da Prefeitura para solicitações, denúncias, reclamações, elogios e informações sobre a cidade, sendo que o tempo de resposta pode variar conforme a demanda e a complexidade do atendimento (Prefeitura de Curitiba, 2025).

Por meio desse mesmo canal, é possível registrar reclamações relacionadas à infraestrutura da região, como no caso da solicitação para troca de lâmpada queimada em uma rua escura e de risco, evidenciando a importância da manutenção da iluminação pública para a segurança dos moradores. Reclamações e manifestações sobre esses temas também podem ser acompanhadas pela Ouvidoria da Câmara Municipal de Curitiba (CMC, 2023).

Quanto às parcerias entre órgãos públicos e privados para o desenvolvimento de soluções tecnológicas voltadas à segurança das mulheres, não há registros específicos ligados ao Passeio Público de Curitiba. Contudo, iniciativas mais amplas evidenciam essa integração, como a busca da Casa da Mulher Brasileira de Curitiba por parceiros privados para criar um aplicativo de prevenção à violência doméstica (Gazeta do povo, 2019) e o termo de cooperação entre o Governo do Paraná e o Sebrae-PR para difundir o “Selo de Boas Práticas no Combate à Violência contra Mulheres” junto a micro e pequenas empresas (Governo do Paraná, 2023).

4.2 MEIO FÍSICO

Neste item, são apresentados os principais fatores relacionados ao meio físico, com foco na infraestrutura urbana que impacta diretamente a experiência das mulheres nos espaços públicos. Serão abordados aspectos como: *Acessibilidade e Segurança no Acesso ao Transporte Público; Dimensionamento e Qualidade das Calçadas; Instalação*

de Rampas; Design Urbano Inclusivo e Seguro; Iluminação Adequada; além de Monitoramento, Sinalização e Vigilância em prol da segurança nos Espaço Públicos.

4.2.1 Acessibilidade e segurança no transporte público – *(Itens 3.1, 3.2 e 3.3 do formulário)*

O levantamento dos fatores de acessibilidade e segurança ao transporte público teve como foco a análise das condições de deslocamento a pé até os pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo. Para isso, foram identificadas e localizadas plataformas elevatórias estacionária e rampas de acesso que atendem aos trajetos utilizados pelos usuários.

Essas estruturas são fundamentais não apenas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, conforme estabelece a norma NBR 14022:2025, mas também para mulheres que se deslocam com carrinhos de bebê, contribuindo para uma mobilidade mais inclusiva e segura.

De acordo com a NBR 1422:2025, as mães com carrinhos de bebê enquadram-se na categoria de pessoa com mobilidade reduzida, definida como aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa com deficiência, apresenta, por qualquer motivo, dificuldade permanente ou temporária de locomoção, resultando em redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora ou percepção. Aplica-se ainda a idosos, gestantes, obesos e pessoas com criança de colo (NBR 1422:2025).

No que diz respeito à segurança, foram considerados aspectos como a iluminação, a visibilidade e a presença de fachadas ativas na região, que se apresentam de forma significativa no local analisado. De acordo com a NBR 5101:2024, a iluminação viária tem como principal objetivo proporcionar visibilidade para a segurança do tráfego de veículos e pedestres de forma rápida, precisa e confortável.

Além disso, a NBR 5101:2024 destaca que a iluminação adequada contribui para a redução de acidentes noturnos, auxílio à proteção policial, com ênfase na segurança dos indivíduos e propriedades, facilidade do fluxo do tráfego, destaque a edifícios e obras de interesse público durante a noite, bem como promove eficiência energética e controle da poluição luminosa.

Os pontos de ônibus que atendem a região estudada incluem a Estação Passeio Público, localizada na Avenida João Gualberto. O tubo, denominado "Passeio Público", é atendido pelas linhas 203 – Santa Cândida/Capão Raso, no sentido Terminal Santa

Cândida, e 250 – Ligeirão Norte-Sul, também no sentido Terminal Santa Cândida (essa última não opera aos domingos e feriados). A estação possui dois tubos: um no sentido Santa Cândida (zona norte de Curitiba) e outro no sentido Capão Raso (zona sul de Curitiba) (Prefeitura Municipal de Curitiba, [20--]).

Há ainda um ponto de ônibus na Rua Luiz Leão, que complementa o atendimento ao transporte coletivo, nele passa os ônibus: A466 - Estudantes, A06-tamandaré/Guadalupe (minérios), A77-Tanguá/Guadalupe, A80-Tanguá-Vila Marta/Guadalupe, B89 - Guaraituba / Rui Barbosa (Via Maracanã / Cabral), C72-Curitiba/Vila Palmital (Via Conjunto. Atuba), K01-Itaperuçu/Tamandaré/Guadalupe (Via Minérios), N61 - Campina Grande do Sul, N62- Jardim Paulista/Guadalupe, N72-Eugênia Maria/Guadalupe, O62-Borda do Campo/Guadalupe e O74- Quatro Barras/Guadalupe (Google Maps, [20--]).

- Estação Tubo Passeio Público

A imagem da FIGURA 23, apresenta a estação tubo com plataforma elevatória (circulada na cor vermelha), localizada na avenida João Gualberto. Frequentemente, na região de Curitiba, esse tipo de estrutura está presente apenas em um dos lados da estação, o que obriga cadeirantes ou pessoas com carrinhos de bebê a embarcar e desembarcar por apenas um lado do tubo. Além da plataforma elevatória há também uma rampa de acessibilidade (circulada na cor azul), a qual apresenta ajuda na acessibilidade local.

Por sua vez, a FIGURA 24 mostra o outro lado da estação tubo, que não possui plataforma elevatória. Além da representação dos tubos, as imagens registram uma movimentação intensa de alunos, devido ao horário de saída do Colégio Estadual do Paraná (CEP), localizado nas proximidades. O piso tátil também compõe os elementos de acessibilidade presentes na região.

A iluminação da região é adequada, uma vez que, além dos postes convencionais, há painéis de LED interativos que reforçam a visibilidade do entorno. No tubo mais próximo, encontram-se dois postes instalados sobre a estrutura, cada um com duas luminárias. De forma semelhante, no tubo lateral, há aproximadamente mais dois postes instalados. A FIGURA 25 ilustra essa infraestrutura de iluminação, destacando também a presença do painel de LED interativo (circulados na cor vermelha).

Em relação ao monitoramento por câmeras, na região da rua onde a estação

não foi localizada, não foram identificadas indicações ou sinalizações externas relacionadas à vigilância. Observou-se apenas a presença de câmeras instaladas no interior do tubo de ônibus.

FIGURA 23 – PLATAFORMA ELEVATÓRIA ESTAÇÃO TUBO PASSEIO PÚBLICO



FONTE: A autora (2025).

FIGURA 24 – LADO DA ESTAÇÃO SEM PLATAFORMA ELEVATÓRIA



FONTE: A autora (2025).

FIGURA 25 – ILUMINAÇÃO ESTAÇÃO PASSEIO PÚBLICO



FONTE: A autora (2025).

- Ponto de Ônibus – Rua Luiz Leão / Casa do Estudante Universitária

Na estação convencional localizada na Rua Luiz Leão, há um ponto de ônibus situado em frente à Casa do Estudante Universitário (CEU). Nas proximidades desse ponto, não foi identificada nenhuma rampa de acesso; a mais próxima está localizada no início da Rua Luiz Leão, na divisa com a Avenida João Gualberto. A FIGURA 26 apresenta o ponto mencionado, sendo possível observar, na imagem, alunos do Colégio Estadual do Paraná (CEP) embarcando no ônibus A466 – Estudantes.

No que se refere à iluminação, o ponto conta com dois postes altos que iluminam a área. No entanto, um deles está parcialmente encoberto por árvores, o que pode comprometer a eficiência da iluminação e reduzir a claridade no local. A FIGURA 27 ilustra essa situação.

Em relação ao monitoramento da região, foi identificada apenas uma câmera, localizada na lateral da Casa do Estudante Universitário (CEU). Contudo, essa câmera não possui visibilidade para o ponto de ônibus em questão, uma vez que está instalada dentro dos portões da instituição e direcionada exclusivamente para a via pública. A FIGURA 28 apresenta esse cenário (com a câmera circulada em vermelho).

FIGURA 26 – PONTO DE ÔNIBUS EM FRENTE A RUA LUIZ LEÃO



FONTE: A autora (2025).

FIGURA 27 – ILUMINAÇÃO PONTO PRÓXIMO AO PASSEIO PÚBLICO



FONTE: A autora (2025).

FIGURA 28 – MONITORAMENTO CEU



FONTE: A autora (2025).

4.2.2 Dimensionamento, qualidade de calçada e instalação de rampas – *(Itens 4.1, 4.2, 4.3 e 4.4 do formulário)*

Neste item foram apresentados os fatores normativos para o dimensionamento das calçadas, a qualidade dos materiais e a instalação das rampas de acessibilidade, assim como o levantamento realizado no local, para análise das condições existentes.

Para a aferição das calçadas, das rampas e da qualidade dessas estruturas no entorno do Passeio Público, foram selecionados pontos específicos em vias com dimensões uniformes ao longo de sua extensão: Rua Luiz Leão, Avenida João Gualberto, Rua Presidente Faria e Rua Presidente Carlos Cavalcanti. Essas vias foram escolhidas por constituírem os principais acessos ao parque, sendo, portanto, fundamentais para garantir o atendimento aos requisitos de acessibilidade estabelecidos pela norma.

4.2.2.1 Dimensionamento das calçadas

De acordo com a NBR 14022:2025, que estabelece parâmetros técnicos de acessibilidade no transporte coletivo urbano, todos os elementos do sistema — como veículos, pontos de parada, terminais e dispositivos de transposição — devem ser projetados para garantir segurança, conforto e autonomia a pessoas com deficiência ou

mobilidade reduzida. A norma se fundamenta nos princípios do Desenho Universal e busca atender o maior número possível de usuários, independentemente de idade, estatura ou condição física ou sensorial.

Conforme a NBR 14022:2025, as calçadas e os pontos de parada devem ser projetados de forma integrada, com faixa livre mínima de 1,20 m para circulação segura de pedestres e cadeirantes. Em locais com restrição de espaço, admite-se a redução dessa faixa para 0,90 m, desde que mantidas as condições de segurança e acessibilidade. Os pontos de parada devem estar conectados ao entorno imediato, sem obstáculos físicos, permitindo manobra de cadeiras de rodas, com mobiliário acessível e, preferencialmente, cobertura (NBR 14022:2025).

4.2.2.2 Rampas

Além da largura das calçadas, foram analisadas as rampas de acessibilidade presentes nessas ruas, com foco na verificação dos fatores normativos quanto à inclinação, largura mínima e presença de piso antiderrapante. Essa avaliação é fundamental para garantir a acessibilidade ao longo do percurso, especialmente para pessoas com mobilidade reduzida.

Conforme a NBR 9050:2020, considera-se rampa a superfície inclinada com declividade igual ou superior a 5%, calculada pela fórmula:

$$i = \frac{100 \times h}{c}$$

onde:

i: inclinação em porcentagem (%)

h: altura do desnível (em metros)

c: projeção horizontal (em metros)

A norma recomenda largura mínima de 1,20 m para rampas em calçadas, admitindo largura reduzida de até 0,90 m apenas em casos excepcionais. Para desníveis mais elevados, devem ser previstos patamares de descanso com comprimento mínimo de 1,20 m. Em rampas localizadas em calçadas, não é obrigatória a instalação de

corrimãos ou guarda-corpos; no entanto, deve ser garantida a presença de guia de balizamento para a orientação de pessoas com deficiência visual. A inclinação máxima recomendada é de 8,33%, devendo-se respeitar os limites de comprimento da rampa para assegurar acessibilidade e segurança (NBR 9050:2020).

4.2.2.3 Qualidade das calçadas

De acordo com a NBR 9050:2020, as calçadas devem garantir condições adequadas de circulação, especialmente no que se refere à superfície do piso. Os materiais de revestimento e acabamento devem possuir superfície regular, firme, estável e não trepidante para dispositivos com rodas, além de serem antiderrapantes em qualquer condição, seja com piso seco ou molhado (NBR 9050:2020).

A norma também estabelece que os acessos e percursos devem permanecer livres de quaisquer obstáculos de forma permanente, o que inclui a necessidade de manutenção constante da via para garantir a acessibilidade e segurança dos usuários. A seguir, serão apresentados os levantamentos realizados nas ruas estudadas (NBR 9050:2020).

- Rua Luiz Leão

Nas calçadas dessa via foram mensuradas cinco diferentes larguras, desconsiderando quaisquer obstáculos presentes. As dimensões observadas foram: 2,00 metros, 2,10 metros, 2,20 metros, 2,25 metros e 2,90 metros, sendo a largura de 2,00 metros correspondente ao local onde está instalado o ponto de ônibus já mencionado. As figuras (FIGURA 29, FIGURA 30, FIGURA 31, FIGURA 32 e FIGURA 33) registram essa situação.

Conforme os fatores estabelecidos pela NBR 9050:2020 e pela NBR 14022:2025, essas larguras atendem aos requisitos mínimos de acessibilidade para circulação segura de pedestres, incluindo cadeirantes, uma vez que todas superam a faixa livre mínima de 1,20 m, sendo inclusive superiores à largura recomendada de 1,50 m para rotas acessíveis.

FIGURA 29 – LARGURA DA CALÇADA NA RUA LUIZ LEÃO: 2,00 METROS



FONTE: A autora (2025).

FIGURA 30 – LARGURA DA CALÇADA NA RUA LUIZ LEÃO: 2,10 METROS



FONTE: A autora (2025).

FIGURA 31 – LARGURA DA CALÇADA NA RUA LUIZ LEÃO: 2,20 METROS



FONTE: A autora (2025).

FIGURA 32 – LARGURA DA CALÇADA NA RUA LUIZ LEÃO: 2,25 METROS



FONTE: A autora (2025).

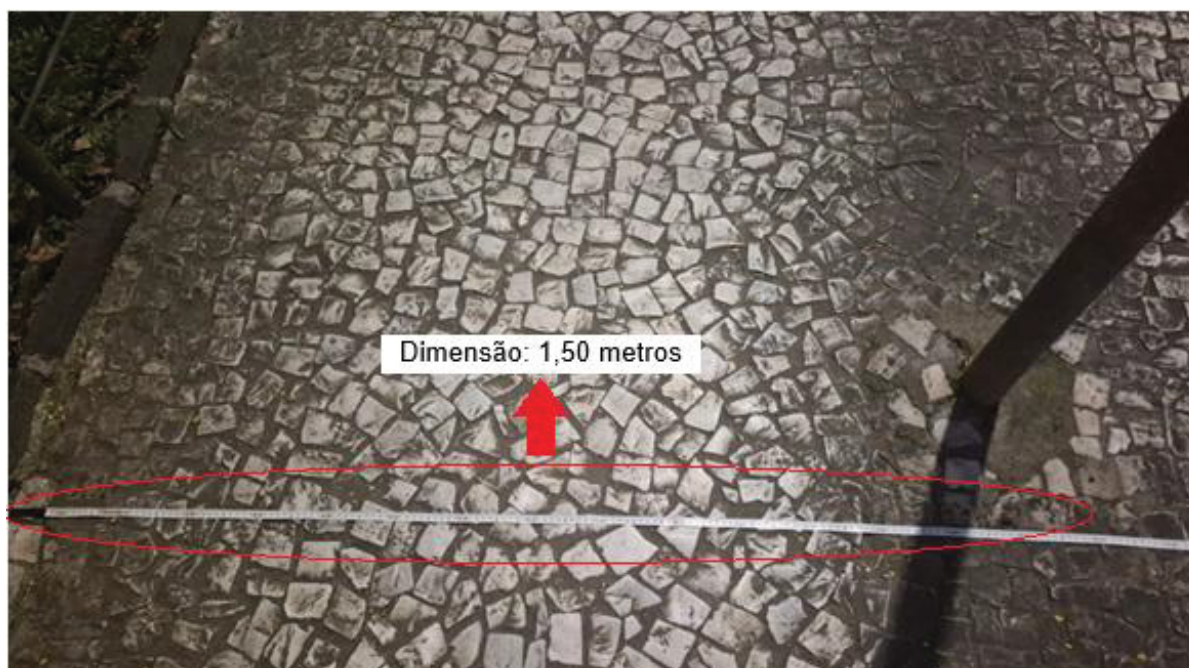
FIGURA 33 – LARGURA DA CALÇADA NA RUA LUIZ LEÃO: 2,90 METROS



FONTE: A autora (2025).

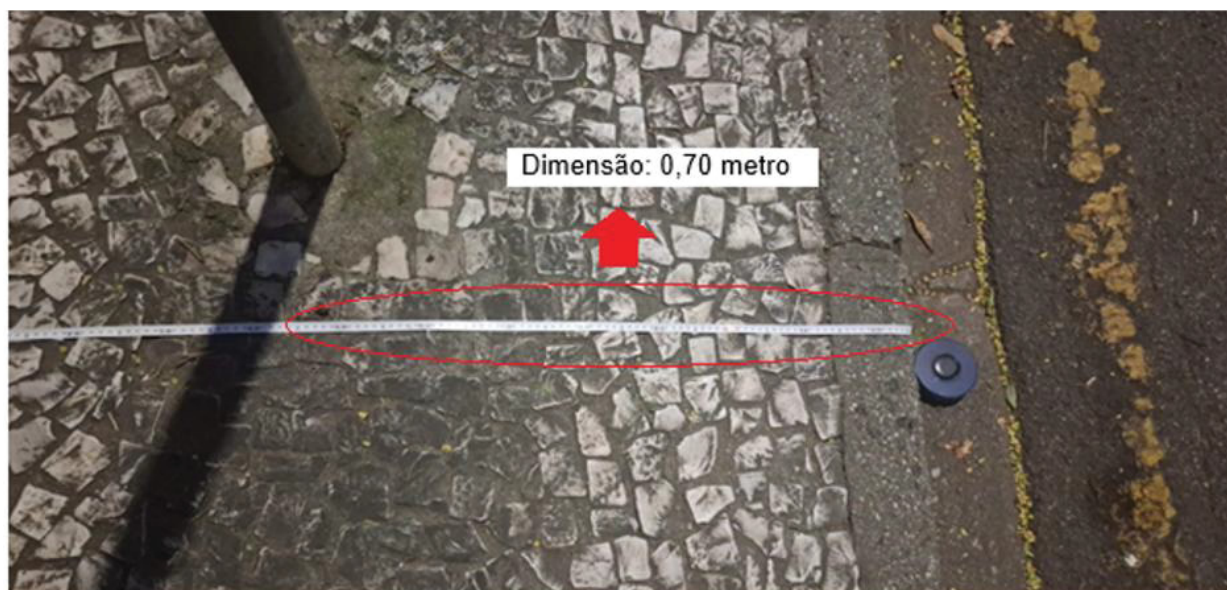
Durante a medição, também foram encontrados obstáculos, como poste e grade. Nessas situações, a calçada apresentou variação de largura: 1,50 metros antes do poste e 70 centímetros após o poste, conforme pode ser verificado na FIGURA 34 e FIGURA 35, respectivamente.

FIGURA 34 – LARGURA DA CALÇADA ANTES DO POSTE (1,50 M)



FONTE: A autora (2025).

FIGURA 35 – LARGURA DA CALÇADA APÓS O POSTE (0,70 M)



FONTE: A autora (2025).

Para as rampas, foram encontradas duas com as seguintes dimensões: 1,20 m e 1,90 m de comprimento; 1,50 m e 2,30 m de largura; e 10 cm e 15 cm de altura, respectivamente. Considerando a relação entre altura e comprimento, obteve-se uma inclinação de 8,33% para a rampa com 10 cm de altura e 1,20 m de comprimento, e de 7,89% para a rampa com 15 cm de altura e 1,90 m de comprimento.

De acordo com a NBR 9050:2020, o limite máximo permitido de inclinação para rampas acessíveis é de 8,33%, desde que o desnível por segmento não ultrapasse 0,80 m e não haja mais de 15 segmentos consecutivos. Dessa forma, as rampas analisadas estão dentro dos parâmetros normativos de inclinação estabelecidos para acessibilidade. A seguir na FIGURA 36 e FIGURA 37 estão dispostas as rampas mensuradas.

FIGURA 36 – RAMPA 1: 10 CM DE ALTURA, 1,20 M DE COMPRIMENTO, INCLINAÇÃO 8,33%



FONTE: A autora (2025).

FIGURA 37 – RAMPA 2: 15 CM DE ALTURA, 1,90 M DE COMPRIMENTO, INCLINAÇÃO 7,89%



FONTE: A autora (2025).

A qualidade das calçadas, no quesito pavimento e revestimento, deixou a desejar, uma vez que, durante o percurso, foram encontrados buracos, irregularidades e desgastes que dificultam a passagem de carrinhos de bebê, mulheres com salto alto, bicicletas e pessoas com mobilidade reduzida que utilizam andadores, muletas, comprometendo a segurança e o conforto dos usuários. A FIGURA 38 apresenta a situação encontrada em alguns trechos das vias analisadas, ilustrando os principais pontos de atenção ajuste futuros.

FIGURA 38 – CALÇADA DEGRADADA



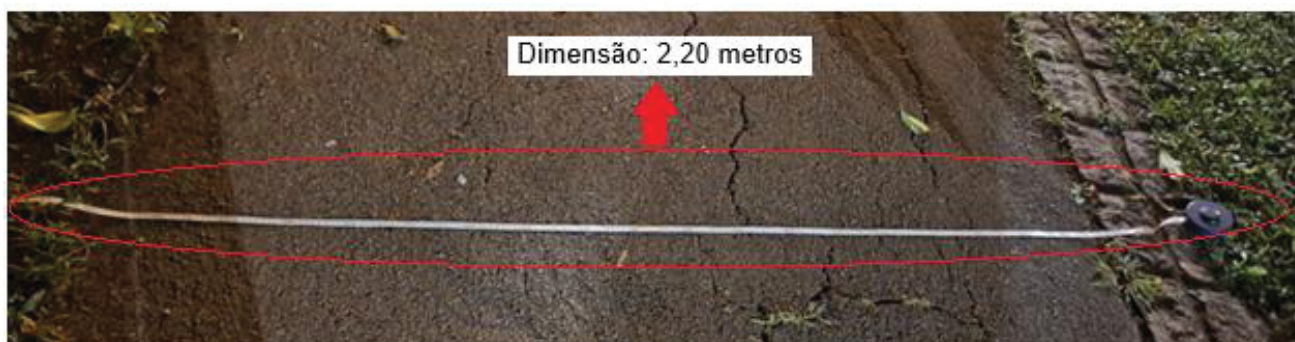
FONTE: A autora (2025).

- Avenida João Gualberto

Na Avenida João Gualberto, foi registrada uma largura constante de 2,20 metros. Essa medida está de acordo com a NBR 14022:2025, que estabelece um mínimo de 1,20 metros livres de barreiras para garantir a acessibilidade.

Nessa região, a única rampa existente — já apresentada na FIGURA 37 — está localizada na interseção entre a Rua Luiz Leão e a Avenida João Gualberto. Além disso, nesta calçada, não foram identificadas degradações significativas que impeçam a locomoção de carrinhos de bebê, pessoas com mobilidade reduzida e outros usuários. A FIGURA 39 apresenta a região da calçada que foi mensurada.

FIGURA 39 – LARGURA DA CALÇADA NA AVENIDA JOÃO GUALBERTO: 2,20 METROS

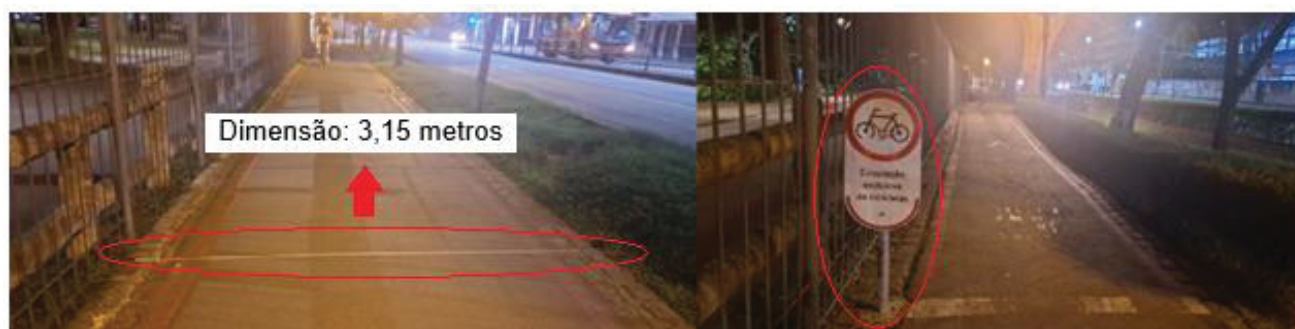


FONTE: A autora (2025).

- Rua Presidente Faria

Na Rua Presidente Faria, foi identificada uma ciclovia com largura de 3,15 metros, medida que se manteve constante ao longo de toda a via. No entanto, observou-se que, na prática, essa ciclovia é utilizada pelas pessoas como calçada. Nessa mesma via, também foram observadas placas que indicam a exclusividade do espaço para a circulação de bicicletas. A FIGURA 40 ilustra esse cenário.

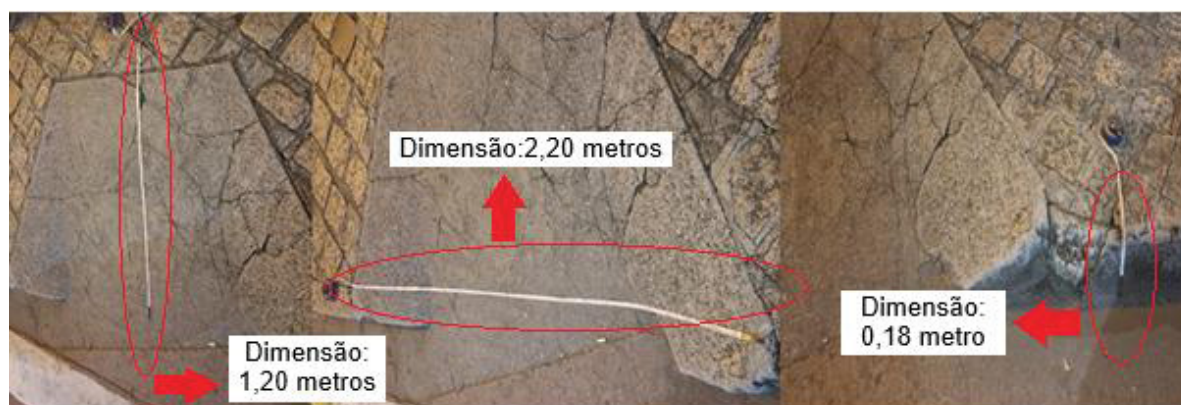
FIGURA 40 – LARGURA DA CICLOVIA NA RUA PRESIDENTE FARIA: 3,15 METROS E SINALIZAÇÃO



FONTE: A autora (2025).

A rampa de acesso encontrada na entrada do passeio público possui 1,20 metros de comprimento, 2,20 metros de largura e 18 cm de altura. Com base na fórmula da NBR 9050:2020, a inclinação calculada é de 15%, valor que ultrapassa o limite máximo permitido de 8,33%, indicando que a rampa não está em conformidade com os parâmetros de acessibilidade estabelecidos pela norma. Na FIGURA 41 está representado essas dimensões.

FIGURA 41 – RAMPA: 18 CM DE ALTURA, 1,20 M DE COMPRIMENTO, INCLINAÇÃO 15%



FONTE: A autora (2025).

Na qualidade da ciclovia, não foram encontradas danificações significativas que prejudiquem os usuários, especialmente aqueles com mobilidade reduzida. Entretanto, foram identificadas rachaduras no pavimento causadas pelo crescimento de raízes de árvores. A FIGURA 42 exemplifica essa condição.

FIGURA 42 – CICLOVIA DEGRADADA RUA PRESIDENTE FARIA



FONTE: A autora (2025).

- Rua Presidente Carlos Cavalcanti

Na calçada da Rua Presidente Carlos Cavalcanti foi mensurada a largura de 2,70 metros. De acordo com a NBR 14022:2025, essa medida atende à faixa livre mínima exigida para acessibilidade em calçadas, garantindo circulação segura para todos os usuários. A FIGURA 43 demonstra essa mensuração.

FIGURA 43 – LARGURA DA CALÇADA NA RUA PRESIDENTE CARLOS CAVALCANTI: 2,70 METROS



FONTE: A autora (2025).

Nesta calçada foram encontradas duas rampas. A primeira faz divisa com a Rua Presidente Faria e apresenta as mesmas dimensões da rampa já descrita nessa via: 1,20 metros de comprimento, 2,20 metros de largura e 18 cm de altura. Conforme já mencionado, esse tipo de rampa não está dentro dos parâmetros normativos estabelecidos pela NBR 9050:2020, pois sua inclinação é de 15%, valor superior ao limite máximo de 8,33% permitido para garantir acessibilidade e segurança a todos os usuários. A FIGURA 44 apresenta esta rampa.

A segunda, “possível”, rampa encontrada faz divisa com a Rua Luiz Leão, medindo 2,10 metros de comprimento, 2,50 metros de largura e 0,01 metros de altura. Aplicando a fórmula da NBR 9050:2020, obtém-se uma inclinação de aproximadamente 0,48%, valor inferior ao limite mínimo de 5% exigido pela norma para que uma superfície seja considerada rampa. Assim, essa elevação não se configura como rampa segundo

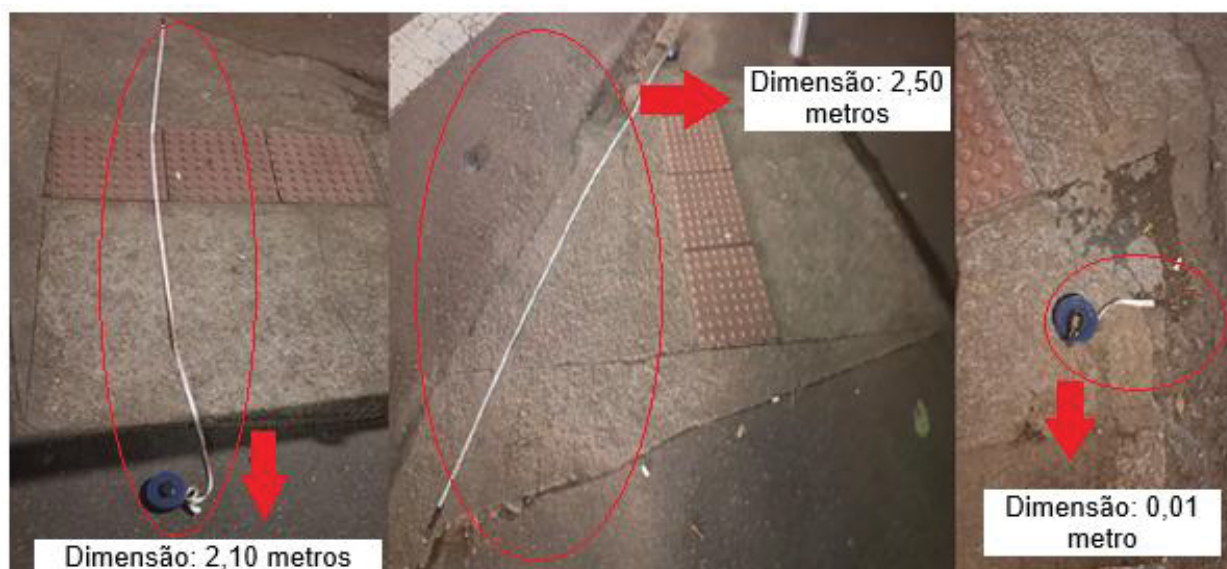
os critérios normativos, mas sim como um leve desnível que não compromete a acessibilidade. A FIGURA 45 ilustra essa condição.

FIGURA 44 – RAMPA: 18 CM DE ALTURA, 1,20 M DE COMPRIMENTO, INCLINAÇÃO 15%



FONTE: A autora (2025).

FIGURA 45 – ELEVAÇÃO – 1 CM DE ALTURA, 2,10 M DE COMPRIMENTO E 2,50 M DE LARGURA



FONTE: A autora (2025).

As áreas degradadas encontradas nesta região não são tão significativas a ponto de comprometer a acessibilidade. Observou-se que essas degradações ocorreram principalmente devido ao crescimento das raízes das árvores, que forçam o pavimento, como pode ser visto na FIGURA 46.

FIGURA 46 – CALÇADA DEGRADADA RUA PRESIDENTE CARLOS CALVALCANTI



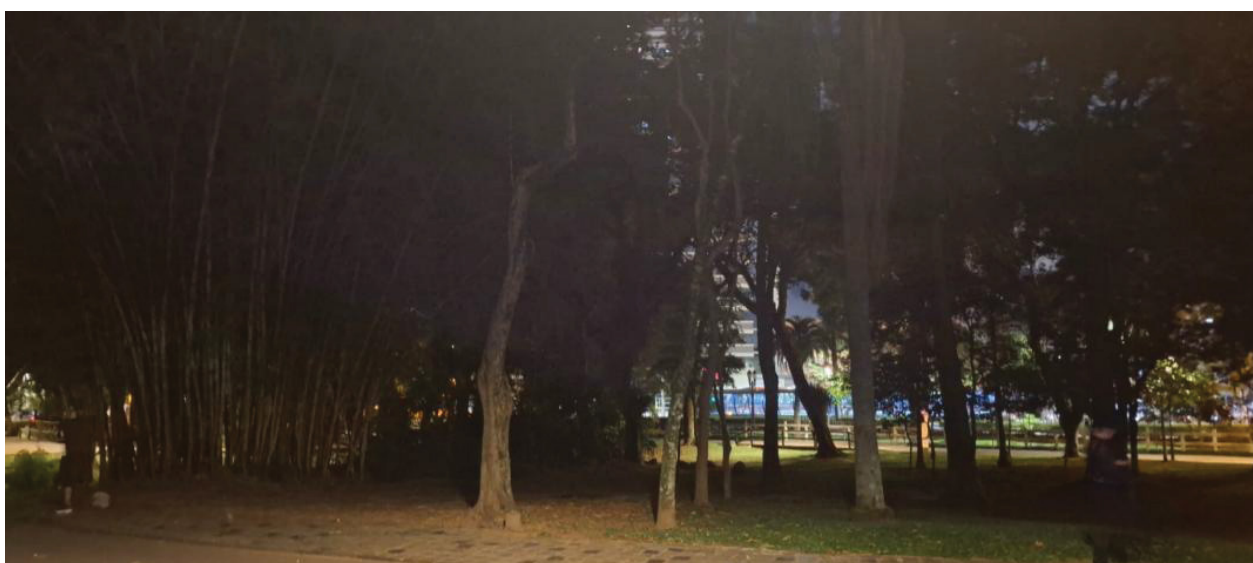
FONTE: A autora (2025).

4.2.3 Design urbano inclusivo e seguro – *(Itens 5.1, 5.2, 5.3 e 5.4 do formulário)*

No quesito design urbano inclusivo e seguro, o Passeio Público atende aos fatores, uma vez que possui fachadas ativas, que incentivam a circulação de ciclistas, pedestres e demais usuários. Quanto aos botões de segurança, não foram encontrados dispositivos desse tipo no local; entretanto, há um posto da Guarda Municipal situado dentro do Passeio Público. Esse posto já contribui significativamente para a segurança da área, visto que possui vigilância 24 horas, conforme relatado por um dos guardas em entrevista, a qual será apresentada no item *“Monitoramento, sinalização e vigilância em prol da segurança nos espaços públicos”*.

No entanto, durante a observação de campo, verificou-se que o Passeio Público apresentava áreas com pontos cegos, principalmente em função da densa arborização e da iluminação insuficiente, aspectos que serão detalhados no item “*Iluminação adequada*”. Em alguns trechos, a grande quantidade de árvores comprometia a visibilidade, o que pode afetar a sensação de segurança dos usuários. A FIGURA 47 ilustra uma dessas situações, mostrando a presença de árvores e a pouca iluminação noturna na região.

FIGURA 47 – BAIXA VISIBILIDADE NOTURNA E DENSE ARBORIZAÇÃO



FONTE: A autora (2025).

Além disso, ao redor do Passeio Público é possível observar a presença de uma ciclovia, conforme apresentado na FIGURA 48 que mostra o mapa da área. A imagem também evidencia a densa arborização existente no parque, a qual, embora proporcione conforto térmico e qualidade ambiental, em alguns pontos acaba formando barreiras visuais que contribuem para a criação de áreas de baixa visibilidade, ou pontos cegos. Esses pontos podem causar insegurança às mulheres que frequentam ou transitam pelo local.

FIGURA 48 – MAPA COM CICLOVIA E ARBORIZAÇÃO INTERNA

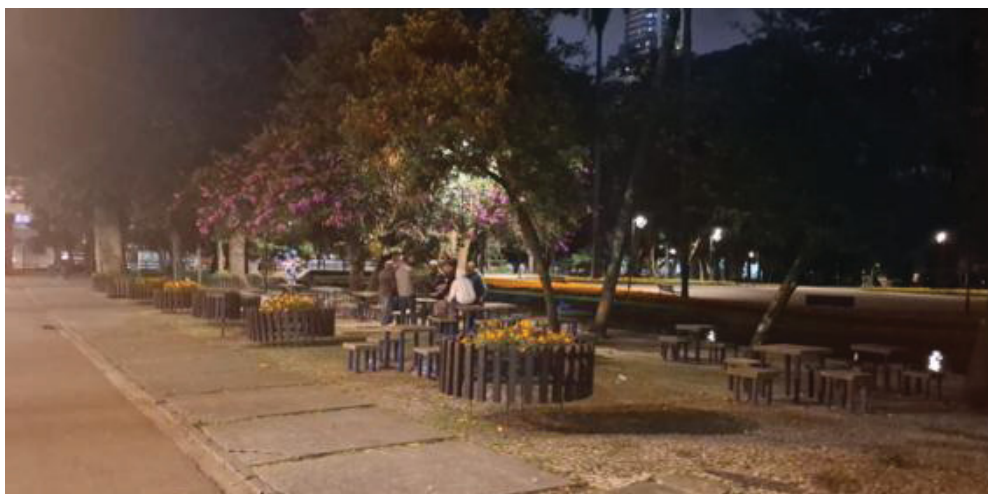


FONTE: A autora (2025).

Durante o levantamento, foram registradas evidências da presença de pessoas idosas usufruindo do espaço de lazer na região em horários noturnos, o que demonstra a utilização ativa desse ambiente nesses períodos em que o parque permanece aberto. De acordo com a Prefeitura de Curitiba [20--], o Passeio Público funciona das 6h às 20h, de terça-feira a domingo, permanecendo fechado às segundas-feiras para serviços gerais de manutenção. Essas evidências estão ilustradas na FIGURA 49

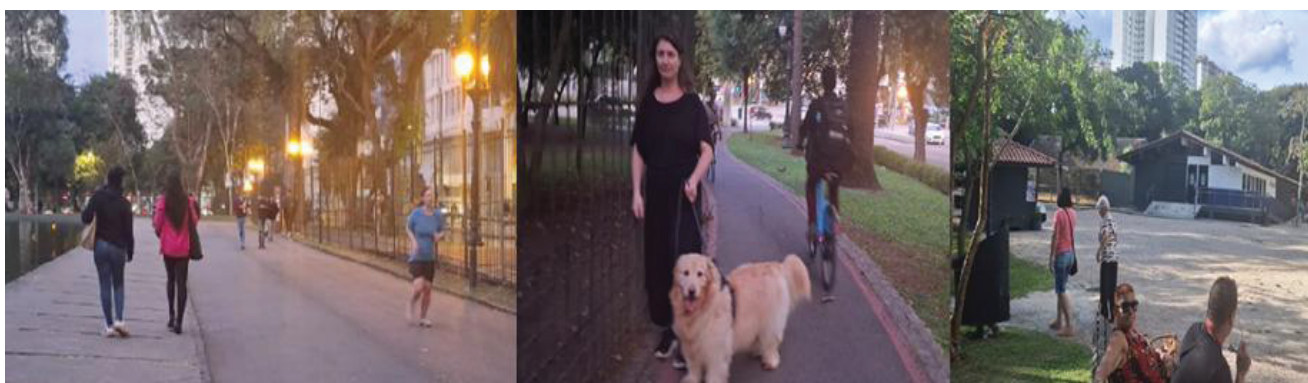
Por sua vez, as FIGURA 50 e FIGURA 51 ilustram a presença de mulheres no Passeio Público em diferentes contextos de uso. A FIGURA 50 reúne registros de mulheres em circulação, seja em caminhadas acompanhadas de animais de estimação, em práticas de lazer ou mesmo em idade avançada usufruindo do espaço público, o que evidencia a diversidade etária e a apropriação feminina do local. Já a FIGURA 51 mostra mulheres cuidadoras acompanhadas de crianças em carrinhos de bebê, bem como em atividades de lazer e convivência, reforçando a relevância do parque como ambiente democrático, plural e intergeracional, no qual diferentes perfis femininos se fazem presentes e constroem experiências diversas de uso do espaço urbano.

FIGURA 49 – PRESENÇA DA TERCEIRA IDADE NO ESPAÇO DE LAZER AO ANOITECER



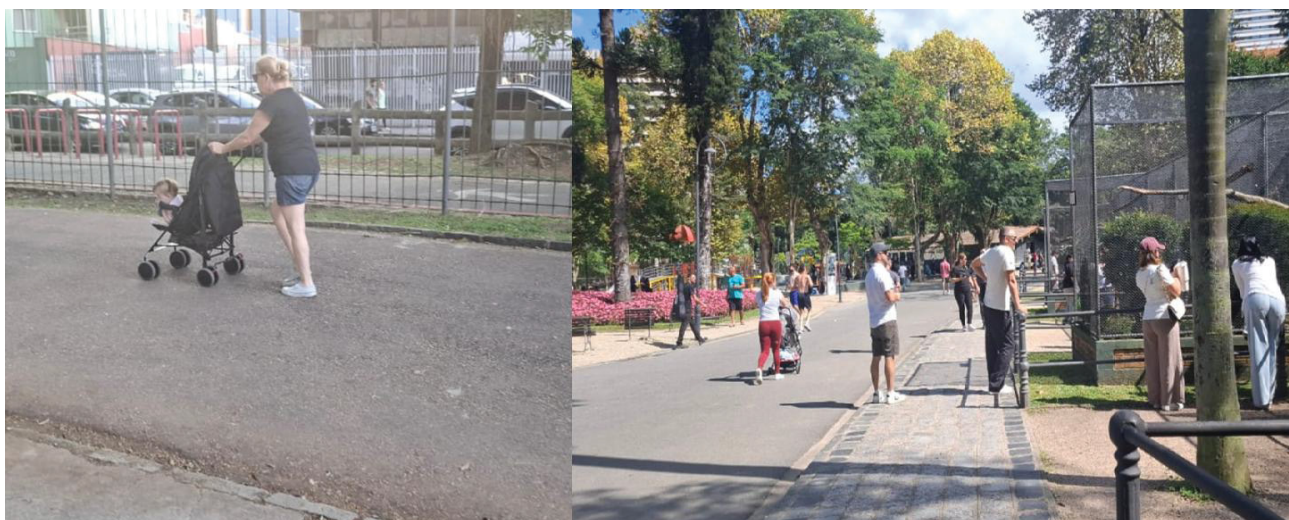
FONTE: A autora (2025).

FIGURA 50 – MULHERES EM CIRCULAÇÃO E LAZER NO PASSEIO PÚBLICO



FONTE: A autora (2025).

FIGURA 51 – MULHERES CUIDADORAS E EM CONVIVÊNCIA NO PASSEIO PÚBLICO



FONTE: A autora (2025).

4.2.4 Iluminação adequada – (Itens 6.1 e 6.2 do formulário)

No fator de iluminação adequada, foi contabilizada a quantidade de postes externos e internos, sendo que, para os postes externos, também foi medida a distância entre eles. Os postes externos são aqueles posicionados fora do Passeio Público, delimitando o perímetro do parque e distribuídos ao longo das quatro ruas que o cercam. Já os postes internos estão localizados dentro dos limites do parque, dispostos sem uma regularidade ou sequência definida.

De acordo com a NBR 5101:2024, a iluminação deve atender a parâmetros técnicos que garantam segurança, conforto visual e acessibilidade a todos os usuários dos espaços públicos. Em locais predominantemente destinados ao uso por pedestres — como calçadas, praças, ciclovias e áreas internas de parques — aplica-se a classe de iluminação P, conforme estabelecido na Seção 4.4 da referida norma (NBR 5101:2024, p. 13):

A classe de iluminação P compreende as áreas de uso por pedestres, calçadas, calçadões, passeios, ciclovias, ciclofaixas, praças, parques, pátios, áreas de estacionamento público, acostamentos etc., separadas ou ao longo da faixa de trânsito de uma via de tráfego de veículos. Excepcionalmente, os parâmetros e requisitos de iluminação da classe P podem ser adotados para iluminação de vias com baixa circulação de veículos motorizados (vias de acesso controlado, ruas sem saída, vielas, caminhos e condomínios horizontais)

A NBR 5101:2024 ressalta que a iluminação em áreas para pedestres visa à segurança, visibilidade de obstáculos e reconhecimento facial, com foco nas características da superfície da via, relevos e objetos próximos. Além disso, uma iluminação bem projetada contribui para a prevenção de crimes, transmite sensação de segurança e pode auxiliar na identificação de ações suspeitas, principalmente em áreas com altos índices de criminalidade noturna (NBR 5101:2024).

Contudo, para o presente trabalho, não será possível realizar medições de iluminância com base nos critérios técnicos completos previstos na norma, como o uso de malhas de cálculo fotométrico e instrumentos específicos. Ainda assim, a avaliação será pautada nos princípios estabelecidos pela NBR 5101:2024, sendo complementada por uma análise simplificada, com base na observação direta, contagem de postes e verificação de distâncias entre eles, de modo a permitir uma leitura acessível da situação atual da iluminação no local estudado.

- Iluminação Externa

Na contagem dos postes externos, foram identificados aproximadamente entre 39 e 42 postes, apresentando uma média de distância entre eles de cerca de 26,28 metros. Detalhando a situação por via, na Rua Luiz Leão foram contabilizados cerca de 16 postes, com uma média de distância de 26,75 metros entre eles. Já na Avenida João Gualberto, foram levantados cinco postes, com uma média de distância de 22,49 metros.

Na Rua Presidente Faria, foram mensurados aproximadamente oito postes, com distâncias médias de 23,05 metros entre eles. Por fim, na Rua Presidente Carlos Cavalcanti, foram identificados cerca de 10 postes, apresentando uma média de distância entre eles de aproximadamente 30,02 metros.

No entanto, é importante ressaltar que diversos postes de luz estavam apagados ou com as lâmpadas queimadas, comprometendo a qualidade da iluminação e impactando negativamente a sensação de segurança na região. A FIGURA 52 e a FIGURA 53 apresentam o esquema aproximado da iluminação local. O mapa da FIGURA 52 indica os pontos de luz, em que a cor laranja representa os postes com iluminação em funcionamento, enquanto os pontos pretos indicam os postes com lâmpadas apagadas.

FIGURA 52 – MAPA DOS PONTOS DE ILUMINAÇÃO EXTERNA



FONTE: A autora (2025).

FIGURA 54 – ILUMINAÇÃO EXTERNA POSTES OPERANTES E INOPERANTES



FONTE: A autora (2025).

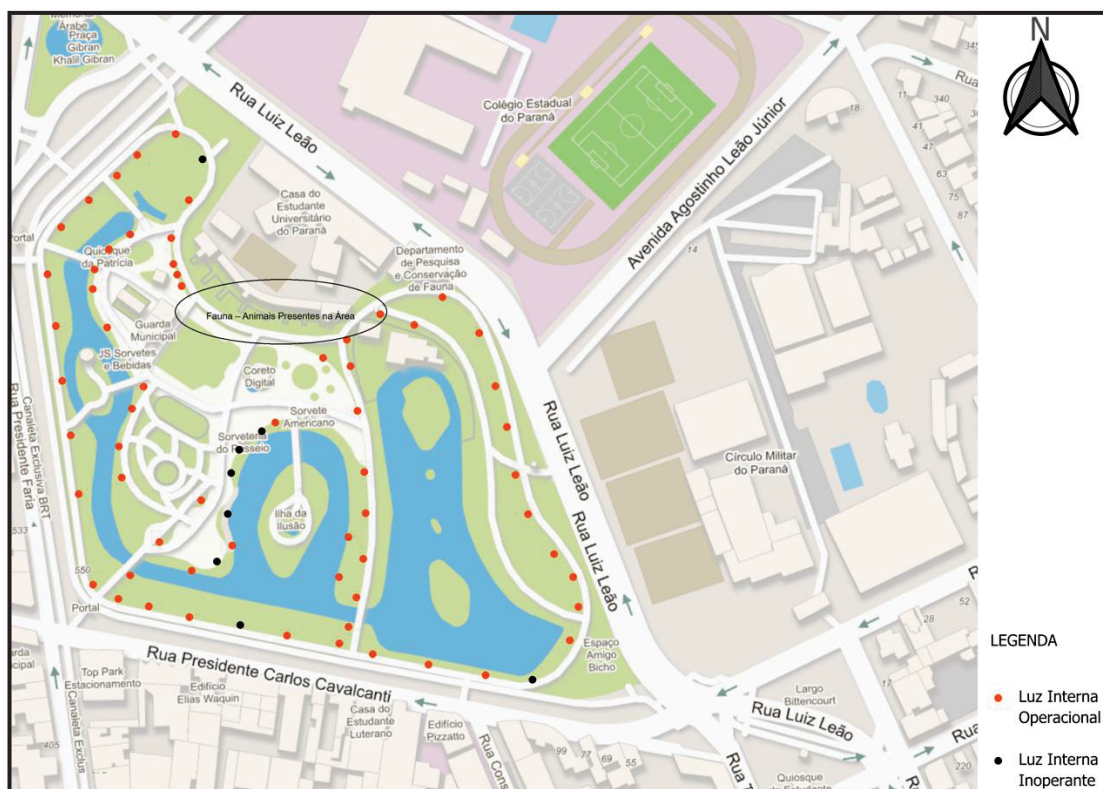
- Iluminação Interna

Para a iluminação interna, durante o levantamento, foi observado que a distribuição é irregular dentro do parque. Esse fato dificultou a contagem dos postes; por isso, o esquema apresentado na FIGURA 55 e foi baseado no levantamento de campo e ajustado com os mapas de arruamento do IPPUC.

Durante o levantamento dos postes, foi realizada uma breve entrevista com os Guardas Municipais que atuam no local, a qual será apresentada no item "Monitoramento, sinalização e vigilância em prol da segurança nos espaços públicos".

Nessa entrevista, foi explicado o motivo da existência de diversos pontos cegos, ou seja, áreas com pouca iluminação. Segundo eles, em alguns trechos — especialmente onde há presença de animais — é recomendada a redução da iluminação para garantir o bem-estar dessas espécies. Contudo, algumas falhas na iluminação são decorrentes de defeitos no sistema. Na FIGURA 55, é possível identificar essa região, destacada com um círculo preto.

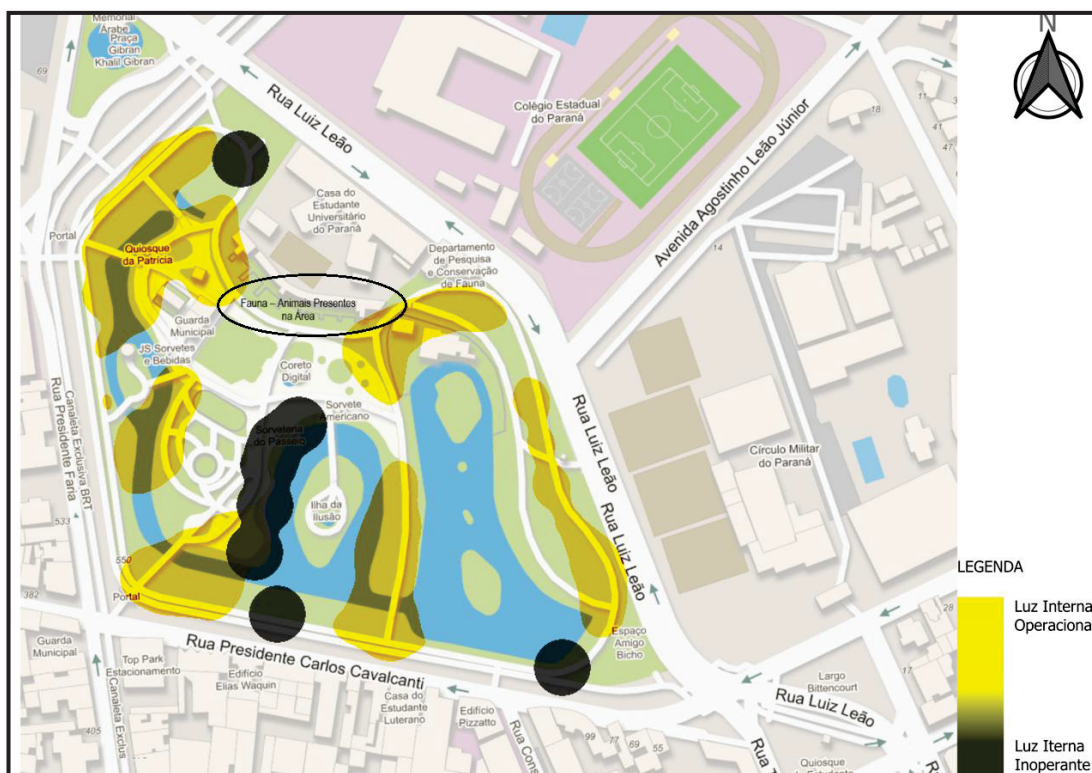
FIGURA 55 – MAPA DOS PONTOS DE ILUMINAÇÃO INTERNA



FONTE: A autora (2025).

Por sua vez, o mapa da FIGURA 56 apresenta um mapa de calor que indica os pontos cegos e as áreas iluminadas, com base na funcionalidade e presença de luzes já demonstradas na FIGURA 55. Nele também é possível verificar a ausência de luzes na área onde está localizada a fauna. Essa falta de iluminação, somada aos pontos cegos identificados, compromete a segurança do local, principalmente para as mulheres, que enfrentam maior risco em áreas com baixa visibilidade.

FIGURA 56 – MAPA DE CALOR DA ILUMINAÇÃO INTERNA



FONTE: A autora (2025).

A FIGURA 57 apresenta o registro de alguns pontos escuros e de luzes em funcionamento no interior do parque Passeio Público. As imagens foram capturadas durante o levantamento de campo.

FIGURA 57 – ILUMINAÇÃO INTERNA POSTES OPERANTES E INOPERANTES



FONTE: A autora (2025).

4.2.5 Monitoramento, sinalização e vigilância em prol da segurança nos espaços públicos – *(Itens 7.1, 7.2, 7.3 e 7.4 do formulário)*

Para levantar dados sobre o item “Monitoramento, sinalização e vigilância em prol da segurança nos espaços públicos” no parque, foi realizada uma breve conversa com dois guardas municipais que atuam na área. Eles informaram que o monitoramento é feito por uma câmera localizada próxima ao posto da Guarda Municipal, o qual funciona 24 horas por dia. Além disso, os guardas relataram que a vigilância no passeio ocorre durante todo o dia, também em regime de 24 horas. Na esquina das ruas Presidente Faria e Carlos Cavalcanti, há uma sede da Guarda Municipal, da qual eles fazem parte.

Foi mencionado ainda que a única câmera instalada integra um sistema chamado “Muralha Digital”, responsável pelo monitoramento da região. Quando questionados sobre as rotas de patrulha pelo parque, os guardas explicaram que elas são realizadas de forma esporádica, conforme a necessidade. A FIGURA 58 apresenta a câmera do parque.

A Muralha Digital é uma iniciativa da Prefeitura de Curitiba que utiliza câmeras, videomonitoramento e sensores para promover a segurança pública e o controle urbano. O sistema funciona 24 horas por dia por meio do Centro de Operações e Controle, e monitora vias públicas, terminais de transporte, prédios públicos, escolas e demais áreas estratégicas. Além disso, o sistema está integrado ao botão do pânico, dispositivo acionado por mulheres com medida protetiva judicial, permitindo resposta rápida da Guarda Municipal em casos de emergência (Prefeitura de Curitiba, 2025).

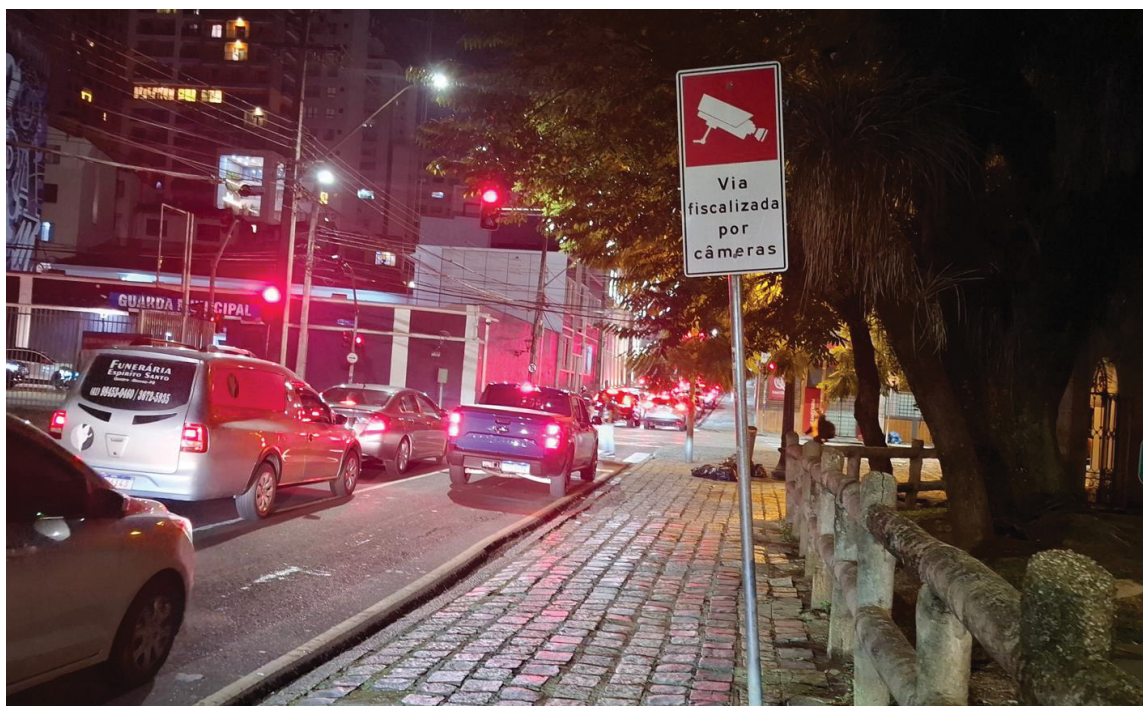
Outra informação fornecida foi que o Passeio Público fecha às segundas-feiras para manutenção e limpeza. Nos demais dias, o parque abre às 6h00 e fecha às 20h00. Além dessa área, foi identificada sinalização em outra região que também possui monitoramento. Embora não tenha sido possível localizar a câmera, a placa indicativa foi observada. Essa placa, disposta conforme a FIGURA 59, está localizada na Rua Presidente Carlos Cavalcanti. Na imagem, também é possível ver a sede da Guarda Municipal.

FIGURA 58 – CÂMERA PASSEIO PÚBLICO



FONTE: A autora (2025).

FIGURA 59 – SINALIZAÇÃO DE MONITORAMENTO NA CARLOS CAVALCANTI



FONTE: A autora (2025).

4.3 DISCUSSÕES E ANÁLISE

Com base nos dados obtidos por meio da análise espacial e do levantamento de campo, elaborou-se uma avaliação, apresentada no QUADRO 9, dos mesmos fatores adotados na presente pesquisa, porém aqui apresentados de forma mais detalhada e técnica, com foco nas condições observadas diretamente no Passeio Público. A classificação utilizada segue três níveis: Atendeu Satisfatoriamente, Atendeu Razoavelmente e Não Atendeu, sendo cada item acompanhado por uma justificativa técnica específica baseada nas evidências empíricas e normativas aplicáveis.

QUADRO 9 – AVALIAÇÃO TÉCNICA DOS FATORES

(continua)

MEIO/EIXO DE ANÁLISE	ITEM ANALISADO	CLASSIFICAÇÃO	JUSTIFICATIVA
Informativo	Ação pública (leis e políticas)	Atendeu Razoavelmente	Há políticas municipais importantes (ex. Patrulha Maria da Penha, Plano Municipal para Mulheres), mas nenhuma é voltada diretamente para o meio estudado (Passeio Público). A atuação institucional é genérica, sem ações direcionadas especificamente ao local avaliado.
	Denúncia e tecnologia de resposta	Não Atendeu	Faltam instrumentos tecnológicos práticos no local (como botão de pânico, totens, ou QR codes informativos). Os canais de denúncia existentes são amplos e genéricos, o que dificulta o uso rápido e localizado em situação de risco.
Físico	Transporte público e acessibilidade	Atendeu Razoavelmente	Há rampas e plataformas em algumas estações-tubo, porém elas não são padronizadas: nem todos os lados das estações possuem acesso adequado. Além disso, o ponto de ônibus convencional próximo não conta com rampa, dificultando o acesso de mães com carrinho de bebê, cadeirantes e idosos.
	Iluminação externa	Não Atendeu	Apesar do número considerável de postes, várias lâmpadas estavam queimadas ou parcialmente encobertas por vegetação, criando zonas escuras recorrentes, o que afeta diretamente a segurança dos usuários, principalmente à noite.
	Iluminação interna	Não Atendeu	A iluminação interna é irregular e intencionalmente reduzida em áreas com fauna, o que agrava a insegurança em pontos isolados. Há também postes inoperantes, comprometendo a visibilidade e abrindo espaço para situações de vulnerabilidade.
	Calçada	Atendeu Razoavelmente	Embora as larguras estejam adequadas segundo normas técnicas (NBR 9050 e 14022), há presença de buracos, obstáculos e trechos degradados. A falta de manutenção contínua e desníveis com vegetação prejudicam o fluxo seguro de pedestres.

(conclusão)

MEIO/EIXO DE ANÁLISE	ITEM ANALISADO	CLASSIFICAÇÃO	JUSTIFICATIVA
Físico	Rampas de acessibilidade	Não Atendeu	Grande parte das rampas excede a inclinação máxima de 8,33% permitida pela NBR 9050, o que invalida a acessibilidade real. Muitas não têm acabamento antiderrapante, e há rampas improvisadas que não atendem aos parâmetros mínimos.
	Design urbano inclusivo	Atendeu Razoavelmente	Apesar da presença de fachadas ativas e postos da Guarda Municipal, o local possui pontos cegos devido à vegetação densa, e o layout favorece áreas de baixa visibilidade. A segurança está condicionada à vigilância constante, o que não é garantido.
	Ciclovias e ciclofaixa	Atendeu Satisfatoriamente	A ciclovia ao redor está bem dimensionada, sinalizada e integrada com a malha cicloviária da cidade. Embora parte do trecho seja usado por pedestres.
	Monitoramento e patrulhamento	Atendeu Razoavelmente	Há um posto fixo da Guarda Municipal e uma câmera integrada à “Muralha Digital”. Contudo, existe apenas uma câmera visível, e as patrulhas não seguem rota fixa nem frequência definida, o que deixa lacunas na cobertura de segurança.
	Sinalização de segurança	Não Atendeu	Há ausência quase total de sinalização orientando vítimas de violência, como placas com telefones úteis, instruções de denúncia ou localização de postos de ajuda. Isso inviabiliza o acesso rápido a suporte em momentos de emergência.

FONTE: A autora (2025).

A partir dessa avaliação técnica, observa-se que a maioria das deficiências encontradas no Passeio Público compromete diretamente a sensação de segurança, especialmente para mulheres e grupos vulnerabilizados. A ausência de iluminação eficiente, a precariedade das rampas e calçadas, a sinalização ineficaz e a limitada presença de tecnologias de resposta rápida configuram um cenário urbano que não acolhe nem protege adequadamente quem mais depende de um ambiente seguro.

Esses fatores evidenciam a necessidade de reconfiguração do espaço com base em princípios de urbanismo sensível ao gênero, adotando soluções que considerem as experiências reais de quem transita e permanece no local. Repensar o espaço público sob essa perspectiva é essencial para promover uma cidade mais inclusiva, segura e acessível a todos.

Nesse contexto, as reflexões teóricas ganham relevância ao oferecer fundamentos sólidos para as soluções aqui propostas. O desenho urbano, por exemplo,

pode atuar como aliado na promoção da segurança por meio das fachadas ativas, que fortalecem a vitalidade das ruas e ampliam a vigilância natural. Teixeira e Silva (2018) ressaltam que a permeabilidade visual e a diversidade de usos nos pavimentos térreos favorecem a circulação de pessoas, enquanto Zuin e Atem (2019) destacam que essa tipologia redefine o papel do andar térreo, tornando-o mais atrativo e seguro. Embora sua implementação dependa de políticas urbanísticas e regulamentações de zoneamento, as fachadas ativas se mostram exequíveis no contexto brasileiro, desde que apoiadas por diretrizes claras que priorizem a caminhabilidade e o convívio social.

Outro aspecto central refere-se às calçadas. Não basta pensar apenas em sua largura ou inclinação: o material empregado e o conforto do piso determinam diretamente a qualidade da circulação. Conforme Gold (2003), o concreto proporciona maior estabilidade, beneficiando idosos, cadeirantes e também mulheres que utilizam salto alto, cuja mobilidade é frequentemente prejudicada em pisos irregulares. Esse detalhe evidencia como o planejamento urbano precisa reconhecer diferentes realidades cotidianas e incorporar o conforto como critério fundamental para a justiça espacial.

Além disso, ao comparar o centro com as periferias, nota-se que os problemas de infraestrutura tendem a se intensificar nas áreas mais afastadas. Beck (2023), ao analisar a mobilidade em Colombo, observa que a ausência de calçadas caminháveis compromete a circulação de mulheres, cuidadoras e trabalhadoras que retornam tarde da noite, expondo-as a riscos ainda maiores. Essa disparidade territorial demonstra que a precariedade no espaço urbano não se distribui de forma homogênea, afetando de maneira mais severa quem já se encontra em situação de vulnerabilidade social.

Diante desse panorama, reforça-se que a melhoria da infraestrutura urbana não deve ser entendida apenas como um ajuste técnico, mas como uma estratégia de justiça social. As análises mostram que planejar cidades seguras e inclusivas a partir da perspectiva das mulheres amplia os benefícios coletivos e fortalece o direito à cidade como prática democrática. Essa compreensão abre caminho para as considerações finais, que retomam a necessidade de políticas públicas integradas e sensíveis às desigualdades de gênero.

4.3.1 Esquematização de fatores físicos

A fim de evidenciar aspectos relevantes para esta pesquisa, a FIGURA 60 apresenta uma análise espacial das condições físicas das calçadas no entorno do passeio público analisado. O mapa contempla a largura das calçadas, a localização de rampas de acesso, canaletas, pontos de ônibus e o alcance estimado de uma câmera de monitoramento instalada na área.

As calçadas estão classificadas por faixas de largura, identificadas por diferentes tonalidades de azul: azul-escuro indica calçadas estreitas, azul-médio refere-se a calçadas de largura intermediária e azul-claro representa calçadas com dimensões adequadas e seguras para circulação de pedestres. Essa classificação combina observações empíricas com medições realizadas durante o levantamento de campo.

Elementos adicionais foram destacados: os retângulos em cinza identificam rampas ou elevações presentes no trajeto, conforme descrito na seção 4.2 (Fatores Físicos); os triângulos alaranjados indicam canaletas e pontos de ônibus; e o círculo vermelho corresponde à abrangência estimada da câmera de videomonitoramento instalada no interior do parque.

Essa câmera, conforme especificações do programa Muralha Digital da Prefeitura de Curitiba, possui alcance de até aproximadamente 400 metros. No entanto, para a representação, foi considerado o alcance de 200 metros, com visão panorâmica, rotação de 360° e transmissão em tempo real para o Centro de Controle Operacional, possibilitando monitoramento constante e ações preventivas por parte da Guarda Municipal (Prefeitura de Curitiba, 2023).

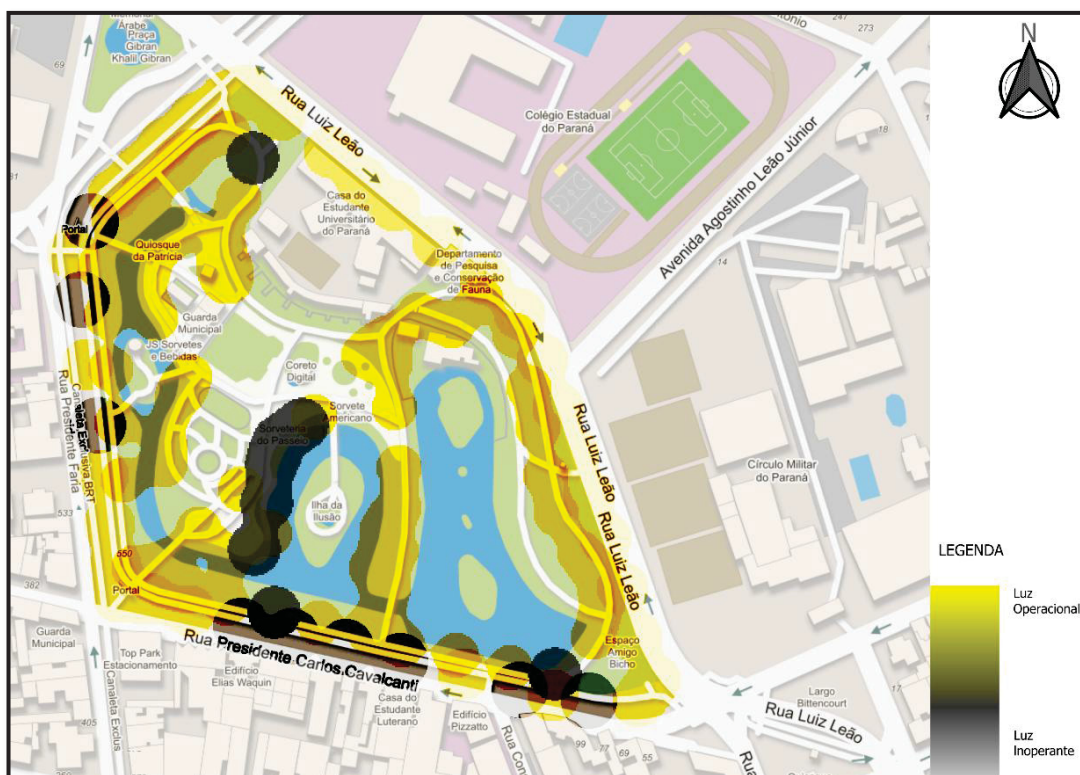
FIGURA 60 – ESQUEMATIZAÇÃO DOS FATORES FÍSICOS



FONTE: A autora (2025).

A FIGURA 61, por sua vez, integra os dados dos mapas de calor da iluminação externa (FIGURA 53) e interna (FIGURA 56), representando a distribuição da luz no ambiente analisado. As áreas iluminadas aparecem em tonalidades de amarelo, enquanto as manchas escuras indicam ausência de iluminação, por equipamentos inoperantes.

FIGURA 61 – MAPA DE CALOR DA ILUMINAÇÃO INTERNA E EXTERNA



FONTE: A autora (2025).

A leitura comparativa das FIGURA 60 e FIGURA 61 permite observar que o trecho da Rua Luiz Leão apresenta fragilidades tanto em termos de infraestrutura quanto de segurança. A calçada, em boa parte do percurso, apresenta largura apenas mediana e deficiência na iluminação pública, com luminárias espaçadas e quantidade insuficiente para garantir boa visibilidade noturna.

Adicionalmente, a FIGURA 60 revela que alguns trechos da Rua Presidente Carlos Cavalcanti, embora contem com estruturas de iluminação instaladas, permanecem com lâmpadas inoperantes no momento do levantamento de campo, gerando áreas com pouca ou nenhuma luminosidade. Essas condições comprometem a sensação de segurança e podem dificultar a circulação, sobretudo para mulheres e outros grupos vulnerabilizados durante o período noturno.

4.3.2 Propostas

Com base no estudo realizado, seguem algumas modificações propostas a partir dos fatores de segurança urbana e mobilidade no contexto de um ambiente urbano

seguro para mulheres. As imagens apresentadas ilustram exemplos de intervenções que poderiam ser implementadas na área estudada, considerando as fragilidades identificadas na avaliação técnica, como deficiência na iluminação, sinalização de segurança, acessibilidade e monitoramento.

As propostas visam aprimorar a infraestrutura existente e promover um ambiente urbano mais seguro e inclusivo, com atenção especial à segurança das mulheres e de outros grupos socialmente mais expostos a inseguranças no espaço urbano. Portanto, as figuras (FIGURA 62, FIGURA 63, FIGURA 64, FIGURA 65, FIGURA 66 e FIGURA 67) a seguir demonstram as propostas de modificação (com o auxílio da Inteligência Artificial), e abaixo encontra-se a imagem do cenário real, todas já apresentadas neste trabalho.

- Proposta I

FIGURA 62 – RAMPA ACESSÍVEL NO LUGAR DO ELEVADOR



FONTE: A autora (2025), adaptado com uso do ChatGPT (OpenAI), em julho de 2025.

A FIGURA 62 referente à Proposta I, ilustra uma proposta de requalificação da estação-tubo com foco em acessibilidade universal, substituindo o elevador de plataforma limitado da imagem original por uma rampa ampla e padronizada, solução que também tende a apresentar menor custo de implantação e manutenção. Diferente da situação atual, em que o acesso é restrito e depende de equipamentos pontuais, a proposta adota o desenho universal, garantindo mobilidade segura e autônoma para cadeirantes, mães com carrinho de bebê e pessoas com mobilidade reduzida.

Considerando que ambos os lados das estações-tubo operam para embarque e desembarque, ao menos um deles deve contar com rampa acessível. Isso garante equidade no transporte coletivo, beneficiando especialmente mulheres, mães com carrinho de bebê, cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida, e reforça o compromisso com a inclusão e a mobilidade urbana democrática.

- Proposta II

FIGURA 63 – ACESSO ATUAL E PROPOSTO



FONTE: A autora (2025), adaptado com uso do ChatGPT (OpenAI), em julho de 2025.

A FIGURA 63, referente à Proposta II, apresenta uma proposta de requalificação para o lado da estação-tubo que, atualmente, conta apenas com escadas como meio de acesso. A sugestão mantém os degraus centrais, que atendem ao intenso fluxo de pedestres — como estudantes —, e propõe a adição de uma rampa lateral acessível, integrada ao piso tátil e equipada com corrimão, em conformidade com as diretrizes da NBR 9050:2020.

Essa solução mista — escada e rampa coexistindo — busca garantir a inclusão sem comprometer a dinâmica existente de uso. Considerando, o cenário atual, em que ambos os lados da estação-tubo operam igualmente para embarque e desembarque, é fundamental que ao menos um lado ofereça acesso universal, enquanto o outro adote alternativas que promovam equidade e fluidez no transporte coletivo.

- Proposta III

A Proposta III, ilustrada na FIGURA 64, apresenta a requalificação do ponto de ônibus convencional, visando criar um ambiente urbano mais seguro e acessível. A intervenção amplia a calçada, corrige desníveis e incorpora piso tátil e rampas conforme a NBR 9050:2020, facilitando o deslocamento de pessoas com deficiência, idosos e mulheres com carrinhos de bebê. O abrigo foi reposicionado e integrado ao novo desenho da calçada, permitindo embarque e desembarque nivelados. Balizadores, piso diferenciado e a reorganização do mobiliário urbano contribuem para maior segurança e organização do fluxo de pedestres.

A proposta também inclui melhorias na iluminação pública, com postes plenamente funcionais que eliminam áreas escuras e fachadas ativas, tanto de um lado da via, como também do outro lado, ampliando a vigilância natural e, principalmente, atraindo mais pessoas no local, o que dá a percepção de maior segurança também. Essas intervenções atendem às diretrizes de um planejamento urbano sensível ao gênero, promovendo maior sensação de segurança para as mulheres, especialmente no período noturno. O resultado é um espaço urbano mais acolhedor e monitorável.

FIGURA 64 – PONTO DE ÔNIBUS SEGURO E INCLUSIVO



FONTE: A autora (2025), adaptado com uso do ChatGPT (OpenAI), em julho de 2025.

- Proposta IV

FIGURA 65 – REQUALIFICAÇÃO URBANA SEGURA



FONTE: A autora (2025), adaptado com uso do ChatGPT (OpenAI), em julho de 2025.

A FIGURA 65 apresenta um comparativo entre a situação real e a Proposta IV de requalificação urbana, orientada pelos princípios do planejamento urbano feminista. A imagem superior representa a proposta idealizada, com calçadas amplas, iluminação pública eficiente e desobstruída, abrigo de ônibus visível e seguro, vegetação controlada e ciclovia integrada. Esses elementos reforçam a segurança e o conforto, especialmente para mulheres, ao garantirem visibilidade, acessibilidade e espaços de permanência acolhedores.

Já a imagem inferior retrata o cenário atual, onde a iluminação é parcialmente bloqueada por copas de árvores, a calçada é estreita e pouco acessível, e a sensação de insegurança é ampliada pela baixa visibilidade. A proposta, portanto, busca

transformar o espaço urbano em um ambiente mais inclusivo e seguro, promovendo o direito das mulheres de se deslocarem com autonomia e tranquilidade, principalmente no período noturno.

- Proposta V

FIGURA 66 – PROPOSTA DE ILUMINAÇÃO SEGURA NO PARQUE



FONTE: A autora (2025), adaptado com uso do ChatGPT (OpenAI), em julho de 2025.

A Proposta V, apresentada na FIGURA 66, sugere a melhoria de um trecho do Passeio Público por meio da instalação de iluminação em LED e da pavimentação do caminho. A vegetação foi preservada, mas reorganizada para ampliar a visibilidade entre

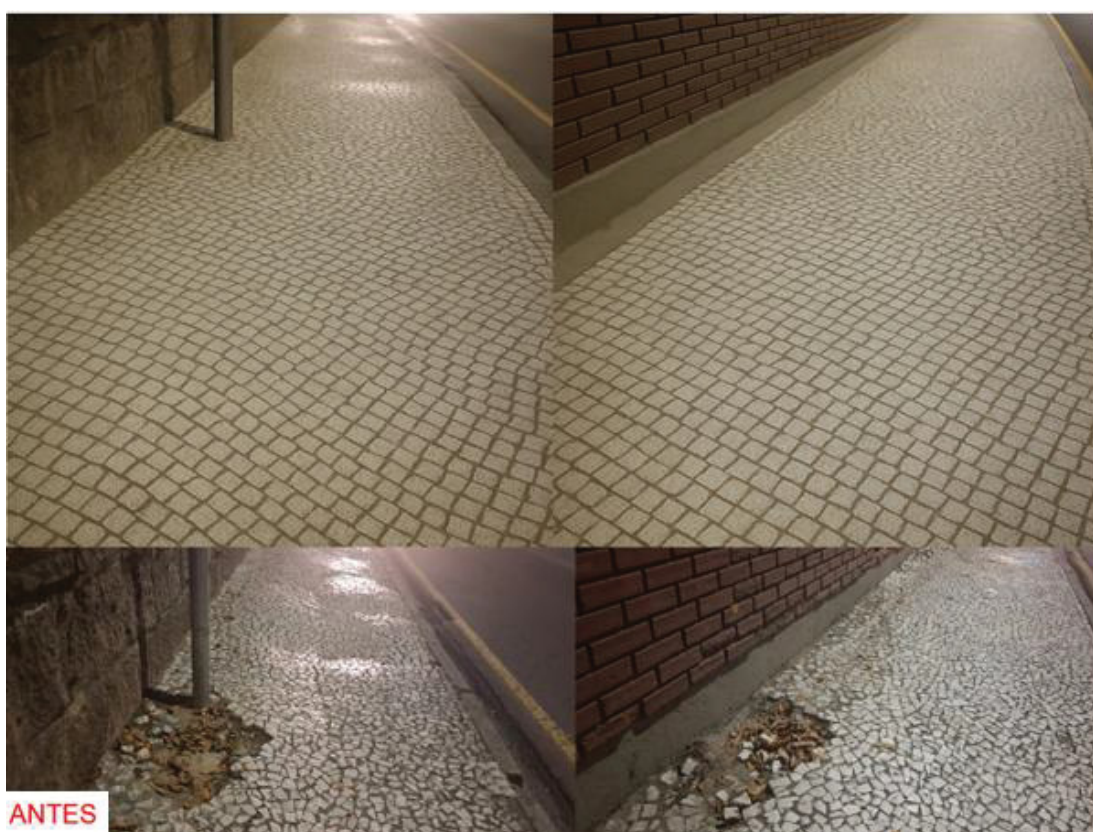
as árvores e reduzir pontos cegos. O Passeio Público já passou por reforma, conforme mencionado anteriormente, e qualquer nova intervenção deve ser submetida à aprovação dos órgãos de preservação, por se tratar de patrimônio tombado. De acordo com o Decreto-Lei nº 25/1937, em seu Art. 17:

As coisas tombadas não poderão, em caso nenhum, ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de cinquenta por cento do dano causado.

Essa proposta adota princípios do planejamento urbano feminista, priorizando a segurança das mulheres em deslocamentos noturnos. A presença de luz adequada entre as árvores garante maior percepção do entorno e contribui para um ambiente mais acessível e acolhedor.

- Proposta VI

FIGURA 67 – REQUALIFICAÇÃO DE CALÇADA DEGRADA



FONTE: A autora (2025), adaptado com uso do ChatGPT (OpenAI), em julho de 2025.

Proposta VI da FIGURA 67 apresenta uma calçada de alta qualidade, com revestimento uniforme e sem obstáculos, garantindo segurança e conforto para todos os

pedestres. Na imagem real, abaixo, observa-se a calçada esburacada, com irregularidades que dificultam a passagem, especialmente para mulheres com carrinhos de bebê, mulheres de salto alto ou pessoas com mobilidade reduzida. Essa condição compromete a acessibilidade e eleva o risco de acidentes. A proposta valoriza a inclusão, promovendo um espaço público seguro, acessível e confortável para o uso diário.

O QUADRO 10 sintetiza as principais propostas de intervenção urbana desenvolvidas ao longo do estudo. Esse resumo destaca as ações sugeridas para melhorar a segurança, acessibilidade e mobilidade, especialmente para mulheres e outros grupos socialmente vulneráveis, evidenciando os objetivos centrais de cada proposta no contexto de um ambiente urbano mais inclusivo e seguro.

QUADRO 10 – RESUMO DAS PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO URBANA SEGURA

PROPOSTA	DESCRIÇÃO RESUMIDA	OBJETIVO PRINCIPAL
I – Rampa Acessível	Substituição de elevador por rampa ampla em estação-tubo.	Garantir acessibilidade universal e equidade no transporte.
II – Acesso Misto	Adição de rampa lateral com piso tátil ao lado da escada.	Promover inclusão sem comprometer fluxo de pedestres.
III – Ponto de Ônibus Seguro e fachadas ativas	Ampliação da calçada, abrigo reposicionado, nova iluminação, fachadas ativas.	Criar espaço mais seguro e acessível, especialmente para mulheres.
IV – Requalificação Urbana Segura	Iluminação eficiente, calçadas amplas, ciclovia e vegetação controlada.	Aumentar visibilidade e conforto no espaço urbano.
V – Iluminação Segura em Parque	Iluminação LED clara e visibilidade entre árvores.	Reduzir sensação de insegurança em áreas verdes.
VI – Requalificação de Calçada Degradada	Reparo de calçada com piso nivelado e sem obstáculos.	Promover acessibilidade e prevenir acidentes.

FONTE: A autora (2025).

As propostas apresentadas são exemplos de intervenções que promovem segurança, mobilidade e acessibilidade, especialmente para mulheres e grupos vulneráveis, mas outras soluções também podem ser desenvolvidas. Elas buscam garantir inclusão, visibilidade e conforto, transformando o espaço urbano em ambientes mais seguros e equitativos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As análises realizadas no Passeio Público permitiram compreender de que modo a infraestrutura urbana impacta a mobilidade e a segurança das mulheres. Mais do que um levantamento técnico, os resultados mostraram que a falta de iluminação, a degradação das calçadas e a ausência de mecanismos de vigilância revelam uma lógica de planejamento que ainda não incorpora plenamente a perspectiva de gênero. Ao relacionar esses achados com a literatura, evidencia-se que os fatores de infraestrutura discutidos por diferentes autores são não apenas aplicáveis, mas essenciais para reorientar as políticas urbanas.

O direito à cidade somente pode ser efetivado quando acompanhado por medidas concretas de equidade. As deficiências identificadas no espaço urbano central evidenciam a urgência de um planejamento mais sensível às desigualdades, capaz de enfrentar vulnerabilidades históricas e garantir mobilidade segura, dignidade e pertencimento. Essa reflexão reafirma que a construção de cidades feministas e inclusivas não é apenas um ideal teórico, mas uma necessidade prática para o presente.

Com base em uma abordagem metodológica qualitativa, apoiada em revisão integrativa e análise espacial, o trabalho propôs e aplicou fatores específicos para a avaliação da infraestrutura e da comunicação urbana sob a ótica da segurança feminina. A escolha do parque Passeio Público, localizado no centro de Curitiba, como recorte geográfico, foi estratégica por ser uma região central e simbólica, mas que, mesmo com sua relevância urbana, ainda revela múltiplas falhas estruturais quando analisada sob a perspectiva de gênero.

Ao longo da análise, constatou-se que a área estudada ainda opera sob uma lógica de suposta universalidade, desconsiderando as particularidades de gênero. Os fatores desenvolvidos no trabalho mostraram-se eficazes para identificar situações de exclusão e invisibilidade enfrentadas por mulheres na região analisada. A aplicação prática desses fatores revelou que a ausência de elementos básicos de segurança e acessibilidade compromete diretamente o direito à cidade de forma equitativa.

Essa compreensão sustentou a construção dos fatores propostos neste trabalho, organizados entre meio informativo e meio físico, com ênfase em elementos objetivos e mensuráveis que impactam diretamente a vivência urbana feminina. Eles também atenderam ao objetivo específico de propor parâmetros técnicos que orientem intervenções em infraestrutura e políticas públicas com foco na segurança das mulheres.

No meio informativo, destacaram-se os fatores de:

- *Ação pública;*
- *Denúncia e resposta rápida e tecnologias de denúncia e mapeamento da violência;*

Já no meio físico, os fatores englobaram:

- *Acessibilidade e segurança ao transporte público;*
- *Dimensionamento e qualidade de calçadas instalação de rampas;*
- *Desing urbano inclusivo e seguro;*
- *Iluminação adequada; e*
- *Monitoramento, sinalização e vigilância em prol da segurança nos espaços públicos.*

Ao aplicar esses fatores na área estudada, foi possível identificar que a *insegurança urbana é produzida tanto pela ausência de infraestrutura quanto pela desarticulação das políticas públicas*. Elementos como calçadas estreitas e descontínuas, iluminação deficiente, ausência de sinalização acessível e falta de integração entre transporte e segurança pública evidenciam um modelo de cidade que não foi pensado para as mulheres. Como reforça Falú (2013), “há uma significativa distância entre o discurso governamental e a efetiva implementação de ações concretas” para garantir o direito das mulheres à cidade.

Além disso, os dados coletados em campo confirmam o que autores como Loukaitou-Sideris (2005) e Ceccato (2017) já haviam apontado: *o medo, mesmo quando não associado a uma ameaça concreta, restringe a mobilidade feminina e afeta diretamente o uso do espaço urbano*. A recorrência de estratégias defensivas, como evitar sair à noite ou mudar rotas por falta de iluminação, reforça a importância dos fatores propostos como base para reverter essa lógica.

Portanto, os *fatores desenvolvidos nesta dissertação representam não apenas uma contribuição metodológica, mas também política e técnica*, ao oferecer parâmetros avaliativos que podem ser incorporados em diagnósticos urbanos, planos diretores, políticas de mobilidade e programas de infraestrutura. Como defende Calió (1997), um planejamento urbano com perspectiva de gênero busca “a construção de cidades mais equitativas e acessíveis”, corrigindo assimetrias históricas e estruturais. O presente trabalho segue nessa direção, ao apresentar instrumentos que permitem reconhecer e enfrentar essas desigualdades de maneira concreta.

Dessa forma, evidencia-se que garantir a segurança das mulheres no espaço urbano não se trata de uma demanda setorial, mas de uma necessidade estruturante. É preciso revisar os paradigmas que sustentam o planejamento urbano tradicional, abandonando a noção de neutralidade técnica e adotando uma abordagem que reconheça a cidade como espaço político, vivido e disputado. Os fatores aqui apresentados não pretendem encerrar o debate, mas impulsioná-lo — oferecendo ferramentas práticas e fundamentadas para que a cidade se torne, de fato, um lugar onde todas possam circular com autonomia, dignidade e segurança.

REFERÊNCIAS

- ABRIGO AMIGO. **Abrigo Amigo**. [20--]. Disponível em: <<https://abrigoamigo.eletromidia.com.br>>. Acesso em: 22 set. 2024.
- ACTIONAID. **Brasil lidera assédio de mulheres em espaço público**. ActionAid, 20 maio 2016. Disponível em: <https://actionaid.org.br/noticia/brasil-lidera-assedio-de-mulheres-em-espaco-publico/>>. Acesso em: 15 set. 2024.
- ACTIONAID. **Em pesquisa da ActionAid, 86% das brasileiras ouvidas dizem já ter sofrido assédio em espaços urbanos**. ActionAid Brasil, 24 maio 2016. Disponível em: https://actionaid.org.br/na_midia/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacos-urbanos/>. Acesso em: 22 jan. 2024.
- AFP. **Harris não confia em Trump sobre vacina contra vírus pré-eleitoral**. Khmer Times, 7 set. 2020. Disponível em: <<https://www.khmertimeskh.com/50761286/harris-doesnt-trust-trump-on-pre-election-virus-vaccine/>>. Acesso em: 22 ago. 2024.
- AMESE. **Programas da Prefeitura de Curitiba garantem apoio e proteção para as mulheres**. 8 mar. 2024. O Portal da Mulher Paranaense. Disponível em: <https://www.amese.pr.gov.br/Noticia/Programas-da-Prefeitura-de-Curitiba-garantem-apoio-e-protecao-para-mulheres?utm_source=chatgpt.com>. Acesso em: 22 ago. 2024.
- ÁQUILA, Arthur. O que é o "vagão rosa"? Os homens que entram podem ir presos? **JusBrasil**, 2019. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/o-que-e-o-vagao-rosa-os-homens-que-entram-podem-ir-presos/737629735>>. Acesso em: 15 set. 2024.
- ARAUJO, Marcelo; SILVA, Jéssica; TRAVERSSI, Marcela. Sistema Urbano e Segregação da Mulher Periférica. **Revista Gestão & Políticas Públicas**, n.11, p.171-186,2021.
- ASENSIO, Ana. Uma cidade coletiva é uma cidade feminista [Una ciudad colectiva es una ciudad feminista]. **ArchDaily Brasil**, 12 abr. 2018. Tradução de Julia Daudén. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/892431/uma-cidade-coletiva-e-uma-cidade-feminista>> Acesso em: 15 set. 2024.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – ABNT. **NBR 9050:2020 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. ABNT **NBR 14022:2025 — Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros**. 5. ed. Rio de Janeiro: ABNT, 10 mar. 2025.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. ABNT **NBR 5101:2024 — Iluminação viária — Procedimentos**. 4. ed., versão corrigida 2. Rio de Janeiro: ABNT, 25 mar. 2024. Disponível em: uso exclusivo da Universidade Federal do Paraná. Documento impresso em: 11 jun. 2025.

AZMINA. **Penhas**. [20--]. Disponível em: <https://azmina.com.br/projetos/penhas/>. Acesso em: 20 out. 2024.

BARCAROLO, Thaís Menegás; DE ALMEIDA, Ms Tânia Silva. **Revistas Semanais De Informação E Dilma Rousseff: Um Estudo da Representação da Primeira Mulher na Presidência do Brasil**. 2015.

BARROS, Zelinda. **Feminismo Negro e Internet**. 2019.

BECK, Maria Paula. **A mobilidade enquanto direito à metrópole na perspectiva das mulheres que vivem em Colombo (PR)**. 2023. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2023.

BELLO, Luíse. **A man's world: queremos cidades para mulheres**. Think Olga, 26 set. 2014. Disponível em: <<https://www.mulheressocialistas.org.br/a-mans-world-quermos-cidades-para-mulheres/>>. Acesso em: 15 jan. 2023.

BENDER, Juliane Érika Cavalcante; NASSI, Carlos David. Compreendendo as diferenças de deslocamento entre homens e mulheres: uma revisão da literatura. In: **Seminário Movimentas – direito à mobilidade: discurso – gênero**. 1 ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2021, v. 1, p. 143-148.

BERLIM. **Gender mainstreaming in urban development: Berlin handbook**. Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2011.

BERTH, Joice. **Se a cidade fosse nossa**. Paz e Terra, 2023.

BOTELHO, Louise Lira Roedel; DE ALMEIDA CUNHA, Cristiano Castro; MACEDO, Marcelo. O método da revisão integrativa nos estudos organizacionais. **Gestão e sociedade**, v. 5, n. 11, p. 121-136, 2011.

BRASIL. Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, 6 dez. 1937. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm>. Acesso em: 19 set. 2025.

BRASIL. Ministério das Mulheres. **Denunciar e buscar ajuda a vítimas de violência contra mulheres (Ligue 180)**. Última modificação em 07 mar. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/servicos/denunciar-e-buscar-ajuda-a-vitimas-de-violencia-contra-mulheres>. Acesso em: 18 jun. 2025.

BUCCIOTTI, Bianca de Souza et al. **Percepções ambientais dos frequentadores do Passeio Público**, Curitiba, PR. 2017.

CALIÓ, Sonia Alves. Incorporando a questão de gênero nos estudos e no planejamento urbano. **Encuentro de Geografos de America Latina**, v. 6, p. 1-9, 1997.

CAMARA MUNICIPAL DE CURITIBA. **CMC aprova atendimento acessível à mulher PcD vítima de violência.** Câmara Municipal de Curitiba, Curitiba, 12 mar. 2025. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.leg.br/informacao/noticias/cmc-aprova-atendimento-acessivel-a-mulher-pcd-vitima-de-violencia>. Acesso em: 16 jun. 2025.

CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Manifestação de Maicon Penteado nº 20230824104657 registrada na Ouvidoria da Câmara Municipal de Curitiba sobre Iluminação pública.** Curitiba, 24 ago. 2023. Disponível em: https://www.curitiba.pr.leg.br/institucional/ouvidoria/formulario-ouvidoria/20230824104657?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 18 jun. 2025.

CAMPOS, Vinicius. **Os Discursos de Margaret Thatcher - A Impossibilidade do Socialismo.** A Livre Iniciativa, 19 de janeiro de 2016. Disponível em: <https://alivreiniciativa.blogspot.com>. Acesso em: 22 ago. 2024.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade.** São Paulo: FFLCH, 2007.

CASTRO, Aldemar Araujo. Revisão sistemática e meta-análise. **Compacta: temas de cardiologia**, v. 3, n. 1, p. 5-9, 2001.

CECCATO, V. Women's transit safety: making connections and defining future directions in research and practice. **Crime Prevention and Community Safety**, v. 19, p. 276-287, 2017. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41300-017-0032-5>

CECCATO, V.; LOUKAITOU-SIDERIS, A. Fear of sexual harassment and its impact on safety perceptions in transit environments: a global perspective. **Violence against women**, v. 28, n. 1, p. 26-48, 2022. DOI: <https://doi.org/10.1177/1077801221992874>

CORADIN, Renata. Arquitectura e gênero: três projetos em Viena. In: **I Congreso Internacional de Vivienda Colectiva Sostenible, Barcelona, 25, 26 y 27 de febrero de 2014.** Máster Laboratorio de la Vivienda Sostenible del Siglo XXI, 2014. p. 156-161.

COSTA, Elaine; PERIN, Gabriel Brum. **Passeio Público: o primeiro parque de Curitiba.** Turistoria, [20--]. Disponível em: <https://www.turistoria.com.br/passeio-publico-o-primeiro-parque-de-curitiba>. Acesso em: 15 nov. 2024.

CURITIBA. **Plano Municipal de Políticas para Mulheres de Curitiba define 126 ações para os próximos quatro anos.** Prefeitura Municipal de Curitiba, Curitiba, 8 mar. 2023. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/plano-municipal-de-politicas-para-mulheres-de-curitiba-define-126-acoes-para-os-proximos-quatro-anos/67609>. Acesso em: 17 jun. 2025.

DA SILVA, Adriana Benedita Azevedo; NASCIMENTO, Maria Antonia Cardoso. A (Sub) Representação de Mulheres na Política Brasileira: entre lutas e conquistas. **Revista Científica Gênero na Amazônia**, n. 1, p. 15-32, 2022.

DA SILVA, Natália Alves; DE OLIVEIRA FARIA, Daniela; PIMENTA, Marília. ST 9 Feminismo e o espaço urbano: apontamentos para o debate. **Anais Enanpur**, v. 17, n. 1, 2017.

DE CABO, Almudena. **Como tornar as cidades mais seguras para mulheres: os planos do urbanismo feminista**. BBC News Brasil, 13 out. 2022. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/geral-63245544>>. Acesso em: 2023.

DE MAGALHÃES, Teresa Ancona Lopez. O papel da mulher na sociedade. **Revista da Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo**, v. 75, p. 123-134, 1980.

DE MOURA, Simony CR; DE MELO, Jucylene HA. Mobilidade urbana na perspectiva das mulheres: hacktivismo no mapeamento de assédio em transportes públicos. In: **Anais do XI Women in Information Technology**. SBC, 2017.

DESCARTES, René. **Discurso do Método**. São Paulo: Martins Fontes, 2001. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/comportamento/arquitetura-de-genero-e-urbanismo-feminista-transformam-os-centros-urbanos/>>. Acesso em: 15 set. 2024.

DOS SANTOS, Luciano; JUNIOR, Archimedes Azevedo Raia. Análise espacial de dados geográficos: a utilização da Exploratory Spatial Data Analysis-ESDA para identificação de áreas críticas de acidentes de trânsito no município de São Carlos (SP). **Sociedade & Natureza**, v. 18, n. 35, p. 97-107, 2006.

FALÚ, Ana. Derecho a la Ciudad, Mujeres y Seguridad Ciudadana en los Gobiernos Locales: Los nudos críticos de las políticas locais em América Latina. **Économie et Solidarités**, v. 43, n. 1, p. 86-97, 2013.

FALÚ, Ana. El derecho de las mujeres a la ciudad: espacios públicos sin discriminaciones y violencias. **Revista Vivienda y Ciudad**, ISSN 2422-670X, v. 1, p. 10-28, dez. 2014.

FAMÍLIA DO NASCIMENTO. Passeio Público de Curitiba. **Agora sim, tudo certo!** Blog da Família do Nascimento, 24 ago. 2020. Disponível em: <<https://afamiliadonascimento.com/passeio-publico-de-curitiba-agora-sim-tudo-certo/>>. Acesso em: 15 nov. 2024.

FEIBER, Silmara Dias. Áreas verdes urbanas imagem e uso: o caso do passeio público de Curitiba, PR. **Raega-O Espaço Geográfico em Análise**, v. 8, n. 8, p. 93-105, 2004.

FOSTER, Sarah; GILES-CORTI, Billie. The built environment, neighborhood crime and constrained physical activity: an exploration of inconsistent findings. **Preventive medicine**, v. 47, n. 3, p. 241-251, 2008.

FOSTER, Sarah; GILES-CORTI, Billie; KNUIMAN, Matthew. Does fear of crime discourage walkers? A social-ecological exploration of fear as a deterrent to walking. **Environment and Behavior**, v. 46, n. 6, p. 698-717, 2014.

FREITAS, Carolina. Estudos Feministas sobre a Questão Urbana: Abordagens e Críticas. **Encontro nacional da anpur**, v. 18, p. 1-24, 2019.

FREITAS, Lídia dos Santos Ferreira de; GONÇALVES, Eliane. Corpos urbanos: direito à cidade como plataforma feminista. **Cadernos pagu**, n. 62, p. e216210, 2021.

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e mucambos**. Global Editora e Distribuidora Ltda, 2015.

GAZETA DO POVO. **Casa da Mulher Brasileira busca parceiros para app de prevenção de violência doméstica**. Curitiba, 2019. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/curitiba/casa-da-mulher-brasileira-busca-parceiros-para-app-de-prevencao-de-violencia-domestica/>>. Acesso em: 21 set. 2025.

GETTY IMAGES. Protesto no México contra a violência de gênero. In: CABO, Almudena de. **Como tornar as cidades mais seguras para mulheres: os planos do urbanismo feminista**. BBC News Brasil, 13 out. 2022. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/geral-63245544>>. Acesso em: 21 set. 2025

GHISLENI, Bárbara; GHISLENI, Camilla. **Urbanismo sob perspectiva de gênero: Eva Kail e o concurso de projetos para Viena**. ArchDaily Brasil, 08 nov. 2022. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/990510/urbanismo-sob-perspectiva-de-genero-eva-kail-e-o-concurso-de-projetos-para-viena>>. Acesso em: 20 nov. 2024.

GIANNINI, Alessandro. **Arquitetura de gênero e urbanismo feminista transformam os centros urbanos: O objetivo é torná-los cada vez mais inclusivos e seguros**. Veja, publicado em 23 out. 2022, 08h00. Atualizado em 4 jun. 2024, 11h33. Foto: Protesto Cidade do México: o programa Caminho Seguro renovou a capital – (Carlos Tischler/Eyepix Group/Getty Images).

GOLD, Philip Anthony. Melhorando as condições de caminhada em calçadas. **Nota técnica**, 2003.

GOMES, G. O papel da mulher: da Antiguidade à Contemporaneidade. **Portal (En) cena**, 2017.

GONZAGA, Terezinha de Oliveira. **A cidade e a arquitetura também mulher: conceituando a metodologia de planejamento urbano e dos projetos arquitetônicos do ponto de vista de gênero**. 2004. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16131/tde-26082022-150751/>>. Acesso em: 5 mar. 2025.

GOOGLE MAPS. **Rua Luiz Leão, 451** (A06 – Tamandaré/Guadalupe), Matriz, Curitiba – PR, CEP 82590-300. [20--]. Disponível em: <[https://www.google.com/maps/place/Rua+Luiz+Le%C3%A3o,+451+\(A06+-+Tamandar%C3%A9%2FGuadalupe\)/@-25.4251881,-49.2660627,17.75z/data=!4m6!3m5!1s0x94dce41428333a37:0x36e7e6b55d467ac!8m2!3d-25.42435!4d-49.26688!16s%2Fg%2F11v5bb6pwb?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI1MDkxNy4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D](https://www.google.com/maps/place/Rua+Luiz+Le%C3%A3o,+451+(A06+-+Tamandar%C3%A9%2FGuadalupe)/@-25.4251881,-49.2660627,17.75z/data=!4m6!3m5!1s0x94dce41428333a37:0x36e7e6b55d467ac!8m2!3d-25.42435!4d-49.26688!16s%2Fg%2F11v5bb6pwb?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI1MDkxNy4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D)> Acesso em: 23 set. 2025.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Abrigo Amigo oferece companhia e segurança a mulheres em pontos de ônibus da capital**. Publicado em: 30 ago. 2023. Disponível em: <<https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/ultimas-noticias/abrigo-amigo-oferece-companhia-e-seguranca-a-mulheres-em-pontos-de-onibus-da-capital/>>. Acesso em: 20 out. 2024.

GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ. **Passeio Público – Curitiba**. Patrimônio Cultural do Paraná [20--]. Disponível em: <<https://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/Bem-Tombado/Passeio-Publico-Curitiba>> Acesso em: 20 mar. 2024.

GOVERNO DO PARANÁ. **Estatísticas**. Secretaria da Segurança Pública. 2024. Disponível em: <<https://www.seguranca.pr.gov.br/>>. Acesso em: julho 2024.

GRANDE CURITIBA. **Projeto prevê mais acessibilidade e brinquedos adaptados nos parquinhos**. Grande Curitiba, Curitiba, 28 ago. 2024. Disponível em: <https://grandecuritiba.info/curitiba/2024/08/28/projeto-preve-mais-acessibilidade-e-brinquedos-adaptados-nos-parquinhos?utm_source=chatgpt.com>. Acesso em: 16 jun. 2025.

GRANDE CURITIBA. Zelo pela mobilidade: calçadas recuperadas e ciclovias oferecem mais segurança ao ir e vir dos curitibanos. **Grande Curitiba**, Curitiba, 23 fev. 2024. Foto: Daniel Castellano / SMCS. Disponível em: <<https://grandecuritiba.info/curitiba/2024/02/23/zelo-pela-mobilidade-calçadas-recuperadas-e-ciclovias-dao-mais-seguranca-ao-ir-e-vir-dos-curitibanos>>. Acesso em: 17 jun. 2025.

GROSFOGUEL, Ramón. A estrutura do conhecimento nas universidades ocidentalizadas: racismo/sexismo epistêmico e os quatro genocídios/epistemicídios do longo século XVI. **Sociedade e Estado**, v. 31, p. 25-49, 2016.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estatísticas de gênero: ocupação das mulheres é menor em lares com crianças de até três anos**. Agência de Notícias, 4 mar. 2021. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/30172-estatisticas-de-genero-ocupacao-das-mulheres-e-menor-em-lares-com-criancas-de-ate-tres-anos>>. Acesso em: 85 set. 2024.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA – IPPUC. **Geodownloads: dados geográficos de Curitiba**. Curitiba: IPPUC, [20--]. Disponível em: <https://ippuc.org.br/geodownloads/geo.htm>. Acesso em: 16 jun. 2025.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

KERN, Leslie. **Cidade feminista: A luta por espaço em um mundo desenhado por homens**. Oficina Raquel, 2021.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2008.

LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia. Is it safe to walk Here? Design and policy responses to women's fear of victimization in public places. **Research on women's issues in transportation**—vol. 2: technical papers. Report of a conference. In: **Proceedings**. 2005.

LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia. **How to ease women's fear of transportation environments: Case studies and best practices**. 2009.

MACHADO, A. C.; RIBEIRO, C.; ALBUQUERQUE, M. I. B.; ORTON, N.; MONTEIRO, P. (orgs.). **Seminário Movimentas - direito à mobilidade: discurso - gênero**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2021.

MARICATO, Ermínia. Metrópole, legislação e desigualdade. **Estudos avançados**, v. 17, p. 151-166, 2003.

MARTINS, João Cândido. **A origem do Passeio Público (127 anos de história)**. Câmara Municipal de Curitiba. Publicado em 03 mai. 2013, às 08h30. Última modificação em 27 mai. 2022, às 16h57. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.leg.br/informacao/noticias/a-origem-do-passeio-publico-127-anos-de-historia>>. Acesso em: 15 nov. 2024.

MELLO, Olga de. **O fenômeno '#vamosjuntas?'**. #Colabora, 15 de julho de 2016. Atualizado em 16 de julho de 2016. Disponível em: <<https://projetocolabora.com.br/ods11/o-femoneno-vamos-juntas/>> Acessado em 22 de setembro de 2024.

MIGUEL, Luis Felipe. **Mary Wollstonecraft e as origens do feminismo**. Blog Boitempo, v. 27, 2015.

MORESI, Eduardo et al. Metodologia da pesquisa. **Brasília: Universidade Católica de Brasília**, v. 108, n. 24, p. 5, 2003.

MY PACER. **Passeio Público: caminhada e corrida – trilha**. 2020. Disponível em: <https://www.mypacer.com/pt/routes/214917/passeio-p%C3%BAblico-caminhada-e-corrida-trilha-curitiba-paran%C3%A1-brasil>. Acesso em: 20 set. 2024.

NOBREGA, R. (2023). **Análise dos fatores de influência na escolha do modo de transporte por gênero**. Publicação T.DM-005/2023. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 90 p.

OLIVEIRA, Clarice Misoczky de. Contribuições de Henri Lefebvre para repensar e produzir a cidade sob uma perspectiva de gênero. In: **SEMINÁRIO INTERNACIONAL FAZENDO GÊNERO** 12, 2021, Florianópolis. Anais [...]. Florianópolis: UFSC, 2021.

PARANÁ. Governo do Estado. **Parceria com Sebrae/PR vai difundir selo de combate à violência contra mulheres**. Curitiba, 2023. Disponível em: <<https://www.parana.pr.gov.br/aen/Noticia/Parceria-com-SebraePR-vai-difundir-selo-de-combate-violencia-contra-mulheres>>. Acesso em: 21 set. 2025.

PEARCE, Diane. A feminização da pobreza: mulheres, trabalho e bem-estar. **Revisão da Mudança Urbana e Social**, p. 28-36, 1978.

PECCINI, Isabela Rapizo. Lazer e trabalho na vida das mulheres: existe o lugar público do ócio para elas? In: MACHADO, Ana Carolina; RIBEIRO, Cristiene; ALBUQUERQUE,

Mariana; ORTON, Naomi; MONTEIRO, Poliana (org.). **Seminário MovimentAs – direito à mobilidade, discurso e gênero**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2021. p. 66-87.

PECCINI, Isabela Rapizo. Pensamento feminista no planejamento urbano: pensar o território pela perspectiva de gênero – prática e epistemologia. **PIXO-Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade**, v. 3, n. 10, 2019.

PIRAMBU NEWS. **Plataforma Nina recebe 409 denúncias de importunação sexual no transporte em um ano**. Pirambu News, 19 out. 2023. Disponível em: <https://pirambu.news>. Acesso em: 22 set. 2024.

PLATAFORMA MULHER SEGURA. **App SOS Mulher**. Disponível em: Acesso em: 15 out. 2024.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO. Foto **SOS Mulher**. Disponível em: <https://www.facebook.com/POLICIAMILITARDESP/photos/a.776924209009936/3600299150005747/?type=3&_rdr>. Acesso em: 15 out. 2024.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO. **O App SOS Mulher é uma ferramenta que pode te ajudar**. Publicação em: Facebook, 2021. Disponível em: <<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=3600299150005747&id=228363373866025&set=a.776924209009936>>. Acesso em: 20 set. 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Centro de Curitiba conta com câmeras de monitoramento da Muralha Digital em dois novos pontos**. Curitiba, 1 mar. 2023. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/centro-de-curitiba-counta-com-cameras-de-monitoramento-da-muralha-digital-em-dois-novos-pontos/72185>. Acesso em: 10 jul. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Curitiba ganha Plano Municipal de Políticas para Mulheres**. Curitiba, 22 dez. 2023. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/curitiba-ganha-plano-municipal-de-politicas-para-mulheres/7173>> Acesso em: 10 jul. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Estação Tubo Passeio Público – Norte**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, [20--]. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.gov.br/locais/estacao-tubo-passeio-publico-norte/1645>>. Acesso em: 23 set. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Iluminação Pública – Serviços da Prefeitura**. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/obras-publicas/iluminacao-publica>. Acesso em: 18 jun. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Muralha Digital: nas Emergências**, 153 ou 199. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/servicos/muralha-digital-nas-emergencias-153-ou-199/908>. Acesso em: 18 jun. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Passeio Público de Curitiba** [20--]. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, Meio Ambiente. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.gov.br/servicos/passeio-publico-de-curitiba/832>>. Acesso em: 15 set. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Patrulha Maria da Penha** – Telefone 153. Prefeitura Municipal de Curitiba, Curitiba, 2025. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.gov.br/servicos/patrulha-maria-da-penha-telefone-153/7>>. Acesso em: 16 jun. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Patrulha Maria da Penha contribui para diminuição da violência contra a mulher em Curitiba**. Curitiba, 24 jun. 2025. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/patrulha-maria-da-penha-contribui-para-diminuicao-da-violencia-contra-a-mulher-em-curitiba/77945?utm_source=chatgpt.com>. Acesso em: 15 set. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Prefeitura de Curitiba fortalece políticas públicas para mulheres com capacitação intersetorial de servidores**. Curitiba, 23 jul. 2025. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/prefeitura-de-curitiba-fortalece-politicas-publicas-para-mulheres-com-capacitacao-intersetorial-de-servidores/78492>>. Acesso em: 15 set. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **SiGesGuarda: base contendo os dados das ocorrências atendidas pela Guarda Municipal de Curitiba**. Curitiba, 2024. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/>. Acesso em: 22 set. 2024.

PRIYA UTENG, Tanu; TURNER, Jeff. Addressing the linkages between gender and transport in low-and middle-income countries. **Sustainability**, v. 11, n. 17, p. 4555, 2019.

RAQUEL, Roberta. Mulheres em Bicicleta: Mobilidade Urbana e Direito à Cidade. **Para Onde!?**, v. 9, n. 2, p. 68-74, 2018.

RODAS-ZULETA, M. M., CARDONA, S. e ESCOBAR, D. A. (2022) Gender-based violence and Women's mobility, findings from a medium-sized Colombian city: A quantitative approach. **Journal of Transport & Health**, v. 25, p. 101376. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.jth.2022.101376>>. Acesso em: 9 jun. 2023

ROLNIK, Raquel. **“As mulheres também têm direito à cidade?”** Entrevista concedida a Emerson Fonseca Fraga. Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil (CAU/BR), Brasília, 01 mar. 2020. Disponível em: <https://caubr.gov.br/raquel-rolnik-como-fazer-valer-o-direito-das-mulheres-a-moradia/>. Acesso em: 15 set. 2024.

ROSA, Roberto. Análise espacial em geografia. **Revista da ANPEGE**, v. 7, n. 01, p. 275-289, 2011.

ROTHER, Edna Terezinha. Revisão sistemática X revisão narrativa. **Acta Paulista de Enfermagem**, São Paulo, v. 20, n. 2, p. 1-4, jun. 2007. DOI: 10.1590/S0103-21002007000200001. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ape/a/z7zZ4Z4GwYV6FR7S9FHTByr/>>. Acesso em: 22 set. 2024.

SANTORO, P. F.; LACERDA, L. G.; LEMOS, L. L. Mobilidade e feminismo, território e subjetividades: ideias por Marina Kohler Harkot. In: MACHADO, Ana Carolina; RIBEIRO, Cristiene; ALBUQUERQUE, Mariana; ORTON, Naomi; MONTEIRO, Poliana (Org.). **In: Seminário Movimentas – direito à mobilidade: discurso – gênero**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2021, v.1, p. 143-148.

SIGNIFICADOS. **SOS: o que significa a sigla**. Disponível em: <https://www.significados.com.br/sos/?utm_source=chatgpt.com>. Acesso em: 30 set. 2025.

SILVA, Gabriela Neves Rodrigues da. Vamos juntas: um convite para caminharmos juntas. In: MACHADO, Ana Carolina; RIBEIRO, Cristiene; ALBUQUERQUE, Mariana; ORTON, Naomi; MONTEIRO, Poliana (Org.). **In: Seminário Movimentas – direito à mobilidade: discurso – gênero**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2021, v.1, p. 125-142.

SILVEIRA, Luísa Horn de Castro et al. Mobilidade urbana saudável no cruzamento das avenidas identitárias: experiências móveis de mulheres pretas. **Ponto Urbe. Revista do núcleo de antropologia urbana da USP**, n. 30 v. 1, 2022.

SOBRAL, Débora Dornelas Câmara; DE FARIAS, Patrícia Silveira. violências, sociabilidades e Resistências. In: MACHADO, Ana Carolina; RIBEIRO, Cristiene; ALBUQUERQUE, Mariana; ORTON, Naomi; MONTEIRO, Poliana (Org.). **In: Seminário Movimentas – direito à mobilidade: discurso – gênero**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2021, v.1, p. 109, 2023.

SOUSA, Amanda Maximino de. **Nada sobre elas sem elas: Diretrizes urbanísticas com enfoque na mulher a serem adotadas em Natal/RN**. Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Tecnologia, Departamento de Arquitetura, 2022. Trabalho Final de Graduação (Curso de Arquitetura e Urbanismo). Orientadora: Amíria Bezerra Brasil.

SOUZA, Marcela Tavares de; SILVA, Michelly Dias da; CARVALHO, Rachel de. Revisão integrativa: o que é e como fazer. **Einstein (São Paulo)**, v. 8, p. 102-106, 2010.

SUPER NINA MOB. **Nina: cidades seguras para todos**. [20--]. Disponível em: <https://superninamob.com>. Acesso em: 22 set. 2024.

TEIXEIRA, Bárbara K.; DE SOUZA SILVA, André. Fachadas ativas e sua influência na qualidade de vida urbana. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, v. 25, n. 36, p. 206-206, 2018.

TEIXEIRA, Michele da Silva. Perfil da mulher no mercado de trabalho. Id on line: **Revista de Psicologia**, v. 6, n. 17, p. 95-123, jul. 2012. Disponível em: <<https://doi.org/10.14295/online.v6i17.195>>. Acesso em: 22 set. 2024.

THINK OLGA. [20--] **Chega de Fiu**. Disponível em: <<https://thinkolga.com/projetos/chega-de-fiu-fiu/>>. Acesso em: 20 jan. 2025.

UN WOMEN [202-]. **Gender Mainstreaming**. Disponível em:<https://www.unwomen.org/en/how-we-work/un-system-coordination/gender-mainstreaming?utm_source=chatgpt.com>. Acesso em: 15 set. 2025.

VÉRAN, Jean François. **Respeito é bom e elas merecem: uma antropologia do vagão feminino no metrô do Rio de Janeiro**. In: GOLDENBERG, Miriam. (Org.). *Corpo, Envelhecimento e Felicidade*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p. 275-308, 2011.

WOLLSTONECRAFT, Mary. **Reivindicação dos direitos da mulher**. Boitempo Editorial, 2017.

YOUGOV. **About YouGov**. Disponível em: <https://corporate.yougov.com/about/?utm_source=chatgpt.com>. Acesso em: 30 set. 2025.

ZUIN, Fernando; ATEM, G. A fachada ativa como ferramenta para uma realidade urbana mais dinâmica The Plinth as a tool for a more dynamic urban reality