

CAMINHABILIDADE E GÊNERO: REFLEXÕES SOBRE AS LIMITAÇÕES DE MOBILIDADE URBANA PARA AS MULHERES

WALKABILITY AND GENDER: REFLECTIONS ON THE LIMITATIONS OF URBAN MOBILITY FOR WOMEN

CAMINABILIDAD Y GÉNERO: REFLEXIONES SOBRE LAS LIMITACIONES DE LA MOVILIDAD URBANA PARA LAS MUJERES

Dartel Ferrari de Lima

Doutorado em Medicina Preventiva pela Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (FMUSP). E-mail: dartleferrai07@gmail.com | Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-3633-9458>

Adelar Aparecido Sampaio

Doutor em Educação pela Universidade Católica do Rio Grande do Sul (UCRS). E-mail: adelarsampaio@hotmail.com | Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-4386-1364>

Daiana Machado

Mestre em Educação Física pela Universidade Estadual do Oeste do Paraná (Unioeste). E-mail: daiana-agape@hotmail.com | Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-2028-9932>

Dayane Pereira de Souza

Doutora em Educação Física e Saúde pela Universidade Estadual de Maringá (UEM). E-mail: daynycs@gmail.com | Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-1302-543X>

Francielle Selzer Brecher Becker

Mestranda em Educação em Ciências pelo Programa de Pós-Graduação de Educação em Ciências e Educação Matemática da Universidade Estadual do Oeste do Paraná (Unioeste). E-mail: franciellebeckert@educacao.cascavel.pr.gov.br | Orcid: <https://orcid.org/0009-0006-6031-1136>

Márcia Rosângela Buzanello

Doutora em Engenharia de Produção – Ergonomia pela Universidade Federal de Santa Catarina UFSC). E-mail: mrbusanello@yahoo.com.br | Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-0215-3337>

Gladson Ricardo Flor Bertolini

Doutor em Ciências da Saúde Aplicadas ao Aparelho Locomotor pela Universidade de São Paulo (USP). E-mail: gladsonricardo@gmail.com | Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-0565-2019>

RESUMO:

A decisão de se deslocar a pé pela cidade vai além da simples necessidade de locomoção. A escolha de caminhar é influenciada por uma complexa interação de fatores externos e individuais. A diferença na locomoção urbana entre homens e mulheres é frequentemente marcada por estigmas sociais, culturais, ambientais e de gênero. Este artigo, em formato de ensaio acadêmico, reflete sobre as decisões de mobilidade urbana das mulheres. A insegurança nas cidades é a principal barreira que impede as mulheres de se deslocarem a pé, fazendo com que evitem locais e horários considerados inseguros. Enquanto as mulheres utilizam mais frequentemente o transporte coletivo, os homens tendem a realizar viagens mais longas e são mais frequentes ao volante de automóveis. Ao aprofundar a compreensão da geografia do medo no planejamento urbano, é possível desenvolver estratégias mais eficazes para que as mulheres superem as barreiras percebidas à mobilidade, promovendo ambientes urbanos seguros e acolhedores para todos.

PALAVRAS-CHAVE: urbanização; promoção de saúde; exercício físico.

ABSTRACT:

The decision to walk around the city goes beyond the simple need to get around. The choice to walk is influenced by a complex interaction of external and individual factors. The difference in urban mobility between men and women is often marked by social, cultural, environmental and gender stigmas. This article, in the form of an academic essay, reflects on women's urban mobility decisions. Insecurity in cities is the main barrier preventing women from moving around on foot, causing them to avoid places and times considered unsafe. While women use public transport more often, men tend to make longer journeys and get behind the wheel of cars more often. By deepening the understanding of the geography of fear in urban planning, it is possible to develop more effective strategies for women to overcome perceived barriers to mobility, promoting safe and welcoming urban environments for all.

KEYWORDS: urbanization; health promotion; physical exercise.

RESUMEN

La decisión de caminar por la ciudad va más allá de la simple necesidad de desplazarse. En la elección de caminar influye una compleja interacción de factores externos e individuales. La diferencia en la movilidad urbana entre hombres y mujeres suele estar marcada por estigmas sociales, culturales, ambientales y de género. Este artículo, en forma de ensayo académico, reflexiona sobre las decisiones de movilidad urbana de las mujeres. La inseguridad en las ciudades es la principal barrera que impide a las mujeres desplazarse a pie, haciendo que eviten lugares y momentos considerados inseguros. Mientras que las mujeres utilizan más a menudo el transporte público, los hombres tienden a hacer trayectos más largos y a ponerse al volante de un coche con más frecuencia. Profundizando en la comprensión de la geografía del

miedo en la planificación urbana, es posible desarrollar estrategias más eficaces para que las mujeres superen las barreras percibidas a la movilidad, promoviendo entornos urbanos seguros y acogedores para todos.

PALABRAS CLAVE: *urbanización; promoción de la salud; ejercicio físico.*

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é fundamental para a dinâmica das cidades contemporâneas, viabilizando o deslocamento de pessoas e a ampliação das interações sociais. Nesse contexto, a caminhabilidade, entendida como a facilidade de locomoção a pé em determinado espaço (Lima, 2002), emerge como um aspecto central para a qualidade do ambiente urbano. Esse conceito é essencial para superar os desafios atuais das cidades, favorecendo a acessibilidade, a sustentabilidade e a promoção da saúde coletiva (Westenhöfer et al., 2023).

A qualidade do espaço urbano influencia diretamente as interações sociais e a coesão comunitária, sendo a caminhabilidade é um fator determinante nesse processo. Ao viabilizar deslocamentos a pé, ambientes bem planejados estimulam um estilo de vida mais dinâmico e socialmente integrado. Reconhecendo essa importância, diversas cidades ao redor do mundo têm implementado políticas para fomentar a mobilidade ativa e o uso de transportes sustentáveis (Lima et al., 2020).

A configuração do espaço urbano exerce influência decisiva na experiência dos pedestres, o que resulta da interação entre a infraestrutura disponível e as escolhas individuais de mobilidade. A harmonia entre esses elementos favorece o deslocamento a pé, promovendo acessibilidade e bem-estar. Nesse sentido, políticas voltadas à qualificação da infraestrutura para pedestres, à criação de espaços mais inclusivos e à conscientização sobre os benefícios da caminhada podem contribuir para comunidades mais saudáveis, sustentáveis e socialmente integradas (Lima, 2002).

Os padrões de deslocamento urbano são moldados por uma complexa interação entre características individuais e fatores ambientais. Aspectos como gênero, idade, familiaridade com o território e percepção de segurança influenciam diretamente as escolhas de mobilidade. Compreender como essas variáveis se relacionam com o ambiente construído tem sido um desafio constante no campo da pesquisa, fornecendo subsídios para o aprimoramento das políticas de mobilidade urbana (Sylvers et al., 2022).

A mobilidade urbana não apenas reflete, mas também perpetua desigualdades de gênero, limitando a autonomia das mulheres e sua plena participação na vida social e econômica das cidades. A acessibilidade dos espaços urbanos a pé impõe desafios específicos ao público feminino, que enfrenta barreiras relacionadas à segurança, à infraestrutura deficiente e à distribuição desigual do uso do espaço público (Hahn et al, 2021).

A percepção de risco, intensificada por experiências de assédio e violência de gênero, restringe a liberdade de deslocamento das mulheres, comprometendo seu acesso ao trabalho, à educação e ao lazer (Barr, 2024). Além disso, a distribuição desigual do trabalho doméstico e de cuidado impõe

trajetórias urbanas mais complexas e com múltiplos destinos, marcadas por deslocamentos para diferentes atividades diárias, evidenciando a necessidade de políticas de mobilidade que atendam a essas demandas específicas (Bankoff et al., 1997). Garantir um ambiente urbano seguro, acessível e equitativo exige a incorporação da perspectiva de gênero no planejamento das cidades, por meio de estratégias que reduzam desigualdades e ampliem a acessibilidade para todos.

A complexidade das interações entre mobilidade urbana e fatores sociais demanda uma abordagem multidisciplinar, articulando saberes de urbanismo, sociologia, psicologia e saúde pública. Para enfrentar esses desafios, é fundamental o engajamento de diferentes atores, como governos locais, comunidades, urbanistas e pesquisadores, na formulação de soluções e na implementação de políticas que assegurem uma mobilidade segura, sustentável e inclusiva (Richardson et al., 2020).

A multiplicidade de fatores que influenciam as decisões de mobilidade urbana evidencia a necessidade de uma análise abrangente dessas interações para fomentar deslocamentos mais acessíveis e equitativos. Neste contexto, este artigo, elaborado como um ensaio acadêmico fundamentado em uma revisão de escopo da literatura, tem como objetivo investigar as barreiras de gênero na mobilidade urbana, analisando como a infraestrutura, a percepção de segurança e as dinâmicas socioculturais impactam os deslocamentos das mulheres. A partir dessa análise, busca-se fornecer subsídios teóricos e práticos para o fortalecimento de políticas públicas que promovam uma mobilidade mais segura, inclusiva e sustentável.

METODOLOGIA

A mobilidade urbana feminina reflete um conjunto de desafios estruturais e socioculturais que limitam sua plena participação nos espaços urbanos. Nesse contexto, este ensaio acadêmico qualitativo explora as experiências das mulheres nas cidades, analisando os fatores que influenciam suas decisões de deslocamento. Por meio dessa abordagem, o estudo aprofunda e integra o conhecimento sobre o fenômeno investigado, oferecendo subsídios para políticas públicas mais inclusivas e eficazes, além de ampliar a reflexão sobre a temática

A revisão de escopo da literatura adotada nesta pesquisa abrangeu uma ampla gama de estudos, contemplando diferentes tópicos, populações e contextos. Essa abordagem, ao incorporar múltiplas metodologias, permitiu integrar diversas perspectivas, ampliando a compreensão do tema por meio da diversidade de enfoques. Dessa forma, contribuiu de maneira substancial para o avanço do campo de pesquisa em questão.

A revisão de escopo da literatura, caracterizada por uma abordagem mais flexível em relação às revisões sistemáticas, consultou as bases de dados *on-line*

Scientific Electronic Library On-line (SciELO), Índice Bibliográfico Español en Ciencias de la Salud (IBECs) e Literatura Latino-Americana e do Caribe em Ciências da Saúde (LILACS). Os descritores 'caminhabilidade urbana' (português) e '*urban walkability*' (inglês) foram combinados pelo operador booleano 'AND' para o cruzamento de termos.

O ensaio acadêmico não busca esgotar o tema, diferindo da revisão sistemática, que realiza um exame detalhado das fontes e avalia o risco de vies nos estudos primários. O mapeamento da literatura permitiu uma abordagem narrativa coesa ao longo do texto. Essa estratégia garantiu coesão estrutural, facilitando a compreensão da linha argumentativa e proporcionando uma análise acessível, sem prejuízo da profundidade crítica.

A subjetividade e a reflexão crítica são elementos essenciais na análise das abordagens acadêmicas sobre mobilidade urbana. O ensaio adotou uma abordagem intimista, centrada nas vivências, expectativas e reflexões de pesquisadores sobre o tema. Essa escolha valoriza a dimensão subjetiva e a análise crítica dos estudos existentes, ampliando a compreensão das experiências individuais e coletivas. Além dos dados objetivos, o ensaio examina as percepções e interpretações dos pesquisadores, proporcionando uma visão mais ampla do fenômeno estudado.

A estruturação deste ensaio será organizada a partir dos seguintes tópicos: mobilidade urbana das mulheres; caminhada como prática de atividade física feminina; insegurança urbana como barreira à caminhabilidade; e percepções subjetivas sobre obstáculos à locomoção a pé por mulheres

Quanto aos aspectos éticos, a pesquisa original dispensa análise ética, conforme a Resolução 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde (CNS), por se basear em dados secundários de domínio público.

MOBILIDADE URBANA DAS MULHERES

A mobilidade urbana das mulheres ainda é um campo pouco investigado, mesmo diante do amplo conjunto de pesquisas sobre caminhabilidade. Pesquisas sobre a relação entre gênero e deslocamento evidenciam discrepâncias significativas nos fatores que impactam a mobilidade feminina, como sensibilidade ao tráfego, infraestrutura para pedestres e aspectos ambientais que promovem ou restringem a caminhada (Jensen et al., 2017).

A violência urbana e sua percepção figuram como questões centrais nos estudos sobre mobilidade feminina, influenciando significativamente os padrões de deslocamento e restringindo o uso de espaços públicos. Fatores como iluminação noturna, presença policial, monitoramento por câmeras e configuração do ambiente construído influenciam diretamente a percepção de segurança. Em contextos mais adversos, esses elementos podem levar as

mulheres a evitar determinados locais e horários, limitando sua inclusão na dinâmica urbana (Rodrigues et al., 2022).

Desde o final da década de 1970, críticas acadêmicas e feministas passaram a questionar a ausência da perspectiva de gênero nos estudos e políticas de mobilidade urbana. A incorporação dessa abordagem ampliou a compreensão das experiências femininas no espaço urbano, anteriormente limitadas às deslocamentos laborais (Jensen et al., 2017).

Essas análises, marcadas por um viés androcêntrico, negligenciavam deslocamentos relacionados ao lazer, ao cuidado familiar, às compras e a outras atividades, conduzindo a uma compreensão restrita das demandas de mobilidade feminina. Além disso, desconsideravam as vivências de grupos específicos, como mulheres idosas e desempregadas, cujos padrões de deslocamento diferem dos modelos convencionais (Kelly et al., 2015).

Apesar dos avanços na incorporação da perspectiva de gênero nos estudos sobre mobilidade urbana, persistem lacunas que demandam investigação. Torna-se, portanto, imperativo aprofundar as análises sob a ótica de gênero, a fim de elucidar as dinâmicas que configuram a mobilidade feminina. Estudos apontam discrepâncias expressivas nos padrões de deslocamento de homens e mulheres, evidenciadas tanto na extensão dos percursos quanto na seleção dos meios de transporte. De maneira geral, os homens fazem uso mais recorrente de veículos particulares, ao passo que as mulheres adotam uma mobilidade mais diversificada, recorrendo com maior frequência à caminhada, ao uso de bicicletas e ao transporte público (Van Hole et al., 2014).

Fatores sociais, culturais e econômicos exercem influência determinante sobre os padrões de mobilidade. A histórica divisão sexual do trabalho, que vinculou as mulheres às responsabilidades domésticas, aliada à associação cultural do automóvel à autonomia masculina, contribuiu para a estigmatização do uso de meios de transporte compartilhados por mulheres. Ainda que tais barreiras estejam sendo gradativamente desconstruídas, estatísticas indicam que as mulheres dirigem menos que os homens e apresentam maior dependência de transportes alternativos (Mateos-Granados et al., 2021).

Embora percorram distâncias menores, as mulheres realizam deslocamentos mais frequentes, configurando um padrão de mobilidade mais complexo. Essa dinâmica reflete a multiplicidade de atividades desempenhadas ao longo do dia, exigindo maior flexibilidade e diversificação nas opções de transporte (Roberts et al., 2011).

Estudos conduzidos pelo *United States Department of Transportation – Federal Highway Administration* (2022) evidenciam discrepâncias de gênero no comportamento de condução nos Estados Unidos. Motoristas adultos entre 35 e 64 anos percorreram, em média, 13,5 mil milhas anuais, sendo que as mulheres registraram um deslocamento médio de 9,5 mil milhas, enquanto os homens atingiram 17,1 mil milhas (Kelly et al., 2015).

No Brasil, pesquisas indicam que as mulheres apresentam maior propensão a caminhar no tempo livre (20,3% das mulheres contra 17,7% dos homens) e a utilizar transporte público ou compartilhado (8,4% das mulheres contra 6,2% dos homens) (Lima et al., 2019). Dados do Ministério da Saúde, coletados pelo Sistema de Vigilância de Doenças Crônicas (Vigitel) em 2016, revelam que 18% dos adultos residentes nas capitais estaduais e no Distrito Federal adotam o deslocamento ativo, como caminhar ou pedalar para o trabalho. Contudo, a prevalência desse comportamento é superior entre os homens (20%) em comparação às mulheres (16,7%) (Sá et al., 2016).

As disparidades nos padrões de mobilidade urbana decorrem de múltiplos fatores, incluindo diferenças no acesso aos meios de transporte, restrições de segurança e percepções de risco associadas aos deslocamentos (Lima et al., 2019). Embora estudos evidenciem distinções sistemáticas entre os padrões de mobilidade de homens e mulheres, críticos argumentam que as limitações impostas às mulheres impactam significativamente seu acesso a oportunidades, restringindo sua participação plena na sociedade.

Nesse contexto, muitas mulheres recorrem à caminhada como alternativa viável e econômica de transporte, influenciadas pelo acesso limitado a veículos particulares, pelas menores distâncias percorridas e pela necessidade de conciliar múltiplas atividades diárias. Diante desse cenário, torna-se imperativo o desenvolvimento de políticas de mobilidade equitativas, que contemplem as especificidades da mobilidade feminina e garantam condições justas para todos os cidadãos, independentemente do gênero.

CAMINHADA COMO PRÁTICA DE ATIVIDADE FÍSICA PARA AS MULHERES

A comparação entre homens e mulheres quanto à prática da caminhada revela uma complexidade influenciada por múltiplos fatores culturais e sociais. Estudos apresentam resultados divergentes: enquanto algumas pesquisas indicam que a insegurança reduz a frequência de caminhadas entre mulheres, outras apontam que elas são mais propensas a caminhar para lazer e exercício (Lima et al., 2017).

Dados do Ministério da Saúde, obtidos a partir de 27.093 entrevistas realizadas em 2020 com adultos residentes nas capitais dos 26 estados brasileiros e no Distrito Federal, indicam que 24,3% da população considera a caminhada sua principal atividade física no tempo livre, sendo essa prática mais frequente entre mulheres (64,6%) do que entre homens (35,2%). Essa diferença se evidencia particularmente no contexto das caminhadas por lazer, embora o estudo não tenha contemplado todas as motivações associadas ao deslocamento a pé.

Estudos sobre mobilidade frequentemente privilegiam capitais e grandes centros urbanos, o que pode comprometer a representatividade das diversas realidades socioeconômicas e culturais do país. Diferenças entre capitais e cidades de menor porte podem ser significativas em relação a hábitos e perspectivas de mobilidade, tornando essencial a interpretação cautelosa desses achados para evitar generalizações indevidas.

A caminhada se destaca como uma alternativa relevante para mulheres, considerando as diferenças nos padrões de mobilidade e preferências identificadas em investigações anteriores (Pollard & Wagnild, 2017). Além de promover benefícios à aptidão física, essa prática contribui para a redução do comportamento sedentário e para a prevenção de doenças como hipertensão, obesidade e diabetes (Silva et al., 2021).

O estudo de Sugiyama et al. (2007) aponta uma relação entre caminhabilidade e tempo dedicado à televisão entre adultos australianos, sobretudo mulheres. Em áreas com maior caminhabilidade, a facilidade e a atratividade do deslocamento a pé resultaram, em média, em uma redução de 30 minutos diários no tempo gasto com televisão. Esse efeito não foi observado entre homens, sugerindo a influência de outros fatores sobre seu comportamento sedentário.

O ambiente construído impacta as mulheres de maneiras distintas, dependendo do propósito da caminhada. Em deslocamentos de lazer, fatores como estética e segurança são determinantes, enquanto, para trajetos utilitários—como deslocamentos para o trabalho ou compras—infraestrutura, distância e condições climáticas assumem maior relevância (Jensen et al., 2017).

A diferenciação das preferências de mobilidade feminina reforça a necessidade de um planejamento urbano inclusivo, que integre estética, segurança e acessibilidade. O desenvolvimento de cidades que conciliem esses elementos favorece deslocamentos mais equitativos e satisfatórios para toda a população.

A análise da literatura revisada evidencia a escassez de investigações centradas na experiência feminina como pedestre e na segmentação dos diferentes propósitos da caminhada. Essa lacuna pode introduzir vieses e comprometer a compreensão das complexidades envolvidas. Assim, pesquisas futuras devem aprofundar a diversidade de motivações e variáveis que influenciam a mobilidade feminina (India-Aldana et al., 2021).

INSEGURANÇA URBANA PARA AS MULHERES COMO BARREIRA À CAMINHABILIDADE

A segurança no espaço urbano impacta desproporcionalmente as mulheres, cujos deslocamentos são historicamente condicionados por restrições

e relatos de violência. O acesso feminino às cidades tem raízes em uma concepção tradicional que associa o espaço urbano ao domínio masculino, limitando sua presença fora do ambiente doméstico (Kokabisaghi, 2019).

No século XIX, normas em Nova York restringiam a circulação feminina a horários específicos e à presença de acompanhantes masculinos ou de outras mulheres (Domosh & Seager, 2001). Esse legado cultural reforça a percepção da cidade como um ambiente inseguro para as mulheres, influenciando sua mobilidade e suas escolhas urbanas.

Desde a infância, as mulheres são socializadas a adotar estratégias de autoproteção, evitando locais e horários considerados perigosos. Esse comportamento não apenas restringe sua liberdade de movimento, mas também perpetua estereótipos de gênero e desigualdades no espaço público. A promoção de ambientes urbanos mais seguros e inclusivos requer transformações culturais e estruturais que garantam a equidade na mobilidade (Santonniccolo et al., 2023).

A insegurança noturna representa um dos desafios mais marcantes para a mobilidade feminina. O anoitecer intensifica temores específicos, levando mulheres a adotar medidas como acelerar o passo e monitorar constantemente o entorno. Estima-se que cerca de metade das mulheres sinta medo de caminhar sozinha à noite, especialmente em estacionamentos, no transporte público e em áreas próximas a parques, bares e terrenos baldios. Essa apreensão limita suas opções de deslocamento e restringe sua participação na vida urbana.

A mitigação desse problema exige a integração de medidas de segurança ao planejamento urbano, incluindo melhorias na iluminação pública, monitoramento por câmeras, ampliação da presença policial e implementação de sistemas de transporte seguro. Além disso, campanhas de conscientização desempenham um papel fundamental na desconstrução de estereótipos de gênero e na redução do medo da violência urbana (Olasagasti-Ibargoien et al., 2023).

A percepção de insegurança está intrinsicamente associada ao medo de estranhos e a comportamentos imprevisíveis. O estudo de Lorenc et al. (2013) evidencia que mulheres frequentemente percebem homens desconhecidos como potenciais ameaças, reflexo de estereótipos, experiências anteriores e relatos de crimes. Essa sensação de vulnerabilidade condiciona padrões de deslocamento mais cautelosos, como evitar caminhar sozinhas ou optar por trajetos mais movimentados.

O medo da violência urbana configura um fator determinante na mobilidade feminina. A tendência de caminhar acompanhadas reflete essa preocupação, uma vez que a presença de conhecidos é vista como um fator de proteção. Chowdhury et al. (2021) destacam que mulheres evitam trajetos solitários para mitigar riscos associados a interações imprevisíveis.

A vulnerabilidade ao crime em espaços de transporte público reforça essa problemática. O estudo de Loukaitou-Sideris e Eck (2007) sobre Los Angeles, EUA, revela que mulheres se sentem mais expostas à criminalidade em pontos

de ônibus situados em áreas de alto risco. Relatos incluem episódios de assédio verbal, apalpação, ameaças e desconforto diante da presença de indivíduos embriagados ou em situação de rua. Além disso, sinais de degradação urbana, como pichações e infraestrutura deteriorada, ampliam a sensação de insegurança, enquanto espaços organizados, como igrejas e shopping centers, são percebidos como mais seguros.

Embora o medo da violência urbana seja um fator determinante na mobilidade feminina, ele não é o único. Uma análise abrangente da caminhabilidade deve incorporar múltiplos fatores que impactam a experiência das mulheres no espaço público, incluindo infraestrutura, planejamento urbano e dinâmicas socioculturais que moldam sua percepção de segurança.

PERCEPÇÕES SUBJETIVAS DE OBSTÁCULOS À LOCOMOÇÃO A PÉ POR MULHERES

As barreiras à caminhabilidade das mulheres vão além do medo da violência urbana, resultando da interação entre fatores estruturais e contextuais que influenciam suas escolhas de mobilidade. Ademais, a percepção de insegurança varia ao longo do dia, intensificando-se no período noturno, o que impacta diretamente sua mobilidade e reforça a necessidade de considerar o horário nas estratégias voltadas à promoção da caminhabilidade (Mannell et al., 2022).

Embora o receio da violência urbana influencie as decisões sobre onde, quando e como as mulheres caminham (Lorenc et al., 2013), os estudos sobre essa relação enfrentam desafios metodológicos. A discrepância entre a percepção subjetiva de insegurança e os registros objetivos de violência constitui uma limitação central nessas investigações (Silva et al., 2021).

A distinção entre medo subjetivo e violência real evidencia a complexidade do impacto da insegurança na mobilidade urbana. A fraca correlação entre esses fatores reforça a necessidade de considerar tanto a percepção das mulheres quanto indicadores objetivos de segurança no planejamento de intervenções urbanas (Lima et al., 2019).

A sensação de segurança é um fator determinante na decisão das mulheres sobre caminhar, influenciando diretamente sua mobilidade (Brasil, 2021). A adoção de abordagens integradas, que combinem dados estatísticos e percepções subjetivas, é fundamental para compreender e mitigar as barreiras à caminhabilidade. Métodos que capturem a experiência individual das entrevistadas, aliados a indicadores de criminalidade, podem subsidiar políticas urbanas mais eficazes.

As intervenções em segurança urbana devem considerar tanto o medo subjetivo quanto a violência objetiva, promovendo ambientes que reforcem a sensação de proteção. Notadamente, mulheres relatam sentir-se menos

vulneráveis ao correr ou pedalar do que ao caminhar, sugerindo que a dinâmica do deslocamento influencia diretamente a percepção de risco (Lima et al., 2019).

A percepção de segurança desempenha um papel determinante na escolha do modo de deslocamento. A vulnerabilidade associada à caminhada pode restringir as opções de mobilidade feminina, tornando essencial compreender as diferenças na segurança percebida entre caminhada, corrida e ciclismo (Tosti et al., 2020; Jensen et al., 2017).

Pesquisas futuras devem aprofundar a análise da percepção de segurança nos diferentes modos de transporte não motorizados, considerando variáveis como localização geográfica, infraestrutura urbana e interações sociais. Além disso, intervenções como aprimoramentos no design urbano, iluminação pública e programas de segurança comunitária podem exercer um papel decisivo na mobilidade feminina.

A segurança urbana também se relaciona à presença de pessoas em situação de rua, influenciando a percepção feminina sobre determinados espaços. A familiaridade com um único indivíduo pode ser interpretada de maneira distinta da presença de grupos ou acampamentos, levando à evasão de determinadas áreas (Herrera & McCarthy, 2023).

Mulheres evitam áreas ocupadas por pessoas em situação de rua como estratégia para prevenir situações imprevisíveis. Esse comportamento reflete não apenas preocupações com segurança pessoal, mas também estereótipos de gênero e normas sociais que moldam a percepção de risco e a mobilidade feminina (Carretta & Szymanski, 2020; Herrera & McCarthy, 2023).

A qualidade do espaço urbano é um fator determinante para incentivar a caminhabilidade feminina. Ambientes limpos, bem iluminados e esteticamente agradáveis favorecem a sensação de segurança, conforme demonstram estudos internacionais (Richardson et al., 2020; Westenhöfer et al., 2023).

Infraestruturas como travessias subterrâneas, trilhas remotas e parques extensos podem gerar uma sensação de isolamento e insegurança. A percepção de vulnerabilidade nesses espaços, especialmente quando desabitados ou de difícil monitoramento, tende a desencorajar a caminhada (Sá et al., 2016; Edwards & Dulai, 2018).

Pequenos parques urbanos são preferidos pelas mulheres devido à maior visibilidade e proximidade com áreas residenciais, reforçando a importância do design urbano para a mobilidade feminina (Sugiyama et al., 2007). Para garantir que espaços verdes sejam efetivamente utilizados, é essencial projetá-los com iluminação adequada, ampla visibilidade e elementos que incentivem a interação social.

O tráfego urbano representa uma barreira significativa para a caminhabilidade feminina, refletindo uma percepção ampliada dos riscos associados ao trânsito (Kelly et al., 2015). Elementos como infraestrutura

adequada, respeito ao espaço dos pedestres e segurança nas travessias são determinantes para promover a mobilidade segura das mulheres (Brasil, 2021).

A influência do comércio na escolha das rotas varia conforme preferências individuais. Enquanto algumas mulheres valorizam a movimentação das ruas comerciais, outras priorizam áreas mais tranquilas (Jensen et al., 2017).

A decisão entre percursos movimentados ou mais calmos está associada a fatores como companhia, propósito do deslocamento e características do ambiente. Mulheres acompanhadas de crianças ou idosos tendem a evitar locais agitados, enquanto aquelas que caminham sozinhas podem preferir a vitalidade das áreas comerciais (Lima, et al. 2024; Herrera & McCarthy, 2023).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo apresenta uma análise aprofundada da caminhabilidade feminina, evidenciando o impacto do medo da violência urbana e das preocupações com a segurança na mobilidade das mulheres. A influência desses fatores reforça a necessidade de estratégias integradas para a criação de espaços urbanos mais seguros e acessíveis. Observa-se que o receio da violência afeta a caminhabilidade tanto diurna quanto noturna, exigindo soluções urbanísticas abrangentes. Essas percepções devem orientar formuladores de políticas, urbanistas, arquitetos e defensores da mobilidade ativa na concepção de ambientes mais acolhedores. Melhorias na infraestrutura urbana, como iluminação eficiente, presença policial estratégica e iniciativas de conscientização, são essenciais para mitigar barreiras e promover cidades inclusivas, acessíveis e favoráveis a um estilo de vida ativo e saudável. A "geografia do medo" — conceito que descreve como a percepção de segurança molda a relação das mulheres com o espaço urbano — influencia diretamente suas rotas, horários e modos de deslocamento. Incorporar essa perspectiva ao planejamento urbano é fundamental para o desenvolvimento de estratégias eficazes que tornem as cidades mais seguras e acolhedoras para todos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BANKOFF, A. D. P.; ZAMAI, C. A.; HIRAYAMA, D.; LIMA, D. F.; SILVA, J. D.; BRANDL, ... RABAIOLLI, C. Profile analysis of rural and urban schoolchildren: life style and postural habits. **J.Phys.Educ**, Maringá, 1997, v. 8, n. 1, p. 97-103.

BARR, E.; POPKIN, R.; ROODZANT, E.; JAWORSKI, B.; TEMKIN, S. M. Gender as a social and structural variable: research perspectives from the National Institutes of Health (NIH). **Transl Behav Med**. Oxford, 2024, v. 14, n. 1, p. 13-22.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise em Saúde e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis. **Vigitel Brasil 2021**, Brasília: Ministério da Saúde, 2021.

CARRETTA, R. F.; SZYMANSKI, D. M. Stranger harassment and PTSD symptoms: Roles of self-blame, shame, fear, feminine norms, and feminism. **Sex Roles**. Heidelberg, 2020. v. 82, p. 525-540.

CHOWDHURY, M.A.K.; RAHMAN, A.E.; MORIUM, S.; HASAN, M.M.; BHUIYAN, A.; ARIFEEN, S.E. Domestic Violence Against Women in Urban Slums of Bangladesh: A Cross-Sectional Survey. **J Interpers Violence**. Thousand Oaks, 2021. v. 36, p. 9-10.

DOMOSH, M.; SEAGER, J. **Putting Women in Place: Feminist Geographers Make Sense of the World**. New York: Guilford Press, 2001.

EDWARDS, N.; DULAI, J. Examining the relationships between walkability and physical activity among older persons: what about stairs? **BMC Public Health**. London, 2018. v. 18, n. 1, p. 1-11.

HAHN, S.; SILVA JUNIOR, A. P. da; SEIBERT, C.; LIMA, D. F. de; BOTH, J.; MAZZARDO, O.; SAMPAIO, A. A. Itinerância, intensificação e condições de trabalho de professores de educação física escolar como condicionante de motivação e bem-estar docente. **Caderno de Educação Física e Esporte**, Marechal Cândido Rondon, 2021, v. 19, n. 3, p. 135-142.

HERRERA, J.; MCCARTHY, B. Street Harassment Interpretations: An Exploration of the Intersection of Gender and Race/Ethnicity, and Mediator Variables. **Violence Against Women**. Thousand Oaks, 2023. v. 3. n. 4, p. 453-474.

INDIA-ALDANA, S.; RUNDLE, A. G.; ZELENIUCH-JACQUOTTE, A.; QUINN, J. W.; KIM, B.; AFANASYEVA, Y.; CLENDENEN, T. V.; KOENIG, K. L.; LIU, M.; NECKERMAN, K. M.; THORPE, L. E.; CHEN, Y. Neighborhood Walkability and Mortality in a Prospective Cohort of Women. **Epidemiology**. Philadelphia, 2021. v. 32, n. 6, p. 763-772.

JENSEN, W. A.; STUMP, T. K.; BROWN, B. B.; WERNER, C. M.; SMITH, K. R. Walkability, complete streets, and gender: Who benefits most? **Health Place**. Philadelphia, 2017. v. 48, p. 80-89.

KELLY, C. M.; LIAN, M.; STRUTHERS, J.; KAMMRATH, A. Walking to Work: The Roles of Neighborhood Walkability and Socioeconomic Deprivation. **J Phys Act Health**. Champaign, 2015. v. 12, Suppl 1: p. 70-75,

KOKABISAGHI, F. Women's right to health in Iran: Domestic implementation of international human rights law. **Int J Health Plann Manage**. Hoboken, 2019. v. 34, n. 2, p. 501-509.

LEE, Y. S. Gender differences in physical activity and walking among older adults. **J Women Aging**. Abingdon, 2005. v. 17, n. (1-2), p. 55-70,

LIMA, D. F. **Dicionário de Esportes**. Rio de Janeiro: Sprint, 2002.

LIMA, D. F.; LIMA, L. A.; HOFFMANN, B. H.; STREY, R. E.; ANGUERA, M. G. A prática de atividade física mediada pelo meio geográfico: a distância entre as moradias e as instalações. **Cad. Educ. Fis. Esp**. Marechal Cândido Rondon, 2020. v. 18, n. 1, p. 83-88.

LIMA, D. F.; LIMA, L. A.; JÚNIOR, O. M.; SAMPAIO, A. A.; SILVA, M. P. Associação da atividade física de lazer e do deslocamento ocupacional com a caminhada e o ciclismo: um estudo transversal com brasileiros adultos. **Rev. Aten. Saúde**. Salvador, 2019. v. 17, n. 62, p. 40-51.

LIMA, D. F.; LIMA, L. A.; SAMPAIO, A. A. Promover Caminhabilidade nas cidades: um ensaio para a promoção de saúde e qualidade de vida de brasileiros. **Espac. Saude**. Anápolis, 2021. v. 22, p. e809.

LIMA, D. F.; LIMA, L. A.; SILVA, M. P. Tendências temporais dos tipos principais de exercício físico e esporte praticados no lazer na cidade de Curitiba, Brasil: 2006-2014. **R. bras. Ci. e Mov**. São Paulo, 2017. v. 25, n.3, p. 98-105.

LIMA, D. F.; SAMPAIO, A. A.; DE SOUZA, D. C.; MACHADO, D.; BECHERT, F. S. B. Compreendendo a mobilidade de pessoas idosas: experiências e perspectivas da utilização de dispositivos auxiliares de mobilidade. **Revista Pesquisa Qualitativa**, São Paulo, 2024, v. 12, n. 32, p. 464-489.

LORENC, T.; PETTICREW, M.; WHITEHEAD, M.; STEPHEN, C.; WRIGHT, K.; THOMSON, K. H.; CUMMINS, S.; SOWDEN, A. RENTON, A. Fear of crime and the environment: systematic review of UK qualitative evidence. **BMC Public Health**. London, 2013. v. 13, n. 496, p. 1-8.

LOUKAITOU-SIDERIS, A.; ECK, J. E. Crime Prevention and Active Living. **American Journal of Health Promotion**. Thousand Oaks, 2007. v. 21, (4_suppl), p. 380-389.

MANNELL, J.; LOWE, H.; BROWN, L.; MUKERJI, R.; DEVAKUMAR, D.; GRAM, L.; JANSEN, H. A. F. M.; MINCKAS, N.; OSRIN, D.; PROST A.; SHANNON, G.; VYAS, S. Risk factors for violence against women in high-prevalence settings: a mixed-methods systematic review and meta-synthesis. **BMJ Glob Health**. London, 2022. v. 7, n. 3, p. e007704.

MATEOS-GRANADOS, J.; MARTÍN-DELOSREYES, L.M.; RIVERA-IZQUIERDO, M.; JIMÉNEZ-MEJÍAS, E.; MARTÍNEZ-RUIZ, V.; LARDELLI-CLARET, P. Sex Differences in the Amount and Patterns of Car-Driving Exposure in Spain, 2014 to 2017: An Application of a Quasi-Induced Exposure Approach. **Int J Environ Res Public Health**. Basel, 2021. v. 18, n. 24, p. 13255.

OLASAGASTI-IBARGOIEN, J.; CASTAÑEDA-BABARRO, A.; LEÓN-GUEREÑO P.; URIA-OLAIZOLA N. Barriers to Physical Activity for Women with Physical Disabilities: A Systematic Review. **J Funct Morphol Kinesiol**. Basel, 2023. v. 18, n. 2, p. 82-94.

POLLARD, T. M.; WAGNILD, J. M. Gender differences in walking (for leisure, transport and in total) across adult life: a systematic review. **BMC Public Health**. London, 2017. v. 17, n. 1, p. 341.

RIBEIRO, A. I.; HOFFMANN, E. Development of a Neighbourhood Walkability Index for Porto Metropolitan Area. How Strongly Is Walkability Associated with Walking for Transport? **Int J Environ Res Public Health**. Basel, 2018. v. 15, n. 12, p. e2767.

RICHARDSON, A. S.; GHOSH-DASTIDAR, M.; COLLINS, R. L.; HUNTER, G. P.; TROXEL, W. M.; COLABIANCHI, N.; COHEN, D. A.; DUBOWITZ, T. Improved Street Walkability, Incivilities, and Esthetics Are Associated with Greater Park Use in Two Low-Income Neighborhoods. **J Urban Health**. v. 97, n. 2, p. 204-212, 2020.

ROBERTS, J.; HODGSON, R.; DOLAN, P. "It's driving her mad": Gender differences in the effects of commuting on psychological health. **J Health Econ**. Heidelberg, 2011. v. 30, n. 5, p. 1064-1076.

RODRIGUES, P.; HÉBERT, M.; PHILIBERT, M. Associations between neighborhood characteristics and dating violence: does spatial scale matter? **Int J Health Geogr**. London, 2022. v. 21, n. 6, p. 6.

SÁ, T. H.; PEREIRA, R. H.; DURAN, A. C.; MONTEIRO, C.A. Socioeconomic and regional differences in active transportation in Brazil. **Rev. Saúde Pública**. São Paulo, 2016. v. 50, p. 37.

SANTONICCOLO, F.; TROMBETTA, T.; PARADISO, M. N.; ROLLÈ, L. Gender and Media Representations: A Review of the Literature on Gender Stereotypes, Objectification and Sexualization. **Int J Environ Res Public Health**. Basel, 2023. v. 20, n. 10, p. 5770.

SILVA, M. P.; FONTANA, F.; CAMPOS, J. G.; MAZZARDO, O.; LIMA, D. F.; PALUDO A. C.; CAMPOS, W. Time trends of physical inactivity in Brazilian adults from 2009 to 2017. **Revista da Associação Médica Brasileira**. São Paulo, 2021. v. 67, p. 681-689.

SUGIYAMA, T.; SALMON, J.; DUNSTAN, D. W.; BAUMAN, A. E.; OWEN, N. Neighborhood walkability and TV viewing time among Australian adults. **Am J Prev Med**. Philadelphia, 2007. v. 33, n. 6, p. 444-449.

SYLVERS D.L., HICKEN M., ESPOSITO M., MANLY J., JUDD S., CLARKE P. Walkable Neighborhoods and Cognition: Implications for the Design of Health Promoting Communities. **J Aging Health**. Philadelphia, 2022. v. 34, n. (6-8), p. 893-904.

TOSTI, L. L.; LIMA, L. A.; WINTER, L. B.; SANTANA, V. H. S.; CORRAL, R. S.; KANITZ, R. S.; LIMA, D. F. Análise descritiva do comportamento de adultos na participação em atividade física na cidade de Salvador, Bahia, Brasil. **Revista Baiana de Saúde Pública**, Salvador, 2020, v. 44, n. 1, p. 160-180.

HOLLE, V.; VAN CAUWENBERG, J.; VAN DYCK, D.; DEFORCHE, B.; WEGHE, N. V.; BOURDEAUDHUIJ, I. Relationship between neighborhood walkability and older adults' physical activity: results from the Belgian Environmental Physical Activity Study in Seniors (BEPAS Seniors). **Int J Behav Nutr Phys Act**, London, 2014. v. 11, p. 110.