

# MOBILIDADE, GÊNERO E INTERSECCIONALIDADES: Uma análise socioespacial dos trajetos de estudantes da UNILA em Foz do Iguaçu.

**VITÓRIA FRANCESCON CITTOLIN**  
Orientadora Profa. Dra. Juliana Rammé





**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE  
TECNOLOGIA, INFRAESTRUTURA E  
TERRITÓRIO (ILATIT)**

**ARQUITETURA E URBANISMO**

**MOBILIDADE, GÊNERO E INTERSECCIONALIDADES:  
UMA ANÁLISE SOCIOESPACIAL DOS TRAJETOS DE ESTUDANTES  
DA UNILA EM FOZ DO IGUAÇU**

**VITÓRIA FRANCESCON CITTOLIN**

Foz do Iguaçu  
2025

**MOBILIDADE, GÊNERO E INTERSECCIONALIDADES:  
UMA ANÁLISE SOCIOESPACIAL DOS TRAJETOS DE ESTUDANTES  
DA UNILA EM FOZ DO IGUAÇU**

**VITÓRIA FRANCESCON CITTOLIN**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Tecnologia, Infraestrutura e Território, da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Responsável pela disciplina: Profa. Dra. Juliana Rammé

Orientadora: Profa. Dra. Juliana Rammé

Foz do Iguaçu  
2025

## RESUMO

A presente pesquisa se propõe a investigar como as opressões estruturais, especialmente relacionadas a gênero, raça e outras interseccionalidades, impactam a mobilidade urbana, a percepção de segurança e o direito à cidade entre estudantes da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA), em Foz do Iguaçu. Partindo da constatação de que o planejamento urbano tradicional invisibiliza a diversidade humana ao centrar-se em um "sujeito neutro", a pesquisa analisa as barreiras enfrentadas por grupos com diferentes marcadores sociais em seus deslocamentos pela cidade. Partindo de uma abordagem metodológica qualitativa, a pesquisa articula referenciais sobre direito à cidade, geografia do medo, mobilidade urbana e urbanismo feminista com dados empíricos obtidos por meio de questionários, entrevistas semiestruturadas, mapas mentais e análises socioespaciais. Os resultados evidenciam que, embora a cidade possua infraestrutura variável entre regiões, as desigualdades territoriais se entrelaçam com marcadores sociais, produzindo experiências amplamente distintas no cotidiano urbano: mulheres, pessoas negras, LGBTQIAP+ e estudantes migrantes relatam trajetórias permeadas por medo, evitamentos e restrições de circulação, que condicionam escolhas, comportamentos e oportunidades. Esse trabalho contribui, tanto para o debate acadêmico sobre urbanismo feminista, quanto para o debate político, ao dar visibilidade às experiências de grupos historicamente marginalizados e propor reflexões e diretrizes orientativas para a construção de cidades mais justas e sensíveis às interseccionalidades.

**Palavras-chave:** mobilidade urbana; interseccionalidade; direito à cidade; segurança urbana; urbanismo feminista; Foz do Iguaçu.

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Relação entre os objetivos específicos e as metodologias adotadas.....	11
Tabela 2 – Relação de respostas do Formulário.....	70
Tabela 3 – Lista final de participantes selecionados para as entrevistas.....	73

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Ocupação do solo: comparação entre automóveis, ônibus e bicicletas.....	21
Figura 2 – Dimensões da mobilidade urbana.....	23
Figura 3 – Meio de transporte mais utilizado no deslocamento para o trabalho: por cor ou raça, no Brasil.....	25
Figura 4 – População residente em vias com pontos de transporte público: ônibus ou van, por cor ou raça, no Brasil.....	25
Figura 5 – População residente em ruas pavimentadas: por cor ou raça, no Brasil.....	26
Figura 6 – População residente em ruas com calçadas: por cor ou raça, no Brasil.....	26
Figura 7 – População residente em ruas com calçadas livres de obstáculos: por cor ou raça, no Brasil.....	26
Figura 8 – Mapa esquemático de localização.....	43
Figura 9 – Inclusão/exclusão social em Foz do Iguaçu, 2010.....	47
Figura 10 – Concentração da população não-branca por setor censitário em Foz do Iguaçu/PR.....	48
Figura 11 – Concentração da população alfabetizada por setor censitário em Foz do Iguaçu/PR.....	49
Figura 12 – Mapa de cheios e vazios - Foz do Iguaçu/PR.....	51
Figura 13 – Mapa do sistema viário básico - Foz do Iguaçu/PR.....	53
Figura 14 – Mapa do sistema de transporte público - Foz do Iguaçu/PR.....	55
Figura 15 – Ponto de ônibus inteligente na Vila A.....	56
Figura 16 – Ponto de ônibus na Vila C.....	56
Figura 17 – Infraestrutura de mobilidade de veículos e pedestres.....	58
Figura 18 – Mapa do sistema cicloviário - Foz do Iguaçu/PR.....	59
Figura 19 – Entorno do Campus Parquetec.....	62
Figura 21 – Entorno do Campus Integração e Rio Almada.....	64
Figura 22 – Trajeto do ônibus Intercampi.....	65
Figura 23 – Entorno do futuro Campus Arandu.....	66
Figura 24 – Mapa mental elaborado pelo Participante 01.....	80

Figura 25 – Ordenação de palavras do Participante 01.....	80
Figura 26 – Ordenação de palavras da Participante 02.....	83
Figura 27 – Mapa mental elaborado pela Participante 02.....	84
Figura 28 – Mapa mental elaborado pela Participante 03.....	87
Figura 29 – Ordenação de palavras da Participante 03.....	88
Figura 30 – Mapa mental elaborado pela Participante 04.....	92
Figura 31 – Ordenação de palavras da Participante 04.....	92
Figura 32 – Mapa mental elaborado pela Participante 05.....	96
Figura 33 – Ordenação de palavras da Participante 05.....	96
Figura 34 – Ordenação de palavras do Participante 06.....	99
Figura 35 – Mapa mental elaborado pelo Participante 06.....	100
Figura 36 – Mapa mental elaborado pelo Participante 07.....	103
Figura 37: Ordenação de palavras do Participante 07.....	104
Figura 38 – Mapa mental elaborado pelo Participante 08.....	106
Figura 39 – Ordenação de palavras do Participante 08.....	107
Figura 40 – Mapa mental elaborado pelo Participante 09.....	109
Figura 41 – Ordenação de palavras do Participante 09.....	110
Figura 42 – Mapa mental elaborado pelo Participante 10.....	112
Figura 43 – Ordenação de palavras do Participante 10.....	112
Figura 44 – Mapa mental elaborado pelo Participante 11.....	115
Figura 45 – Ordenação de palavras do Participante 11.....	115
Figura 46 – Mapa mental elaborado pela Participante 12.....	118
Figura 47 – Ordenação de palavras da Participante 12.....	119
Figura 48 – Mapa mental elaborado pela Participante 13.....	121
Figura 49 – Ordenação de palavras da Participante 13.....	121
Figura 50 – Mapa mental elaborado pelo Participante 14.....	124
Figura 51 – Ordenação de palavras do Participante 14.....	124
Figura 52 – Mapa mental elaborado pela Participante 15.....	127
Figura 53 – Ordenação de palavras da Participante 15.....	127

## SUMÁRIO

<b>PREFÁCIO</b>	<b>2</b>
<b>1 INTRODUÇÃO</b>	<b>3</b>
1.1 PROBLEMA	3
1.2 JUSTIFICATIVA	7
1.3 OBJETIVOS	10
1.3.1 Objetivos específicos	10
1.4 METODOLOGIA	11
<b>2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA</b>	<b>14</b>
2.1 DIREITO À CIDADE E INTERSECCIONALIDADES	15
2.2 MOBILIDADE URBANA, SEGURANÇA E GEOGRAFIA DO MEDO	20
2.2.1 Planejamento urbano e a hegemonia do automóvel	21
2.2.2 Mobilidade urbana como causa e consequência das desigualdades urbanas	23
2.2.3 Geografia do medo: a relação entre corpos, espaço, segurança e percepção	29
2.3 URBANISMO FEMINISTA E INCLUSIVO	33
2.3.1 Urbanismo feminista como campo de pesquisa	34
2.3.2 Diretrizes propositivas para (re)pensar as cidades	39
<b>3 CONTEXTO URBANO E INSTITUCIONAL: FOZ DO IGUAÇU E A UNILA</b>	<b>43</b>
3.1 CONTEXTO HISTÓRICO-URBANO DE FOZ DO IGUAÇU	43
3.2 ANÁLISE SOCIOESPACIAL DO ESPAÇO URBANO	47
3.3 RECONHECIMENTO PRÉVIO DA INFRAESTRUTURA URBANA DE TRANSPORTES EM FOZ DO IGUAÇU	51
3.3.1 Malha viária	53
3.3.2 Sistema de Transporte Coletivo	55
3.3.3 Infraestrutura de mobilidade ativa	58
3.4 UNILA	61
3.4.1 Infraestrutura física e localização dos campi	62
<b>4 DESENVOLVIMENTO METODOLÓGICO DA PESQUISA</b>	<b>69</b>
4.1 FORMULÁRIO ONLINE	69
4.2 SELEÇÃO DOS ENTREVISTADOS	71
4.3 ESTRUTURA DA ENTREVISTA	74
4.3.1 Mapas Mentais	76
4.3.2 Ordenação das palavras	77
<b>5 ANÁLISE DAS ENTREVISTAS</b>	<b>78</b>
5.1 PARTICIPANTE 01	78
5.2 PARTICIPANTE 02	82
5.3 PARTICIPANTE 03	85
5.4 PARTICIPANTE 04	89

5.5 PARTICIPANTE 05	94
5.6 PARTICIPANTE 06	98
5.7 PARTICIPANTE 07	101
5.8 PARTICIPANTE 08	105
5.9 PARTICIPANTE 09	108
5.10 PARTICIPANTE 10	111
5.11 PARTICIPANTE 11	113
5.12 PARTICIPANTE 12	117
5.13 PARTICIPANTE 13	120
5.14 PARTICIPANTE 14	123
5.15 PARTICIPANTE 15	126
5.16 ANÁLISE COMPARATIVA DAS ENTREVISTAS	129
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>136</b>
<b>7 REFERÊNCIAS</b>	<b>140</b>

## PREFÁCIO

No início desse trabalho, confesso que senti certo receio em utilizar o termo urbanismo feminista. Não por desconhecer seu significado, mas pela consciência do incômodo que essa palavra costuma provocar antes mesmo de ser compreendida. Mas, por que falar sobre feminismo gera mais reação do que falar sobre as próprias violências que ele denuncia?

Este trabalho é desenvolvido em um contexto em que a violência contra mulheres e outros grupos historicamente marginalizados permanece cotidiana e naturalizada. Femicídios, assédios, agressões e ataques a corpos principalmente femininos, racializados e LGBTQIAP+, seguem presentes no cotidiano das cidades, ao mesmo tempo que nomear essas violências parece causar ainda mais resistência do que as próprias violações que acontecem.

Nesse cenário, a escolha pelo termo urbanismo feminista deixa de ser apenas conceitual e se afirma como um gesto político. O feminismo, principalmente aqui, não se refere a “tornar a cidade mais feminina”, nem a se sobrepor ao masculino, mas a reconhecer que o espaço urbano não é neutro e que desigualdades estruturais condicionam o exercício do direito à cidade com segurança e dignidade.

Este TCC nasce, portanto, do compromisso de uma futura arquiteta e urbanista em pensar cidades mais humanas, inclusivas e justas para todos os corpos. Um compromisso que se recusa a aceitar que a violência seja o preço de viver na cidade. E, por fim, se hoje estou finalizando minha graduação, é pela luta de muitas que vieram antes de mim.

## 1 INTRODUÇÃO

A legislação que assegura o direito à cidade representa um marco fundamental para a promoção de uma vida urbana mais justa, inclusiva e democrática, buscando garantir que todos os indivíduos, independentemente de gênero, raça, classe social ou qualquer outra condição, tenham acesso equitativo aos espaços e aos recursos urbanos. Contudo, a efetivação desse direito enfrenta desafios significativos, especialmente quando analisada sob a perspectiva de gênero e interseccionalidades. No contexto de Foz do Iguaçu, uma cidade marcada por sua diversidade cultural e dinâmica fronteiriça, o direito à cidade adquire uma complexidade maior e o seu cumprimento é essencial para garantir que todas as pessoas, especialmente mulheres e grupos historicamente marginalizados, possam usufruir do espaço urbano de forma segura e digna. A partir disso, esse trabalho busca analisar a relação entre mobilidade urbana, segurança, infraestrutura e direito à cidade, sob a perspectiva de gênero e interseccionalidades, proporcionando maior profundidade na análise, fundamentando-se na análise dos trajetos e das experiências dos estudantes da UNILA, como símbolo da multiculturalidade e da complexidade das relações interculturais.

### 1.1 PROBLEMA

As cidades são produto das sociedades que as constroem, refletindo seus aspectos sociais, econômicos, ideológicos culturais e, sobretudo, suas relações de poder (Souza, 2023). Dessa forma, os espaços urbanos emergem como representações das contradições e tensões sociais, que acabam por retroalimentar e consolidar as desigualdades estruturais. Historicamente, o planejamento urbano tem sido pensado a partir de um “sujeito neutro”, ou seja, de “uma representação simplificada e estereotipada de um indivíduo considerado como universal e imparcial” (Souza, 2023, p.2), de forma a ignorar diversidade humana e privilegiar grupos específicos que possuam as características que refletem as normas dominantes da sociedade. Normalmente retratado como homem, heterossexual, branco, cisgênero, de classe média-alta e em idade produtiva, esse sujeito neutro sustenta as estruturas de

poder dominantes de forma a perpetuar os sistemas de opressões, principalmente relacionadas à hierarquias de gênero, raça, etnia, classe social e sexualidade (Cittolin, Souza, 2022; Souza, 2023). O machismo, o racismo, a xenofobia, o capacitismo, a LGBTfobia e a aporofobia não surgiram repentinamente. Esses sistemas de conflitos antidemocráticos e discriminatórios são frutos de processos históricos complexos, com raízes profundas em estruturas como o colonialismo, o capitalismo, o patriarcado e as concepções religiosas, que moldaram as sociedades ao longo dos séculos.

No contexto brasileiro, a formação dos primeiros núcleos urbanos foi marcada pelo colonialismo europeu, que desde o início instaura uma lógica de desenvolvimento urbano caracterizada pela segregação espacial, em que as elites brancas ocupavam os centros privilegiados, enquanto populações negras, indígenas e pobres eram marginalizadas e repelidas para as periferias e áreas menos favorecidas. A escravidão, que durou mais de 300 anos, consolidou desigualdades socioespaciais que persistem até hoje, em que comunidades negras, em especial, frequentemente ocupam territórios vulneráveis e desprovidos de infraestrutura. Ao mesmo tempo, o colonialismo instrumentalizou o gênero como mecanismo de dominação, impondo uma visão patriarcal e hierárquica sobre os corpos e as relações sociais, em que mulheres predominantemente negras e indígenas eram objetificadas, hipersexualizadas e submetidas a violências que banalizaram a exploração sexual, enquanto mulheres em sua maioria brancas, foram coagidas a papéis estereotipados de pureza, reprodução e submissão.

Além disso, a chegada dos colonizadores europeus também desestruturou práticas sociais e culturais indígenas, muitas das quais possuíam visões mais inclusivas sobre sexualidade e gênero. Estudos como o *Gay Indians in Brazil: Untold Stories of the Colonization of Indigenous Sexualities*, resgatam relatos acerca das percepções dos colonizadores frente a expressões da fluidez sexual dos indígenas encontrados — como a homossexualidade, poligamia e até mesmo algo semelhante à transgeneridade e ao não-binarismo — e como essas expressões que não se adequavam ao modelo heterossexual e reprodutivo cristão foram criminalizadas como “pecados contra a natureza” (Fernandes e Arisi, 2017). A repressão à diversidade sexual foi mais uma das justificativas de dominação dos povos indígenas utilizada pelos colonizadores, corroborando com a visão missionária e civilizadora que os portugueses tinham de si (Fernandes e Arisi, 2017).

Esses sistemas de opressões foram se consolidando e perduraram ao longo dos

séculos, tendo suas características ainda mais acentuadas com a ascensão do capitalismo e as Revoluções Industriais, reforçando divisões de classe, gênero e raça no ambiente urbano. A lógica capitalista tornou ainda mais perceptível a divisão sexual do trabalho e dos espaços, em que o ambiente público, relacionado ao trabalho e à circulação, tornou-se predominantemente masculino, enquanto o espaço privado e doméstico foi atribuído às mulheres. Essas dinâmicas moldaram cidades excludentes, em que as opressões estruturais continuam a determinar quem pode circular livremente, acessar serviços e viver com segurança, influenciando diretamente como os diferentes grupos sociais vivenciam o espaço urbano, e como as intersecções dessas diferentes identidades sociais intensificam as formas de discriminação (Crenshaw, 1989).

Debates relacionados a esses temas têm ganhado força no último século, e frente a essas discussões, o filósofo francês Henri Lefebvre introduz, com o seu livro *Le droit à la ville* (1968), o conceito de direito à cidade como uma reivindicação política e social para transformar as cidades em espaços mais inclusivos, democráticos e igualitários, indo além do acesso aos recursos urbanos. Trata-se do direito de transformar e reconstruir as cidades segundo as necessidades e os desejos de seus habitantes (Lefebvre, 2001). Em sua obra, Lefebvre (2001, p.117) afirma que “o direito à cidade se afirma como um apelo, como uma exigência”, podendo o “apelo” ser interpretado como às necessidades básicas e a “exigência” como um descontentamento generalizado (Marcuse, 2014 apud Tavolari, 2016). No Brasil, esse conceito foi introduzido por pesquisadores como Ermínia Maricato (1985, p.83) e Pedro Jacobi (1986), que defendem a luta pelo direito à cidade como uma luta pela igualdade, superando os interesses econômicos que frequentemente moldam o espaço urbano, e acabam por marginalizar grupos sociais, especialmente a partir do gênero, raça e sexualidade (Tavolari, 2016).

No âmbito legislativo, a garantia do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade passou a ser assegurada pela Constituição de 1988 (Brasil, 1988), e mais precisamente, pelo Estatuto da Cidade em 2001, que estabelece a “garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer” (Brasil, 2001). Esses avanços são muito recentes quando comparados aos costumes e pensamentos culturais patriarcais, racistas e LGBTfóbicos normalizados e perpetuados por mais de 500 anos de história

nacional, representando passos iniciais em uma longa jornada. Isso reflete nas inúmeras barreiras enfrentadas na implementação prática desses direitos.

Essas limitações tornam-se particularmente evidentes no âmbito da mobilidade urbana, isto é, nos deslocamentos realizados no espaço citadino. Muitas dessas heranças históricas persistem, resultando em cidades que privilegiam homens brancos, ricos e heterossexuais. Grupos oprimidos costumam enfrentar desafios significativos, como a falta de infraestrutura adequada, violência de gênero nos espaços públicos, insegurança e barreiras de acessibilidade. Segundo pesquisa realizada pelo Instituto Patrícia Galvão e pelo Instituto Locomotiva (2024), 97% das mulheres brasileiras relatam medo de sofrer violência ao se deslocarem pela cidade e 80% delas declaram “sentir muito medo”, sendo que os índices são ainda maiores para mulheres negras e LBT, sendo respectivamente 88% e 86%. A insegurança, expressa pelo medo de assaltos, estupros e assédios, é apontada como a maior preocupação, superando fatores como custo ou conforto dos transportes. Esses dados ilustram como as dinâmicas excludentes e discriminatórias continuam limitando a plena participação na vida urbana de grupos mais vulneráveis, e que esse medo é intensificado em mulheres, pessoas negras e outras populações marginalizadas, que enfrentam uma combinação de violência urbana e violência simbólica.

Em Foz do Iguaçu, cidade situada na região sul do Brasil e marcada por sua multiculturalidade e pela dinâmica complexa da tríplice fronteira com Argentina e Paraguai, esses desafios são ainda mais perceptíveis. O contexto fronteiriço cria uma zona de interação onde diferentes culturas, legislações e normas frequentemente entram em choque, contribuindo para tensões específicas, índices elevados de criminalidade e uma percepção acentuada de insegurança urbana. Além disso, a diversidade cultural presente na região resulta em um perfil sociodemográfico distinto daquele predominante nas regiões sul e sudeste do país, o que pode intensificar desigualdades e vulnerabilidades no acesso e no direito à cidade.

A cidade é sede da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA), cuja essência é proporcionar o intercâmbio cultural, principalmente entre os países da América Latina, que somados à políticas de cotas raciais, baixa renda, pessoas com deficiência e quilombolas comuns à grande parte das universidades públicas, possui também processos seletivos especiais de ingresso, tanto para estudantes internacionais, quanto para indígenas e para refugiados/portadores de visto humanitário, proporcionando espaços de inclusão às minorias sociais e acolhimento às

diversidades culturais, identitárias e de gênero (UNILA, 2024). Com um corpo discente tão diverso e composto por minorias sociais, entende-se que esses estudantes enfrentam cotidianamente os impactos das desigualdades estruturais nos espaços urbanos, desde a precariedade do transporte público até a insegurança nos trajetos urbanos, reforçando a urgência de intervenções que promovam o direito a uma mobilidade urbana mais inclusiva e segura. Podemos considerar também que esse recorte representa, de maneira análoga, o contexto urbano multicultural da cidade de Foz do Iguaçu, possibilitando compreensões acerca do espaço urbano como um todo.

À luz desse cenário, a presente pesquisa surge como fruto do seguinte questionamento: De que forma as violências e opressões estruturais impactam a mobilidade urbana e a sensação de segurança dos estudantes da UNILA em Foz do Iguaçu, sob o prisma dos marcadores sociais da diferença — especialmente mulheres, população negra e LGBTQIAP+, e como esses fatores limitam o direito à cidade?

## 1.2 JUSTIFICATIVA

A associação entre o direito à cidade e cidadania feita por autores como Henri Lefebvre (2001), Ermínia Maricato (1985) e Pedro Jacobi (1986), é essencial para compreender que o direito à cidade vai além do direito à casa, à terra ou à cidade que existe, mas trata-se de uma compreensão mais ampla, uma demanda por algo a mais, que busca pensar como a cidade é produzida de maneira desigual. O direito à cidade, como define Jacobi (1986), quer dizer “direito à vida urbana, à habitação, à dignidade. É pensar a cidade como um espaço de usufruto do cotidiano, como um lugar de encontro e não de desencontro”. É o direito não só do uso do espaço físico, mas também da vida na cidade, do respeito e do poder de fruição do ser sociável nesses espaços (Guimarães e Torres, 2014). A partir disso, considerando que o contexto brasileiro é marcado por desigualdades históricas e estruturais, compreender as percepções de quem usa o espaço urbano é ferramenta essencial para que possamos evoluir socialmente em direção a produção de espaços mais democráticos, acessíveis e inclusivos.

Diante das inúmeras barreiras enfrentadas pelos grupos oprimidos no que tange a efetivação do direito à cidade, é fundamental reconhecer que gênero, raça,

sexualidade, etnia, e a sobreposição desses marcadores, moldam as diferentes percepções e vivências no espaço urbano. Essa compreensão é essencial para orientar ações que visem a efetivação do direito à cidade à população como um todo.

A partir disso, destaca-se a relevância de analisar as dinâmicas urbanas de Foz do Iguaçu sob a perspectiva de gênero e interseccionalidades, compreendendo de forma mais humanizada e aprofundada os desafios enfrentados pelos estudantes da UNILA em seus trajetos pela cidade, no que diz respeito, sobretudo, a segurança e a infraestrutura. Essa análise permite dar visibilidade e relevância às suas experiências e necessidades no contexto urbano, que refletem não apenas as estruturas sociais atuais, mas também a herança histórica do patriarcado, colonialismo e heteronormatividade.

A partir das compreensões obtidas no decorrer desse estudo e da leitura crítica das dinâmicas urbanas locais, essa pesquisa poderá ser entregue para instâncias municipais, de modo a fornecer subsídios para a formulação de políticas públicas mais democráticas, inclusivas e adaptadas às necessidades identificadas relacionadas à mobilidade, infraestrutura e segurança dos cidadãos na cidade, além de ações que promovam a sensibilização e a conscientização da população, levando esses debates para o campo cultural. Já no âmbito da própria universidade, a pesquisa pode impulsionar a implementação de iniciativas que promovam maior segurança e acessibilidade nos campi e nos arredores, bem como contribuir para ações institucionais mais direcionadas, como a ampliação de programas de subsídio e auxílios que minimizem as vulnerabilidades enfrentadas por estudantes. Dessa forma, o estudo busca impactar a prática de políticas públicas e criar um espaço urbano mais justo e seguro não só para o corpo estudantil da UNILA, mas para todos os cidadãos. Para além dos potenciais impactos positivos em Foz do Iguaçu, esse trabalho contribuirá substancialmente no âmbito acadêmico para os debates acerca do direito à cidade e interseccionalidades, principalmente pelo desenvolvimento de uma metodologia que, uma vez validada, poderá ser replicada em outros contextos.

Reconhecer e dar visibilidade às experiências desses grupos sociais historicamente oprimidos de uma maneira segura, acaba por fortalecer a comunidade como um todo, motivando políticas de ações afirmativas e movimentos sociais pela luta dos direitos. Essas medidas e mudanças são fundamentais para a melhora na qualidade de vida, na segurança e no desempenho dos estudantes da universidade, bem como da população no geral. Além disso, é um passo importante em direção ao

rompimento com os padrões patriarcais, racistas e homofóbicos de construção das cidades, e em conquistar o, talvez utópico, direito à cidade para toda a população.

A relevância também se dá através do diálogo com alguns dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, como o ODS 5, que busca alcançar a igualdade de gênero e o empoderamento feminino; o ODS 10, que demanda reduzir a desigualdade dentro dos países e entre eles; o ODS 11, cuja finalidade é tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, particularmente para as mulheres, crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência; e o ODS 16, promover sociedades pacíficas e inclusivas para o desenvolvimento sustentável, proporcionar o acesso à justiça para todos e construir instituições eficazes, responsáveis e inclusivas em todos os níveis.

Para além do interesse acadêmico e social em contribuir e estimular debates sensíveis a interseccionalidades no espaço urbano, a motivação para esse estudo surge também da vivência pessoal enquanto mulher bissexual estudante da UNILA e habitante de Foz do Iguaçu. Cotidianamente, experiencio e percebo como o direito à cidade atravessa os grupos sociais da comunidade acadêmica de maneiras diferentes, implicando em distintas sensações e barreiras enfrentadas no uso dos espaços públicos e na mobilidade urbana.

Por me sentir vulnerável ao percorrer certos espaços urbanos, algumas decisões que deveriam ser liberdade de escolha tornam-se regras diárias, como por exemplo não sair sozinha à noite, não andar a pé ou utilizar transporte público quando escuro, deixar de frequentar certos locais da cidade devido a experiências passadas de assédio, percorrer trajetos mais longos para evitar locais que me causam insegurança, pagar por serviços de transporte privados mesmo para curtas distâncias e compartilhar minha localização em tempo real com pessoas de confiança como uma forma de me sentir mais amparada. Essas ações não refletem apenas o medo de assaltos e roubos, mas também o temor constante da violência de gênero, que marca meu cotidiano. Esse medo se manifesta na objetificação do meu corpo por olhares invasivos, assédios verbais e físicos e pela constante ameaça de violência sexual. Além disso, o receio de sofrer atitudes LGBTfóbicas, como agressões verbais e físicas, me reprimem de simples demonstrações de afeto em determinados locais, como andar de mãos dadas, pois, embora essa expressão de carinho seja considerada natural em um relacionamento heterossexual, ela pode ser vista como inaceitável em um relacionamento entre pessoas do mesmo gênero.

Essas vivências pessoais, juntamente com os relatos de outros membros da comunidade acadêmica que enfrentam situações similares ou distintas, dentro de seus contextos, despertaram em mim a necessidade de aprofundar a compreensão sobre essas dinâmicas no contexto local. Busco entender como os sistemas de opressões estruturais, aliados à precariedade do transporte público e da infraestrutura urbana, impactam essas experiências. Com isso, pretendo contribuir com reflexões e propostas que possam promover uma Foz do Iguaçu mais segura, inclusiva e acessível para todos.

### 1.3 OBJETIVOS

Compreender como as opressões estruturais, marcadas por gênero e interseccionalidades, impactam a mobilidade urbana e o direito à cidade dos estudantes da UNILA.

#### 1.3.1 Objetivos específicos

- a. Realizar uma revisão bibliográfica de obras relevantes sobre direito à cidade, gênero, interseccionalidades, urbanismo feminista, mobilidade urbana, segurança urbana e geografia do medo;
- b. Elaborar uma caracterização da UNILA, do corpo discente, no contexto do território de Foz do Iguaçu.
- c. Selecionar participantes com diferentes perfis sociodemográficos para participar das entrevistas.
- d. Realizar as entrevistas com vistas a identificar a percepção dos participantes com relação a infraestrutura física dos trajetos, os desafios de segurança e os pontos positivos e negativos, tendo como base as teorias de interseccionalidade, direito à cidade e urbanismo feminista;
- e. Analisar comparativamente as entrevistas, a fim de compreender como gênero e interseccionalidades estruturam os desafios relacionados à segurança, acessibilidade e infraestrutura urbana vivenciados pelos participantes.
- f. Indicar soluções pontuais que promovam uma mobilidade urbana mais

segura e inclusiva, com base nas necessidades e nos problemas identificados nos relatos e análises realizadas.

#### 1.4 METODOLOGIA

A metodologia retrata o caráter teórico-prático da pesquisa, combinando fundamentação teórica com análise empírica baseada em questionários, entrevistas e mapeamento espacial, permitindo articular conceitos acadêmicos com dados coletados diretamente das vivências dos estudantes em Foz do Iguaçu. A Tabela 1 apresenta a relação entre os objetivos definidos para a pesquisa e as metodologias propostas para alcançá-los, demonstrando como cada etapa foi planejada para garantir seu propósito, de forma a alcançar com maior coerência o objetivo principal da pesquisa.

Objetivos Específicos	Metodologia
Realizar uma revisão bibliográfica de obras relevantes sobre direito à cidade, gênero, interseccionalidades, urbanismo feminista, mobilidade urbana, segurança urbana e geografia do medo.	Revisão e fichamento de literaturas relacionadas, como teses, dissertações (Banco Digital de Teses e Dissertações da CAPES), artigos científicos (em bases indexadas como Scielo, Google Acadêmico e outros), livros, estudos e legislações brasileiras.
Elaborar uma caracterização da UNILA, do corpo discente, no contexto do território de Foz do Iguaçu.	Revisão bibliográfica e documental, análises urbanas e dados oficiais da universidade
Selecionar participantes com diferentes perfis sociodemográficos para participar das entrevistas.	Elaboração de formulário online a ser aplicado na comunidade estudantil explicando o foco da presente pesquisa e convocando estudantes dispostos a participar. Aos que prosseguirem com o preenchimento do formulário, serão solicitados dados sociodemográficos e informações para contato.
	Análise das respostas e definição dos estudantes que participarão das entrevistas, bem como a quantidade de entrevistados.
Realizar as entrevistas com vistas a identificar	Estudo metodológico baseado em obras de

<p>a percepção dos participantes com relação a infraestrutura física dos trajetos, os desafios de segurança e os pontos positivos e negativos, tendo como base as teorias de interseccionalidade, direito à cidade e urbanismo feminista.</p>	<p>autores que discutem pesquisas qualitativas, com o objetivo de orientar a elaboração da estrutura das entrevistas e a formulação das perguntas em consonância com os objetivos da pesquisa.</p> <p>Realização de entrevistas semi-estruturadas de forma presencial com os participantes selecionados, possibilitando maior pessoalidade e profundidade nos relatos, além da aplicação de exercícios de categorização de palavras e elaboração de mapas mentais esquemáticos que expressem as percepções e memórias individuais dos mesmos.</p>
<p>Analisar comparativamente as entrevistas, a fim de compreender como gênero e interseccionalidades estruturam os desafios relacionados à segurança, acessibilidade e infraestrutura urbana vivenciados pelos participantes.</p>	<p>Adoção de uma abordagem metodológica qualitativa, com ênfase na triangulação entre os dados empíricos e os referenciais teóricos, tendo como foco da análise como as questões de gênero e interseccionalidades estão relacionadas a desafios na segurança, acessibilidade e infraestrutura urbanas.</p>
<p>Indicar soluções pontuais que promovam uma mobilidade urbana mais segura e inclusiva, com base nas necessidades e nos problemas identificados nos relatos e análises realizadas.</p>	<p>A partir dos problemas e das necessidades identificadas e mapeadas nas entrevistas, em diálogo com a revisão teórica realizada e com a expertise na área, serão propostas diretrizes de caráter orientativo que busquem minimizar ou mitigar os principais desafios evidenciados ao longo da pesquisa.</p>

Tabela 1 – Relação entre os objetivos específicos e as metodologias adotadas.  
Fonte: Elaborado pela autora.

No que diz respeito à identificação dos eixos curriculares definidos no Projeto Pedagógico do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UNILA abordados neste trabalho, embora o tema tenha um caráter marcadamente interdisciplinar, considera-se como eixo principal o de Ateliers Integrados, com ênfase no Urbanismo.

Para potencializar a qualidade das análises e interpretações do presente estudo, o referencial teórico será organizado em três eixos centrais — Direito à Cidade e Interseccionalidades; Mobilidade Urbana, Segurança e Geografia do Medo; e Urbanismo Feminista e Inclusivo — torna-se fundamental para compreender a amplitude dos temas abordados. Além disso, as informações sobre o contexto histórico

de formação da cidade de Foz do Iguaçu, sobre a Universidade em questão e sobre as dinâmicas urbanas da própria cidade são essenciais para situar o estudo. Esses dados ajudam a entender o contexto em que as experiências dos estudantes acontecem e permitem relacionar, de forma mais clara, o referencial teórico, o cenário analisado e os relatos que surgirão nas entrevistas. A metodologia utilizada para a seleção dos estudantes e a realização da entrevista será aprofundada no Capítulo 4.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Para que a análise e a sobreposição dos dados coletados durante a pesquisa sejam eficazes e bem compreendidas, torna-se imprescindível retomar os significados e debates fundamentais que envolvem os conceitos centrais deste estudo. Dada a natureza interdisciplinar da pesquisa, o referencial teórico foi estruturado em três eixos principais, que dialogam entre si e sustentam a análise crítica proposta.

O primeiro eixo, *Direito à Cidade e Interseccionalidades*, explora o histórico da produção das cidades sob a lógica capitalista e a evolução do conceito de direito à cidade. Essas análises fundamentam-se na interseccionalidade, entendida como uma ferramenta metodológica e analítica essencial para a compreensão de como as estruturas de opressão se relacionam com as desigualdades sociais e afetam o acesso aos direitos urbanos. Nesse sentido, este eixo introduz a análise de como os marcadores sociais, como gênero, raça e sexualidade, são determinantes na apropriação e vivência dos espaços urbanos, afetando diretamente o acesso e o direito à cidade.

O segundo eixo, *Mobilidade Urbana, Segurança e Geografia do Medo*, aborda o conceito de mobilidade urbana e como ele se relaciona com o direito à cidade e reflete diretamente na manutenção das desigualdades estruturais. Este eixo examina como o deslocamento urbano é atravessado por diferentes percepções de segurança, medo e vulnerabilidades, principalmente sob a ótica de gênero e interseccionalidades. O conceito de geografia do medo será inserido para compreender como os espaços urbanos são percebidos e vividos de forma desigual. Complementarmente, serão apresentados estudos de caso sobre violência urbana e mobilidade em cidades brasileiras fronteiriças, com destaque para a complexidade dessas dinâmicas em contextos multiculturais.

Por fim, o terceiro eixo, *Urbanismo Feminista e Inclusivo*, lança luz sobre as propostas do urbanismo feminista, voltadas para a construção de cidades mais seguras, inclusivas e acessíveis. Este eixo discute como a arquitetura e o planejamento urbano podem ser utilizados como ferramentas para a promoção da inclusão e da igualdade, além de apresentar desafios e boas práticas no desenvolvimento de cidades que respeitam e valorizam a diversidade cultural e social.

A partir da introdução e do aprofundamento desses debates, cria-se uma base sólida para avançar para as etapas subsequentes, garantindo um embasamento

teórico consistente para a elaboração, aplicação e análise das entrevistas, garantindo uma abordagem crítica e sensível às múltiplas dimensões da experiência urbana.

## 2.1 DIREITO À CIDADE E INTERSECCIONALIDADES

Para que possamos discorrer sobre o direito à cidade, é imprescindível, antes, compreender a própria essência do que constitui a cidade. Embora diversos autores tenham se dedicado a formular suas próprias definições acerca do conceito de cidade — como Weber (2000), ao caracterizá-la como “um assentamento relativamente grande e denso de habitantes com um mercado estável”; Jacobs (2011), ao concebê-la como um organismo vivo; e Santos (1993), ao compreendê-la como expressão do meio técnico-científico-informacional — observa-se que todas as abordagens são voltadas à estruturação das próprias sociedades.

A configuração de cidade que vivemos hoje, dominada pelo mercado, tem suas raízes na Europa Ocidental, em que as mudanças provocadas pela Primeira Revolução Industrial e pela intensificação das relações mercantis marcaram a transição do Feudalismo para o Capitalismo durante o século XV, anunciando o fim da Idade Média e o início da Idade Moderna (Rolnik, 2004). Partindo da premissa de que espaço, tempo e sociedade são indissociáveis, considerando que o espaço é o local onde a vida se reproduz e por isso ele também se torna inseparável da sociedade e reflete diretamente suas dinâmicas (Lefebvre, 2006), a lógica desse sistema, baseada na acumulação de capital e na exploração da força de trabalho, não apenas transformou as dinâmicas urbanas, mas também consolidou intensas desigualdades socioespaciais. Com a expansão colonial europeia, essa estrutura foi imposta a diversas regiões do mundo, gerando processos de exclusão e marginalização de povos originários, populações negras e outros grupos subordinados ao domínio colonial, moldando hierarquias raciais e sociais que perduram até os dias atuais. Essas estruturas sociais em um modelo capitalista de produção e organização do espaço urbano, produziram cidades que refletem tais relações de poder e dominação, resultando na segregação urbana e nas desigualdades, contradições e tensões sociais historicamente construídas por estruturas como o colonialismo, o capitalismo, o patriarcado e as concepções religiosas, que acabam por retroalimentar e consolidar desigualdades estruturais.

Ao longo da história, a maneira pela qual nossas cidades são estruturadas têm sido, cada vez mais, motivo de análises e debates, e nesse contexto, o direito à cidade proposto por Lefebvre em 1968, em seu livro *Direito à Cidade* (2001), surge como um conceito fundamental para compreender e questionar a distribuição desigual dos recursos urbanos, propondo uma perspectiva que reivindica a cidade como um bem comum e um espaço de participação popular fundamental a efetivação da democracia. Segundo o autor, “o direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: o direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar”, bem como o “direito à obra (atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade)”, indo além do acesso aos recursos urbanos. Como defendem Harvey (2014) e (Rolnik, 2004), é um direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos.

Esse conceito também foi incorporado no contexto latino-americano por diversos autores, entre eles Ermínia Maricato (2000), que acrescenta ao debate o processo de predação ambiental resultante das dinâmicas de exclusão habitacional que impactam desproporcionalmente as áreas marcadas pela pobreza homogênea e pela carência de infraestrutura e de serviços públicos, bem como a escalada da violência urbana que se mostra mais intensa nesses locais. Igualmente relevante nesse debate, leituras como as de Boaventura de Sousa Santos em seu livro *Epistemologias do Sul* (2009), propõe um olhar decolonial sobre o planejamento urbano e a forma como se estruturam as cidades e sociedades latino-americanas. Sua reflexão parte da ideia de colonização dos saberes, em que povos historicamente marginalizados tiveram suas formas de conhecimento suprimidas por políticas colonizadoras, descredibilizando e eliminando práticas sociais que contrariassem os interesses coloniais, capitalistas e patriarcais. Nessa perspectiva, a luta pelo direito à cidade é entendida não apenas como acesso físico ao espaço urbano, mas também como reconhecimento político e epistêmico das diversas formas de viver e produzir a cidade.

Indo além dos debates teóricos, esse conceito ganhou visibilidade e validação internacional com a Carta Mundial do Direito à Cidade — elaborada em conjunto por movimentos sociais, ONGs internacionais, representantes de governos locais e pela ONU — que surgiu como uma resposta às crescentes desigualdades sociais, econômicas e ambientais nas cidades do mundo, e buscou reafirmar o direito de todos os indivíduos a usufruírem dos benefícios da vida urbana de maneira justa e inclusiva (Fórum Social Mundial Policêntrico, 2006). Em um cenário nacional, esse direito

passou (ou pelo menos deveria) a ser assegurado no âmbito legislativo pela Constituição de 1988, e mais precisamente, em 2001, pelo Estatuto da Cidade (Brasil, 1988, 2001).

O amadurecimento desse debate torna-se fundamental na reafirmação da democracia, evidenciando que o direito à cidade ultrapassa a dimensão urbanística, configurando-se também como um movimento político e social. Sem embargo, essa discussão também exige cautela, para que não o faça, desintencionalmente, a partir do discurso de um sujeito universal. O conceito inicialmente idealizado por Lefebvre tem sido revisitado ao longo dos anos a partir de uma perspectiva crítica, dando luz à debilidade com que o autor aborda questões relacionadas a gênero, raça e sexualidades (Fenster, 2006). Argumenta-se que essa subvalorização dos marcadores sociais acaba por reforçar a ideia de um sujeito universal, implicitamente masculino e branco, como referência central de suas análises sobre o direito à cidade.

Essa análise do direito à cidade a partir de uma perspectiva universalista carrega o risco de obscurecer as múltiplas e complexas realidades vividas pelos diversos grupos que compõem o tecido social urbano. Essa abordagem, que busca uma solução homogênea para todos os habitantes, parte da premissa equivocada de que as necessidades e desafios enfrentados na cidade são os mesmos para todos, ignorando as desigualdades estruturais e as diferentes formas de opressão que moldam o cotidiano de grupos historicamente marginalizados. Esse modelo tende a considerar o cidadão médio como uma figura abstrata, geralmente alinhada com o perfil do homem branco, heterossexual, de classe média, que não coincidentemente é quem idealiza, planeja e faz a manutenção das cidades, apagando as experiências de mulheres, pessoas negras, LGBTQIA+, indígenas, pessoas com deficiência e outros grupos que enfrentam barreiras específicas no uso e na apropriação do espaço urbano. Ao desconsiderar essas diferenças sociais, o discurso universalista não apenas falha em garantir o acesso equitativo aos recursos urbanos, mas também reforça e perpetua formas de invisibilidade e exclusão.

Diversas pesquisas confirmam que a experiência urbana não é igual para todos. A desigualdade de gênero na apropriação do espaço urbano se manifesta claramente ao comparar a percepção de segurança entre homens e mulheres, como demonstrado nos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (2021): enquanto apenas um em cada quatro homens teme andar sozinho na cidade, esse receio afeta uma em cada três mulheres (Radioagência Nacional, 2022). A pesquisa conduzida em parceria

entre o Instituto Patrícia Galvão e o Instituto Locomotiva em 2024, reforça essa disparidade, revelando que 80% das mulheres sentem muito medo de sofrer violência ao se deslocarem, percentual que aumenta para 86% entre mulheres negras e 88% entre mulheres LGBTQIA+. Esses dados demonstram que o medo e a insegurança não são distribuídos de forma homogênea e se intensificam conforme diferentes camadas de opressão se sobrepõem. Gênero, raça e sexualidade são fatores determinantes na hostilidade do espaço urbano, impactando diretamente a capacidade desses grupos de se apropriarem e circularem pela cidade, impondo barreiras que dificultam o exercício de um direito que, em teoria, deveria ser universal.

Nesse contexto, a interseccionalidade surge como uma ferramenta analítica fundamental para compreender as desigualdades sociais no espaço urbano. A discussão acerca da homogeneidade de certos conceitos tem sido desenvolvida por teóricas e militantes feministas desde o início da década de 70, as quais têm criticado a pretensa universalidade contida no sujeito “mulher”, apontando que existem outras formas de opressão além da masculina, como o racismo e o classismo. Além disso, reforçam a ausência de hierarquia entre as diferentes formas de opressão, e que por esse motivo, devem ser analisadas de maneira sobrepostas e interligadas (Sanchez, 2019).

Essa dinâmica de opressões sociais foi conceituada e cunhada em 1989 pela teórica Kimberlé Crenshaw como interseccionalidade, utilizando o termo pela primeira vez em seu livro *“Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics”*, em que direciona sua discussão principalmente à relação entre gênero, raça e classe (Crenshaw, 1989). Para a autora:

“A interseccionalidade é uma conceituação do problema que busca capturar as consequências estruturais e dinâmicas da interação entre dois ou mais eixos da subordinação. Ela trata especificamente da forma pela qual o racismo, o patriarcalismo, a opressão de classe e outros sistemas discriminatórios criam desigualdades básicas que estruturam as posições relativas de mulheres, raças, etnias, classes e outras” (Crenshaw, 2002, p.177, tradução nossa).

Para uma compreensão mais ampla, a autora utiliza a seguinte metáfora:

“[...] faremos inicialmente uma analogia em que os vários eixos de poder, isto é, raça, etnia, gênero e classe constituem as avenidas que estruturam os terrenos sociais, econômicos e políticos. É através delas que as dinâmicas do desempoderamento se movem. Essas vias são por vezes definidas como eixos de poder distintos e mutuamente excludentes: o racismo, por exemplo, é distinto do patriarcalismo, que por sua vez é diferente da opressão de classe.

Na verdade, tais sistemas, frequentemente, se sobrepõem e se cruzam, criando intersecções complexas nas quais dois, três ou quatro eixos se entrecruzam. As mulheres racializadas frequentemente estão posicionadas em um espaço onde o racismo ou a xenofobia, a classe e o gênero se encontram. Por consequência, estão sujeitas a serem atingidas pelo intenso fluxo de tráfego em todas essas vias. As mulheres racializadas e outros grupos marcados por múltiplas opressões, posicionados nessas intersecções em virtude de suas identidades específicas, devem negociar o “tráfego” que flui através dos cruzamentos. Esta se torna uma tarefa bastante perigosa quando o fluxo vem simultaneamente de várias direções. Por vezes, os danos são causados quando o impacto vindo de uma direção lança vítimas no caminho de outro fluxo contrário; em outras situações os danos resultam de colisões simultâneas. Esses são os contextos em que os danos interseccionais ocorrem — as desvantagens interagem com vulnerabilidades preexistentes, produzindo uma dimensão diferente do desempoderamento (Crenshaw, 2002, p.177, tradução nossa)".

É relevante mencionar que nesse debate emergem algumas tensões no que diz respeito a quais são as dimensões estruturantes da opressão (Pereira, 2021). Algumas autoras, como a própria Angela Davis (2016), defendem que o gênero, raça e classe configuram a tríade fundamental, ou um quarteto se considerarmos também a sexualidade, que tem sido amplamente considerada, enquanto outras acreditam que outras fontes de desigualdade social no mundo contemporâneo, como nacionalidade, idade, deficiência e religião, também devem ser incorporados à análise (Vigoya, 2016).

No campo do direito à cidade, a interseccionalidade revela como as cidades são vivenciadas de maneira distinta por diferentes grupos sociais. Aspectos como gênero, raça, classe social, orientação sexual, deficiência, idade e outros marcadores sociais sobrepõem-se e se entrecruzam, produzindo experiências complexas e diferenciadas de desigualdade, opressão, exclusão e violência urbana.

A importância da interseccionalidade reside, portanto, na sua capacidade de desnaturalizar a ideia de que o espaço urbano é neutro (ou universal) e de evidenciar como o desenho das cidades reflete e reforça as estruturas de poder e dominação. Utilizar essa perspectiva não só de maneira teórica, mas também metodológica, permite que as políticas públicas e os planejamentos urbanos sejam mais sensíveis às diversas realidades, promovendo intervenções que atendam às necessidades específicas de cada grupo, de forma a confrontar, e em um cenário ideal, romper, a influência dos marcadores sociais na apropriação dos espaços urbanos.

Na reprodução de um modelo urbano em que a produção das cidades está subordinada ao sistema capitalista, as estruturas de dominação se manifestam de diversas formas: na objetificação sexualizada do corpo feminino que limita a mobilidade

e a participação das mulheres na cidade pela violência de gênero; na tamanha vulnerabilidade que as pessoas LGBTQIAP+ enfrentam no espaço público devido a violência LGBTQIAP+fóbica e a privação da liberdade do ser; na segregação espacial que a população negra, indígena e imigrante sofre como consequência do racismo institucional, sendo empurrada para periferias precarizadas e invisibilizadas nas políticas urbanas; nas diversas barreiras de acessibilidade no ambiente urbano que pessoas com deficiência encontram, desde calçadas inadequadas, ao transporte público ineficiente e a exclusão de convivência social; dentre muitas outras formas que determinam a experiência, o pertencimento e a existência, ou não, de diferentes corpos nas cidades.

Se os impactos de um único marcador social já são extremamente significativos, é ainda mais necessário ponderar quando esses marcadores se interseccionam, atuando de forma conjunta e potencializando as desigualdades enfrentadas por esses grupos na vivência urbana. Portanto, ao incorporar a interseccionalidade no debate sobre o direito à cidade, abre-se espaço para a possibilidade de construir cidades mais inclusivas, democráticas e justas, onde todos possam não apenas habitar, mas pertencer e participar plenamente do espaço urbano.

## 2.2 MOBILIDADE URBANA, SEGURANÇA E GEOGRAFIA DO MEDO

“O que é mais importante na vida urbana do que ter mobilidade: acessar tudo que a cidade oferece independente do local de moradia?” (Maricato, 2015, p. 48). A infraestrutura de transporte é um componente essencial na formação e no desenvolvimento espacial das cidades (Rodrigues, 2025). Deslocar-se cotidianamente, além de ser uma necessidade exigida por demandas sociais e econômicas comuns a todos os cidadãos, é também um direito fundamental intrinsecamente ligado ao exercício pleno da cidadania e do direito à cidade (Rodrigues, 2025; Vasconcellos, 2011). Portanto, a mobilidade urbana vai além da simples movimentação, sendo um fenômeno social e simbólico que está diretamente relacionada ao acesso às oportunidades urbanas, como trabalho, educação, lazer e serviços básicos, sendo assim um fator determinante na promoção da inclusão social e no acesso equitativo aos espaços e serviços urbanos (Vasconcellos, 2001). Contudo, na prática, o acesso à mobilidade ainda ocorre de maneira muito desigual entre os grupos sociais, refletindo

barreiras estruturais que dificultam o exercício pleno desse direito para determinados recortes da sociedade.

### **2.2.1 Planejamento urbano e a hegemonia do automóvel**

As cidades brasileiras contemporâneas são resultado de um intenso processo de urbanização que se iniciou na década de 1930, impulsionado pela industrialização que ganhou força após a Crise de 1929 e se consolidou a partir dos anos 1950. Nesse período, a chegada e a popularização do automóvel desempenharam papel central, tanto na dinâmica econômica, quanto na conformação das cidades brasileiras. Segundo Shapiro (1997), o setor automobilístico brasileiro foi protagonista do chamado “milagre econômico”, entre 1968 e 1973, impulsionando o crescimento industrial e o consumo interno de forma expressiva.

Ao passo que a mobilidade urbana foi ganhando mais importância estratégica, o número de veículos motorizados particulares também cresceu expressivamente, e continua crescendo até os dias de hoje. Entre 2000 e 2024, a frota de automóveis no Brasil cresceu de cerca de 19,9 milhões para mais de 63,3 milhões, expressando um aumento de aproximadamente 315% em pouco mais de duas décadas (IBGE, 2024). No mesmo período, o número de motocicletas registrou um crescimento ainda mais expressivo, saltando de 3,5 milhões para mais de 28,2 milhões, um aumento de quase 800% (IBGE, 2024). Esse rápido crescimento repercutiu diretamente na estrutura e na dinâmica das cidades no país.

Nesse contexto, o crescimento populacional acelerado e pouco planejado culminou em centros urbanos desordenados e muitas vezes disfuncionais, nos quais o automóvel se tornou o elemento central da mobilidade urbana. Como consequência, as cidades brasileiras passaram a ser estruturadas em função do tráfego de veículos particulares, em detrimento de outros meios de transporte, como o transporte público, a bicicleta e a caminhada, impactando profundamente a acessibilidade e a equidade urbana.

Um exemplo que materializa esse cenário é Brasília. A concepção do espaço urbano voltado para o carro, com amplas avenidas, zonas de circulação para carros e com o zoneamento do solo nitidamente dividido, resultou em uma cidade com distâncias longas e pouca integração entre bairros e regiões, tornando a mobilidade

extremamente dependente dos carros e hostil à outras formas de mobilidade passivas (Holston, 1993; Santos, 2008). Além disso, o aumento da população e a ineficiência do sistema de transporte público faz com que os moradores dependam ainda mais do automóvel, tornando os congestionamentos uma realidade constante, ampliando o tempo de deslocamento e criando um ciclo vicioso onde o carro, em vez de ser uma solução, contribui para a piora da mobilidade urbana (Holston, 1993; Santos, 2008). Esse cenário reflete uma transformação significativa no papel do automóvel.

Em um período muito curto de tempo, o automóvel deixou de ser símbolo de status e passou a representar um grave problema urbano, contribuindo para congestionamentos, degradação da infraestrutura viária, sistemas de mobilidade de baixa qualidade, redução dos espaços públicos, além do aumento da poluição e dos altos índices de acidentes de trânsito, afetando negativamente o cotidiano da população e trazendo consequências econômicas e ambientais significativas para as áreas urbanas e metropolitanas (Vasconcellos, 2011).

Sob essa ótica, o sistema de transporte público assume grande relevância atuando como um instrumento capaz de proporcionar a democratização e a acessibilidade na mobilidade urbana. Os veículos de deslocamento coletivo, dentro dos sistemas de transporte motorizado, apresentam uma relação mais eficiente entre espaço ocupado e número de passageiros (Figura 1), contribuindo para a redução dos congestionamentos e a melhoria da fluidez do tráfego urbano (PNMU, 2012).

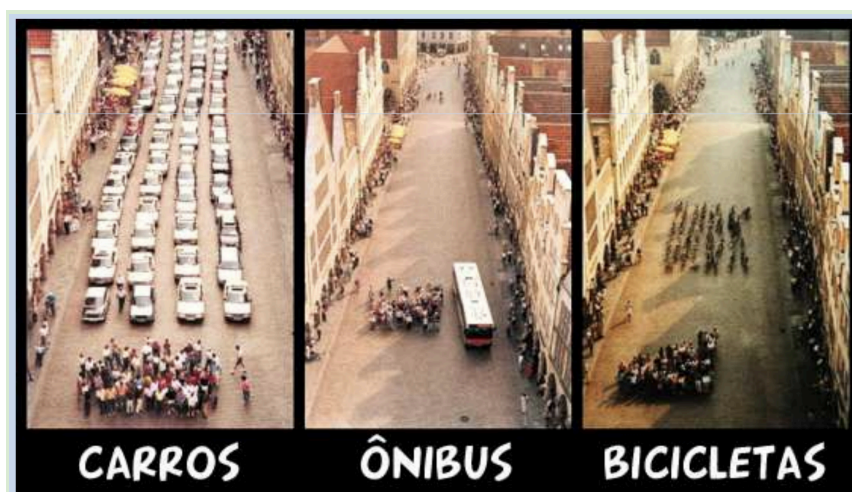


Figura 1 – Ocupação do solo: comparação entre automóveis, ônibus e bicicletas.  
Fonte: Ramos, 2013 apud Vuchic, 2005.

Ademais, a mobilidade urbana não se limita apenas aos meios motorizados. O caminhar e o uso da bicicleta configuram-se como formas de deslocamento que

simbolizam autonomia, liberdade e apropriação do espaço urbano. O ato de caminhar, historicamente associado à experiência cotidiana da cidade, representa a escala humana do urbano, aquela que permite a interação social, o encontro e o exercício pleno do direito à cidade (Gehl, 2010). Quando as condições urbanas favorecem o pedestre, com calçadas amplas, seguras, sombreadas e acessíveis, a cidade torna-se mais democrática, convidativa e inclusiva. Da mesma forma, a bicicleta ganha relevância como um meio de transporte sustentável e emancipador, especialmente em contextos urbanos marcados pela desigualdade socioeconômica. Por ser acessível, econômica e ambientalmente responsável, ela permite maior autonomia de deslocamento, reduz custos de transporte e amplia o alcance dos trajetos cotidianos. Além disso, assim como o ato de caminhar, o uso da bicicleta ressignifica a relação entre corpo e cidade, aproximando as pessoas do espaço urbano e promovendo um ritmo de deslocamento que favorece a percepção e a vivência do território.

Contudo, se faz necessário retomar o olhar para as formas de mobilidade coletivas e ativas, como o caminhar, ou pedalar e o transporte coletivo, que se configuram como pilares de uma mobilidade mais justa e equitativa, contrapondo-se à lógica centrada no automóvel e reafirmando a importância de cidades planejadas para as pessoas, e não apenas para os veículos.

## **2.2.2 Mobilidade urbana como causa e consequência das desigualdades urbanas**

Diretamente relacionado ao conceito de direito a cidade de Lefebvre, a mobilidade urbana está relacionada ao direito à participação e à apropriação da cidade, o direito aos “locais de encontros e de trocas, aos ritmos de vida e emprego do tempo que permitam o uso pleno e inteiros desses momentos e locais” (Lefebvre, 2001, p. 139). Indo além de questões físicas e relacionadas ao trânsito e transporte, o ato de se movimentar e/ou circular envolve elementos políticos, culturais, sociais e subjetivos (Gonçalves e Malfitano, 2021).

O conceito de mobilidade urbana, segundo Rodrigues (2016), pode ser compreendida como a soma das capacidades e facilidades, ou a falta delas, para o deslocamento de pessoas e mercadorias nos espaços urbanos. Seja a pé, por veículos motorizados ou não motorizados, a qualidade dessas movimentações varia de acordo com as condições em que ocorrem, estando atreladas à diversos fatores, como motivo,

frequência, duração, meio de transporte utilizado, dispêndio de energia, disponibilidade de recursos financeiros, conforto e segurança (Figura 2) (Rodrigues, 2016; Vasconcellos, 2011).

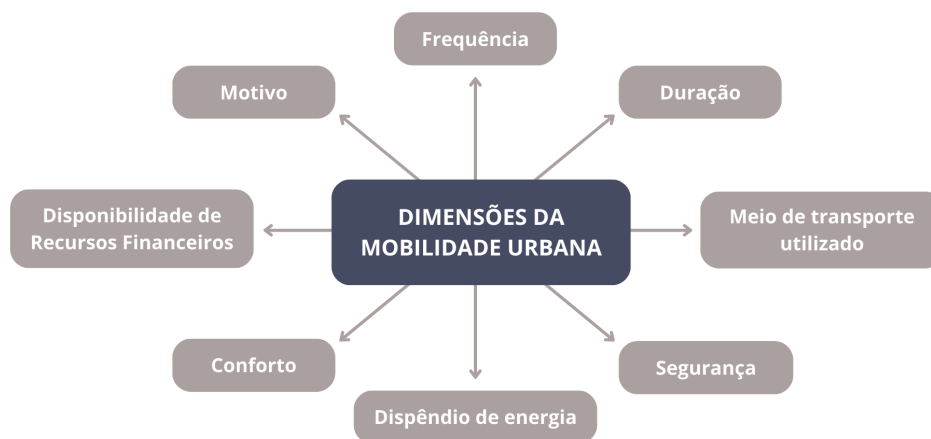


Figura 2 – Dimensões da mobilidade urbana.  
Fonte: Elaborado pela autora.

A combinação das variáveis dessas diferentes dimensões da mobilidade urbana resulta em experiências bastante diferenciadas. Embora esse direito seja assegurado pela legislação nacional — como o Estatuto da Cidade que garante o direito ao transporte à todos os cidadãos e a Política Nacional de Mobilidade Urbana que objetiva o acesso universal, igualitário e democrático a mobilidade, observa-se que as dinâmicas de planejamento, organização e gestão das cidades não têm se comprometido com o cumprimento desse direito (Brasil, 2011; Brasil, 2012). As cidades permanecem sendo organizadas de modo que a “diferenciação das classes sociais é transformada em separações físicas e simbólicas que dificultam a sociabilidade, intensificam a fragmentação das identidades coletivas e a inferiorização de certos segmentos sociais” (Ribeiro, 2015, p. 32).

O processo de produção do espaço em uma sociedade que opera sob o sistema econômico capitalista transforma o território em um espaço-mercadoria que, assim como a sociedade é estruturada em classes sociais hierarquizadas, a cidade também se torna um produto apropriado de maneiras distintas pelos cidadãos (Albuquerque, 2011). O acesso às suas infraestruturas — sejam elas voltadas ao lazer, mobilidade e transporte, saneamento, eletricidade, comunicações, habitação, saúde, educação ou segurança — acaba sendo condicionado pelo poder aquisitivo, em que o direito a cidade é substituído pelo direito de consumo, e aqueles que podem pagar usufruem

desses recursos, enquanto os que não podem são continuamente segregados e marginalizados no espaço urbano. Segundo Vetter e Massena (1981), a distribuição desses benefícios segue uma lógica de “causação circular”, na qual “as ações do Estado em determinado período influenciam a segregação residencial, que, por sua vez, repercute na forma como os benefícios líquidos das ações estatais serão distribuídos no futuro” (Rodrigues, 2016).

A estrutura de oportunidades em uma cidade está diretamente relacionada a um conjunto de mecanismos que determinam quem tem acesso aos seus recursos e benefícios. Katzman e Retamoso (2005) destacam que um desses mecanismos é o nível de desigualdade territorial, resultante da forma como se distribuem à população, os empregos e o sistema de mobilidade urbana. Esses elementos funcionam de maneira articulada e retroalimentada: a discriminação e a vulnerabilização de determinados grupos sociais os empurram para as regiões mais periféricas e frágeis das cidades que geralmente são marcadas pela carência de infraestrutura, serviços e oportunidades (Rodrigues, 2016). Essa segregação espacial reforça o ciclo de exclusão, pois, ao se afastarem dos centros urbanos onde se concentram o emprego, o lazer e outros direitos urbanos, essas populações têm sua mobilidade enfraquecida. A precariedade do transporte público, a ausência de calçadas seguras e a distância dos equipamentos urbanos tornam o deslocamento cotidiano mais difícil, caro e demorado. Como resultado, o acesso a oportunidades que poderiam promover ascensão social torna-se cada vez mais limitado, perpetuando as desigualdades e inviabilizando a efetiva democratização do espaço urbano. Assim, a mobilidade deixa de ser apenas um meio de deslocamento e passa a representar um marcador de desigualdade social e um elemento central na reprodução das assimetrias que estruturam a cidade.

Distante de ser um meio democrático de deslocamento, o acesso à mobilidade individual motorizada apresenta um forte caráter socioeconômico e racial. A desigualdade racial no acesso à mobilidade urbana fica evidente ao observar os dados obtidos no Censo Demográfico de 2022, que expressam que enquanto 42,9% das pessoas brancas utilizam automóveis como principal meio de locomoção para ir ao trabalho e apenas 17,6% dependem do transporte público, entre as pessoas negras essa realidade se inverte: apenas 21% utilizam automóveis enquanto 29,5% dependem do transporte público como principal forma de deslocamento (Figura 3) (IBGE, 2025). Ainda assim, a infraestrutura que sustenta essa mobilidade é desigual: apesar de ser o meio de deslocamento mais utilizado, apenas 8,2% da população negra, vive em ruas

com ponto de ônibus ou van, contra 10,6% da população branca, o que reforça as barreiras de acesso enfrentadas por quem mais depende do transporte coletivo (Figura 4) (IBGE, 2025).

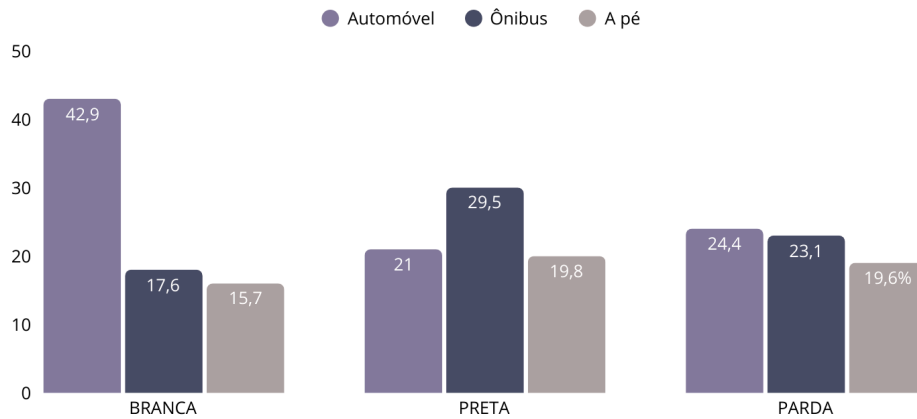


Figura 3 – Meio de transporte mais utilizado no deslocamento para o trabalho: por cor ou raça, no Brasil.

Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do IBGE (2025).

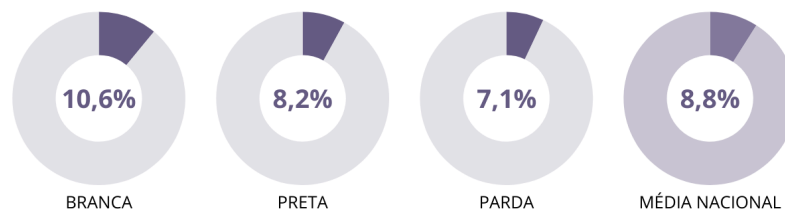


Figura 4 – População residente em vias com pontos de transporte público: ônibus ou van, por cor ou raça, no Brasil.

Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do IBGE (2025).

Essa disparidade se repete também na mobilidade a pé: 19,8% das pessoas negras caminham como principal forma de locomoção, mas 20,8% vivem em ruas sem calçadas, enquanto entre pessoas brancas, 15,7% caminham e apenas 11,8% enfrentam essa precariedade (Figura 5 e Figura 6). Assim, evidencia-se que a cor da pele ainda define não apenas como as pessoas se deslocam, mas também as condições e os riscos enfrentados ao circular pela cidade (Figura 7)(Jornal da Globo, 2025; Ferreira, 2025).

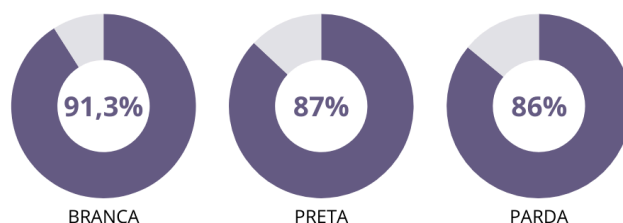


Figura 5 – População residente em ruas pavimentadas: por cor ou raça, no Brasil.  
Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do IBGE (2025).

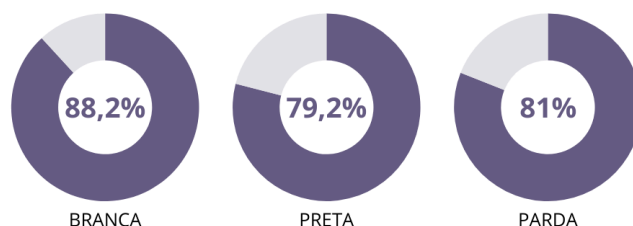


Figura 6 – População residente em ruas com calçadas: por cor ou raça, no Brasil.  
Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do IBGE (2025).

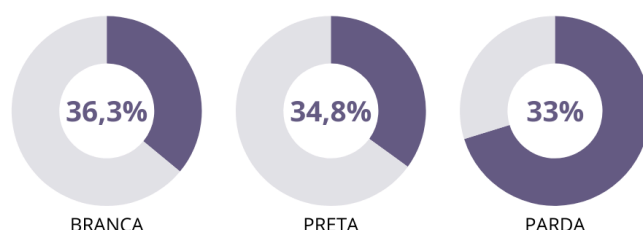


Figura 7 – População residente em ruas com calçadas livres de obstáculos:  
por cor ou raça, no Brasil.  
Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do IBGE (2025).

Como observa o jurista Djeff Amadeus, o racismo no Brasil pós-abolição se manifesta de forma sofisticada e naturalizada e muitas vezes dissimulada sob a aparência de neutralidade dos dados. Ao se apresentarem as desigualdades apenas como “questões socioeconômicas”, desconsidera-se o fato de que as hierarquias raciais organizam o espaço urbano e o acesso à infraestrutura, produzindo uma geografia da exclusão onde a população negra é sistematicamente empurrada para as periferias, para os bairros com menor cobertura de transporte público, calçamento e iluminação. Essa naturalização do racismo estrutural faz com que as desigualdades raciais sejam tratadas como mero reflexo da pobreza, e não como resultado histórico de um projeto de cidade que privilegia determinados corpos e marginaliza outros

(Jornal da Globo, 2025).

Sob a perspectiva de gênero, essas desigualdades se repetem, refletindo as estruturas patriarcais que historicamente organizam o acesso à cidade e moldam quem pode circular com liberdade e autonomia. Segundo dados da Pesquisa Origem e Destino realizada pelo Metrô de São Paulo (2017), as mulheres são maioria nos modos coletivos de transporte, com 58% utilizando ônibus, 54% metrô e 51% trem metropolitano, enquanto os homens predominam nos modos individuais motorizados, como dirigir automóvel (67%), motocicleta (86%) e bicicleta (90%). Essa divisão evidencia que os homens detêm maior controle sobre os meios de locomoção próprios, o que pode ser explicado por fatores como maior poder aquisitivo, maior flexibilidade de tempo, menor sobrecarga doméstica, menos barreiras como o medo e, conseqüentemente, maior “liberdade” para circular de forma independente.

A desigualdade também se manifesta dentre as formas de uso dos transportes particulares. As mulheres aparecem mais frequentemente como passageiras de automóvel (61%) e usuárias de táxi (66%), do que dirigindo automóveis próprios (33%), o que reforça a associação simbólica entre a condução e o papel masculino, ao passo que as mulheres são socialmente situadas em papéis mais dependentes (Metrô de São Paulo, 2017). No caso dos táxis, essa predominância feminina pode ainda expressar uma busca por segurança e menor exposição, em resposta à realidade de assédios e violências de gênero presentes nos espaços públicos e nos deslocamentos urbanos.

Essas assimetrias revelam que a mobilidade feminina é mais dependente e condicionada às dinâmicas do transporte público, o que acarreta conseqüências diretas na vida cotidiana. As mulheres enfrentam maior limitação de horários, menor flexibilidade de deslocamento e dificuldades em conciliar múltiplas tarefas diárias, como o trabalho, o cuidado com os filhos e as responsabilidades domésticas. Assim, enquanto os homens usufruem de maior autonomia e controle sobre seus trajetos, as mulheres vivenciam restrições espaciais e temporais que comprometem o pleno exercício do direito à cidade.

Dessa forma, os dados evidenciam que a mobilidade urbana não é neutra: ela reproduz e aprofunda as hierarquias sociais que determinam quem circula com liberdade e quem precisa negociar constantemente seu direito de ir e vir. A experiência feminina nas cidades, marcada pela busca por segurança e pela falta de autonomia nos deslocamentos, mostra que o direito à cidade permanece parcialmente negado às mulheres, especialmente quando se consideram as intersecções entre gênero, classe

e raça. Segundo Loboda e Miyazaki (2012, p. 258), pensar a mobilidade urbana não se limita a planejar o transporte coletivo, organizar o trânsito ou aperfeiçoar as redes de fluxos. Trata-se, antes, de repensar a própria estrutura urbana, a forma como os usos do solo são organizados e como se dá a ocupação do território, pois é essa configuração que define quem pode ou não acessar plenamente o que a cidade oferece. Nesse sentido, há questões profundas que ultrapassam o alcance de políticas setoriais: garantir mobilidade urbana é também enfrentar as desigualdades espaciais e sociais que moldam o modo como a cidade é apropriada e vivida (Barbosa, 2016).

### **2.2.3 Geografia do medo: a relação entre corpos, espaço, segurança e percepção**

As cidades contemporâneas expressam suas desigualdades não apenas nas relações sociais, mas também nas suas formas materiais e espaciais. Muros altos, condomínios horizontais fechados, grades, portões eletrônicos e câmeras de vigilância se tornaram elementos comuns da paisagem urbana, configurando uma arquitetura do medo que traduz a crescente segregação e a desconfiança entre diferentes grupos sociais. Como observa Teresa Caldeira (2000), essa “cidade de muros” emerge como resposta às percepções de insegurança, promovendo o enclausuramento e a fragmentação dos espaços urbanos. A criminalidade violenta, ao alimentar o sentimento de insegurança, produz não só vítimas diretas, mas também uma multiplicidade de vítimas indiretas que, influenciadas pelas taxas criminais, pelas narrativas midiáticas e pelas conversas cotidianas, constroem percepções subjetivas sobre o risco de vitimização que não necessariamente refletem o risco real (Paixão e Andrade, 1996).

Essa transformação da configuração espacial, marcada pelo isolamento social e sob a justificativa de medida de segurança, impacta profundamente as dinâmicas da cidade, para além da autoproteção contra crime. Para Caldeira (2000), o discurso da segurança justifica práticas que, na verdade, aumentam a desigualdade e o isolamento social. Os muros rompem com as dinâmicas de convivência, afetam os padrões de circulação, trajetos diários e hábitos e enfraquecem o espaço público como território de encontro e diversidade. Essa sensação de medo coletivo tem levado muitas pessoas a modificarem seus hábitos de circulação e a buscarem refúgio em estratégias de

autoproteção, investindo em dispositivos de fechamento e controle que se tornaram parte integrante da paisagem urbana brasileira (Diniz, 2003).

A proliferação dessas ferramentas de proteção reflete não apenas a resposta individualizada à insegurança, mas também a consolidação de um modelo de urbanismo que prioriza a segurança privada em detrimento do espaço público. Nessa lógica, o medo e a desconfiança tornam-se elementos estruturantes da forma urbana, enfraquecendo os laços de convivência e a vida comunitária, reforçando a lógica de separação e exclusão e aprofundando as desigualdades socioespaciais nas cidades. Em contraste, Jane Jacobs (2011) argumenta que a vitalidade e a segurança das cidades dependem justamente da presença contínua de pessoas nas ruas, dos “olhos da rua”. Segundo a autora, a observação cotidiana e espontânea exercida pelos próprios moradores e frequentadores garantem uma vigilância espontânea e informal no espaço urbano, promovendo a interação entre os cidadãos e assim, fortalecendo os laços comunitários e de cuidado. Quando as ruas se esvaziam e a vida urbana se retrai para os espaços privados, perdem-se as dinâmicas sociais que sustentam a segurança e o sentimento de pertencimento coletivo.

As próprias condições físicas da cidade também contribuem para acentuar essas desigualdades: a precariedade das calçadas, a má iluminação pública, a ausência de mobiliário urbano e o transporte coletivo insuficiente configuram obstáculos concretos à mobilidade cotidiana e revelam um planejamento urbano que prioriza os espaços privados e internos em detrimento da vida pública. A ausência de espaços de convivência e circulação ativa contradiz a visão de Jacobs, que defendia a importância das ruas diversificadas, animadas e bem cuidadas para a criação de cidades seguras e democráticas. Esses elementos tangíveis, aliados à fragmentação social e espacial descrita por Caldeira (2000), produzem cidades menos acessíveis, menos acolhedoras e mais excludentes, nas quais o medo e a insegurança tornam-se parte integrante da experiência urbana.

A partir dessa narrativa geográfica do medo, compreende-se que a paisagem urbana é continuamente moldada por trajetórias que revelam passagens e evitamentos, apropriações e recusas, resultantes de um processo dinâmico de des-re-territorialização (Bayer e Dantas, 2018). Trabalhado como um campo de estudo interdisciplinar, a Geografia do Medo busca compreender as dimensões espaciais e sociais do sentimento de medo e como ele atua como um dos determinantes fundamentais das práticas espaciais nas cidades.

O medo, segundo Bauman (2008, p.8), é “o nome que damos à nossa incerteza: nossa ignorância da ameaça e do que deve ser feito, do que pode e do que não pode, para fazê-la parar ou enfrentá-la”. Sendo inerente à própria condição humana e profundamente ligado à imprevisibilidade e à vulnerabilidade, o medo não se apresenta como uma experiência linear e generalizada, mas sim profundamente moldada por mudanças contextuais, tanto espaciais e temporais quanto pelas condições sociais e identitárias dos indivíduos, como classe, idade, etnia e gênero (Guinard, 2015 apud Bayer e Dantas, 2018). Essas variáveis alteram a composição complexa do medo, que se estrutura a partir da interação entre os sentimentos de insegurança e vulnerabilidade (Bauman, 2008). Ele atravessa as relações sociais de produção e apropriação do urbano, operando como uma força simbólica que regula comportamentos e práticas espaciais. Nesse sentido, o medo não deve ser entendido apenas como resposta a uma ameaça real, mas também como uma emoção relacional e situacional (Guinard, 2015 apud Bayer e Dantas, 2018; Bauman, 2008).

Essa dimensão espacial do medo se manifesta na forma de territorializações simbólicas e assume papel determinante nas práticas espaciais da cidade, interferindo na (des)organização, na (re)produção e na (trans)formação da paisagem (Bayer e Dantas, 2018). As práticas, denominadas por Souza (2013) de práticas espaciais de evitamento, traduzem a tentativa dos sujeitos de mitigar o medo através da reorganização de seus trajetos e da seleção de lugares considerados mais seguros. Nessa dinâmica, o medo passa a orientar o comportamento espacial dos indivíduos, levando-os a categorizarem determinados lugares da cidade como inseguros, com base em critérios variados que podem incluir, de modo geral, a infraestrutura inadequada, como má iluminação e presença de vazios urbanos resultantes da especulação imobiliária, as áreas com alta incidência de crimes e os locais onde há presença de indivíduos que, a partir da produção de estereótipos sociais, são concebidos como perigosos. Quando um ou mais desses critérios, ou mesmo outros não explicitamente nomeados pelos sujeitos, levam os cidadãos a evitar certos espaços ou a alterar seus trajetos diários, configura-se a territorialização do medo sobre esses lugares. Tal processo estabelece um domínio simbólico que restringe, de forma subjetiva, a livre circulação e o uso dos espaços públicos, afetando de maneira desigual a experiência urbana e o exercício do direito à cidade.

Essa lógica se materializa também na paisagem, seja pela arquitetura defensiva, marcada pela incorporação de dispositivos de vigilância, muros, cercas e

câmeras, seja pelo distanciamento social e espacial que transforma a cidade em um mosaico de áreas de refúgio e de exclusão, evidenciando como o medo atua como um agente ativo na conformação da morfologia das cidades e intensifica processos de segregação socioespacial (Bayer e Dantas, 2018). Por outro lado, o medo não se restringe ao espaço físico: ele também se projeta sobre corpos. A projeção do medo sobre determinados grupos sociais — como pessoas em situação de rua, trabalhadores informais, motociclistas ou jovens negros — evidencia a dimensão interseccional desse sentimento, atravessado por preconceitos de classe, raça e gênero. Assim, o medo passa a ser também um instrumento de dominação simbólica, operando sobre corpos e lugares que são socialmente marcados como perigosos. A territorialização do medo, portanto, não apenas redefine os usos e trajetos da cidade, mas também reproduz desigualdades e estigmas, restringindo o direito à cidade e à mobilidade para aqueles que vivem sob o peso dessa vigilância difusa.

Desse modo, compreender a geografia do medo implica reconhecer sua dupla natureza: enquanto sentimento, ele emerge das vulnerabilidades e incertezas do cotidiano; enquanto força espacial, ele reorganiza paisagens, cria fronteiras e molda comportamentos urbanos. Além disso, a geografia do medo permite mapear as áreas evitadas, os horários de risco, as rotas alternativas e os espaços de refúgio, revelando como o medo se inscreve nas práticas cotidianas de deslocamento e pertencimento. Esse processo de leitura espacial possibilita compreender não apenas onde o medo se manifesta, mas como ele estrutura relações desiguais de poder, visibilidade e acesso à cidade. Assim, “mapear o medo” é também mapear o poder: identificar quem tem o direito de ocupar o espaço e quem é silenciado ou afastado dele, tornando visíveis as hierarquias e exclusões que conformam o tecido urbano contemporâneo. Entre práticas de evitamento, territorializações simbólicas e arquiteturas defensivas, o medo se inscreve na materialidade da cidade, transformando-a num território de controle, exclusão e resistência.

Contudo, é importante destacar que a insegurança não é igualmente distribuída: mulheres, pessoas negras, LGBTQIAP+ e migrantes vivenciam o espaço urbano com diferentes graus de medo e vulnerabilidade, resultado de violências estruturais que atravessam seus corpos e condicionam suas experiências cotidianas na cidade. Essas desigualdades se manifestam tanto na dimensão física quanto simbólica do espaço, refletindo a intersecção entre gênero, raça, classe, sexualidade e origem. Silvia Federici (2004), em “Calibã e a Bruxa”, argumenta que o espaço público sempre foi um

território de controle e opressão para as mulheres, que enfrentam o medo constante da violência de gênero. Para elas, o simples ato de caminhar pela rua pode estar atravessado por estratégias de autoproteção e vigilância constante, como escolher trajetos mais iluminados, evitar determinados horários ou modificar a forma de se vestir, práticas que revelam a desigualdade no acesso pleno à cidade (Kern, 2020). Já a população negra e periférica enfrenta uma vigilância permanente e seletiva, marcada pelo racismo estrutural e pela criminalização de seus corpos, o que redefine a sensação de pertencimento e segurança nos espaços públicos. Pessoas LGBTQIAP+ e migrantes, por sua vez, são frequentemente alvo de violências simbólicas e físicas, que limitam sua circulação e reforçam a sensação de não pertencimento. Assim, o medo urbano, longe de ser uma experiência homogênea e individual, expressa as hierarquias e exclusões que estruturam o espaço urbano e revelam quem efetivamente tem o direito de ocupar a cidade.

## 2.3 URBANISMO FEMINISTA E INCLUSIVO

“Boas condições de vida dependem, frequentemente, de políticas públicas urbanas – transporte, moradia, saneamento, educação, saúde, lazer, iluminação pública, transporte, coleta de lixo, segurança. Ou seja, a cidade não fornece apenas o lugar, o suporte, ou o chão para essa reprodução social. Suas características e até mesmo a forma como se realizam fazem a diferença (MARICATO, 2013, p. 19-20)”.

Após explorar discussões sobre o direito à cidade e sobre como as desigualdades estruturais moldam e limitam a mobilidade urbana, este capítulo se dedica a abordar o espaço urbano a partir de uma perspectiva feminista, tendo o urbanismo feminista como ferramenta crítica e propositiva, capaz de ampliar as lentes de interpretação sobre a cidade e redirecionar o foco tradicional do planejamento urbano.

Trata-se de um campo teórico e prático que reconhece que os espaços são produzidos e vivenciados de maneiras distintas e busca refletir, reinterpretar e reconstruir a cidade a partir da perspectiva de grupos historicamente vulnerabilizados e invisibilizados, colocando o gênero como ponto de partida, mas articulando outros marcadores sociais como, raça, classe, etnia, sexualidade, idade e deficiência, para compreender como múltiplas opressões atravessam o uso e a vivência dos espaços.

### 2.3.1 Urbanismo feminista como campo de pesquisa

O debate que hoje envolve a ideia de urbanismo feminista não se limita a um momento ou figura específica, mas resulta da convergência de décadas de reflexões e debates feministas sobre o espaço. Por mais que os estudos desse campo sejam considerados relativamente recentes, é importante reconhecer que a base teórica que sustenta a linha de pensamento do urbanismo feminista se apoia em críticas estruturais produzidas desde a modernidade. Esse processo que, a partir dos séculos XVIII e XIX, moldou profundamente a formação das sociedades modernas, industriais, científicas e capitalistas, estabeleceu padrões hegemônicos de conhecimento, organização social e relação com o espaço, orientando tanto a produção das cidades quanto a forma como corpos, saberes e territórios são hierarquizados (Linke e Tavares, 2024).

Assim, consolidaram-se as camadas sociais que atribuíram superioridade à branquitude em relação aos povos racializados, aos homens em detrimento das mulheres, à Europa frente às demais regiões do mundo e à razão científica sobre outros saberes. Nesse movimento, também foi delimitado quem pode ocupar e projetar as cidades: corpos masculinos, brancos, europeus, heterossexuais e burgueses, instituídos como referência universal, resultando em uma lógica urbana que favorece o controle espacial, a separação funcional e a circulação do capital em detrimento de experiências cotidianas, do cuidado e da diversidade.

É na crítica à essa estrutura hegemônica, reforçada pela divisão sexual do trabalho, pelo controle dos corpos femininos e pela falta de autonomia econômica, que o movimento feminista encontrou seu ponto de partida, constituindo a base crítica que permitiu o surgimento do urbanismo feminista como campo teórico (Leão, 2023). Esse longo percurso de reflexões produzidas por pesquisadoras e ativistas feministas, sobretudo entre as décadas de 1970 e 1980, culminou na aproximação entre os princípios do pensamento feminista e as dinâmicas de gênero com pesquisas sobre a construção e o planejamento das cidades. Essa convergência permitiu dar luz a articulação entre as relações entre gênero e poder, com o cotidiano e o espaço urbano (Freitas, 2019; Leão, 2023). É nesse encontro entre teoria, prática política, crítica social e reivindicações históricas que o urbanismo feminista se afirma. Autoras como Gill Valentine e Leslie Kern tiveram papel central na ampliação e no aprofundamento desse campo de pesquisa no cenário europeu, enquanto autoras como Ana Falú e Zaida

Muxí, ambas argentinas, são especialmente relevantes por incorporarem a essas discussões a perspectiva das interseccionalidades e a realidade latino-americana (Leão, 2023).

O termo “urbanismo feminista” ganhou maior visibilidade a partir da atuação do coletivo Punt 6, formado por profissionais de diversas áreas e nacionalidades que trabalham pra pensar os espaços a partir de uma perspectiva feminista interseccional, em conjunto com a urbanista e pesquisadora argentino-catalã Zaida Muxí (Leão, 2023). Afrontando a premissa do planejamento urbano neutro e de que a configuração das cidades e bairros refletem e perpetuam os valores de uma sociedade patriarcal, racista e capitalista, o grupo defende a necessidade de repensar os espaços urbanos para romper com valores discriminatórios e hierárquicos, tornando visíveis as desigualdades e estruturas de poder que influenciam o uso e a forma dos espaços, com o objetivo de promover transformações físicas e sociais (Col·lectiu Punt 6, [s.d.]; Santos, 2022).

Nesse sentido, pensar a cidade sob essa perspectiva propõe um ato político de reivindicação do urbano como espaço de cidadania, cuidado e equidade, reivindicando o direito das populações historicamente vulnerabilizadas de ocupar, circular e pertencer à cidade em condições seguras, dignas e justas. Para além de um conjunto de diretrizes técnicas, o urbanismo feminista se coloca como um projeto político de transformação urbana, comprometido com o enfrentamento das desigualdades estruturais e com a afirmação da cidade como bem comum e de direito de todos.

Para o coletivo, é fundamental distinguir um “urbanismo com perspectiva de gênero” do que se entende como urbanismo feminista. A primeira abordagem tende a funcionar como uma camada analítica adicional, aplicada ao lado dos métodos tradicionais de planejamento urbano, sem necessariamente transformá-los em sua essência (Gomes, 2023). Já o urbanismo feminista representa um movimento político e transformador, que incorpora a diversidade, as dinâmicas de gênero e as interseccionalidades como fundamentos estruturantes do planejamento e da produção do espaço urbano (Leão, 2023). Essa diferença, como destaca Zaida Muxí, evidencia que não se trata apenas de adicionar gênero ao urbanismo existente, mas de repensar o próprio modo de conceber e organizar a cidade:

“É importante falar de urbanismo feminista, reconhecer todo o repertório de lutas e teorias feministas desenvolvido por uma massa crítica com impacto social capaz de gerar o contexto em que sua própria proposta se desdobra atualmente. Para falar de urbanismo feminista, é essencial ser honesta e respeitosa ao considerar o trabalho daquelas que lutaram durante anos para

que as experiências e o cotidiano das mulheres sejam considerados e incorporados à construção do espaço. O urbanismo feminista é uma postura e uma ferramenta política, pois acreditamos que a configuração física e social dos espaços determina a realidade cotidiana das pessoas na cidade, e que uma abordagem feminista pode contribuir para uma transformação social e física, rompendo hierarquias e mudando realidades (Col·lectiu Punt 6, 2019, p.21, tradução nossa)".

Sob essa ótica, entende-se que essa vertente do pensamento urbano reivindica que a cidade seja pensada a partir da experiência concreta das pessoas, colocando a vida no centro do planejamento urbano e reconhecendo a diversidade de identidades e necessidades da população (Col·lectiu Punt 6, 2019; Col·lectiu Punt 6, [s.d.]; Leão, 2023). Nesse sentido, o cotidiano é utilizado como ferramenta de análise do tempo e do espaço ao estabelecer uma continuidade entre as diferentes tarefas do dia a dia, evidenciando a distribuição desigual de tarefas e responsabilidades condicionadas ao gênero e a outros marcadores sociais, permitindo assim, refletir sobre as adaptações necessárias na lógica das cidades (Santos, 2022).

Pensar as cidades colocando a vida, e não o mercado, como princípio orientador é propor uma inversão completa das premissas que estruturam o urbanismo dominante. Trata-se de colocar a esfera reprodutiva acima da produtiva, valorizando o trabalho de reprodução social que sustenta a própria existência humana. (Ciocoletto, 2020). Esse conjunto de atividades essenciais, que inclui tarefas domésticas e o cuidado de crianças, idosos e de pessoas enfermas, garantem a manutenção e a perpetuação da vida humana, e que, embora indispensáveis, são amplamente desvalorizadas e não reconhecidas como "trabalho" legítimo no sistema capitalista (Linke e Tavares, 2024). É uma forma de trabalho marcada pelo gênero e processos de invisibilização, e que, quando remunerado, é "racializado, mal pago e subqualificado" (Verges, 2020, p.17 in Linke e Tavares, 2024). A desigualdade desse cenário aparece de forma evidente nos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio que, em 2022, revelou que enquanto as mulheres dedicam, em média, 21,3 horas semanais aos afazeres domésticos e cuidado de pessoas não remunerado, os homens gastam apenas 11,7 horas, ou seja, uma diferença de 9,6 horas semanais (Moura, 2023).

Frequentemente submetidas a jornadas duplas ou triplas de trabalho, as mulheres realizam, ao longo de um dia típico, uma série de deslocamentos para cumprir múltiplas funções e acessar diferentes serviços, equipamentos e

infraestruturas ligados ao cuidado e à reprodução social. As viagens motivadas por atividades como ir ao mercado, passar na farmácia, levar os filhos à escola, ao médico ou à praça, foram caracterizadas pela pesquisadora espanhola Inés Madariaga (2013) como "mobilidade do cuidado". Esse conceito surge de uma pesquisa realizada na capital espanhola que evidenciou que mais de 40% dos motivos das viagens de mulheres, contra apenas 8% das viagens dos homens, eram relacionadas a essas atividades (Madariaga, 2013).

No Brasil, esse padrão se repete: enquanto as mulheres realizam viagens encadeadas, os homens têm um padrão de deslocamento mais linear com destino único, frequentemente entre casa e trabalho, e portanto, têm experiências de mobilidade urbana completamente diferentes. O ITDP Brasil (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento) no boletim "A Ilusão da Mobilidade Padrão" (2021), explica que:

“As viagens das mulheres que se encontram nesse cenário de obrigações com as atividades de cuidado e exercem atividade remunerada não obedecem ao movimento pendular para as quais os sistemas de transportes foram pensados. Seus deslocamentos estão distribuídos de maneira mais heterogênea, tanto em relação aos dias e horários quanto aos destinos (Bortolon, 2021)”.

O urbanismo tradicional, ao mesmo tempo que organiza a cidade em função do trabalho produtivo, reforçando desigualdades de oportunidades e de infraestruturas associadas ao gênero e a outros marcadores sociais, negligencia as atividades de cuidado e regula a circulação dos corpos no espaço urbano (Linke e Tavares, 2024). Romper com essa lógica exige desnaturalizar as funções sociais historicamente associadas a gênero e raça e reconhecer que, nas palavras de Ciocoletto (2020), “sem reprodução, não existe produção possível” (Ciocoletto, 2020). Segundo a pesquisadora e ativista, “a única forma de continuar produzindo será colocando o cuidado no centro, e as políticas urbanas devem estar dentro dessa lógica” (Ciocoletto, 2020, n.p.).

Em uma cidade que preza pelo cuidado de quem a habita, torna-se urgente garantir condições de segurança que assegurem o usufruto do direito de movimentar-se pelo território urbano. A violência machista e a constante percepção de (in)segurança e sensação de medo continuam condicionando e limitando a liberdade e o direito das mulheres à cidade (Santos, 2022). Geralmente, os espaços públicos são percebidos como seguros porque contam com boa infraestrutura, isso é, boa iluminação, sinalização adequada e com a constante presença de pessoas,

favorecendo a ajuda mútua e o acolhimento, onde se pode transitar a qualquer hora do dia sem temor de violência ou assédio (Col·lectiu Punt 6, 2019). Em uma de suas produções, o Coletivo Punt 6 aponta seis pontos principais para proporcionar um entorno seguro para os corpos femininos, sendo eles: saber onde está e para onde se vai, ver e ser vista, escutar e ser escutada, poder escapar e ter ajuda, viver em um ambiente limpo e acolhedor, e atuar coletivamente (Col·lectiu Punt 6, 2019).

Outra linha de ação para pensar os espaços urbanos na perspectiva do cuidado, é (re)pensar a infraestrutura da mobilidade urbana, considerando as múltiplas realidades da população e os mais diversos corpos que a utilizam. Nesse sentido, as rotas e itinerários dos diferentes modos de transporte devem garantir a acessibilidade e formar densas redes conectadas entre si, de modo a facilitar a circulação e o uso de espaços públicos, bem como o acesso a espaços privados nas mais diversas escalas (Galán, 2011).

Diretamente conectada a essa perspectiva, os espaços públicos urbanos em si devem oferecer elementos e infraestruturas fisicamente acessíveis e adequadas para as necessidades funcionais dos diferentes grupos sociais, uma vez que a maneira como cada pessoa vivencia e interpreta a cidade varia significativamente pois seus cotidianos, ritmos e necessidades também são distintos. Para pessoas idosas, por exemplo, a mobilidade física reduzida demanda calçadas regulares, corrimãos de apoio, disponibilidade de bancos para descanso ao longo dos trajetos e tempos mais longos nas travessias. Crianças, por sua vez, requerem ambientes urbanos que priorizem a segurança viária, com velocidades reduzidas, travessias seguras e espaços lúdicos próximos, já que sua autonomia e desenvolvimento cognitivo e sociabilidade estão diretamente relacionados à qualidade do espaço público que frequentam. Pessoas com deficiências físicas, por outro lado, necessitam que o espaço urbano disponibilize infraestruturas específicas, como calçadas regulares e desobstruídas, rampas de acesso e piso tátil, para garantir a circulação segura e contínua. Mulheres grávidas, com carrinho de bebê ou acompanhadas de crianças pequenas necessitam de trajetos mais curtos e contínuos, além de equipamentos de apoio como banheiros públicos. Para as mulheres, de modo geral, fatores como iluminação adequada, a visibilidade e a presença de pessoas nos espaços públicos são determinantes para que possam circular com segurança.

Além disso, marcadores sociais como raça e classe aprofundam essas desigualdades: a cidade vivida por uma mulher parda periférica que depende do

transporte público, enfrentando longas distâncias, esperas, insegurança e trajetos fragmentados, difere radicalmente da cidade experienciada por uma mulher branca de classe média que se desloca majoritariamente de carro, com maior proteção, velocidade e autonomia. A cidade não é percebida da mesma maneira porque tampouco oferece as mesmas condições de uso. Essa disparidade não resulta apenas de escolhas individuais, mas de desigualdades estruturais que moldam tanto as experiências urbanas quanto as possibilidades de vivê-las plenamente.

Reconhecer as necessidades específicas de diferentes grupos não significa fragmentar a cidade, mas, ao contrário, fortalecer a qualidade de vida coletiva. Infraestruturas pensadas para atender às necessidades de crianças, idosos ou pessoas com diferentes limitações acabam por qualificar a experiência urbana como um todo. Nesse sentido, o urbanismo feminista não se propõe a privilegiar as mulheres, mas a alcançar maior equidade ao reposicionar as necessidades historicamente invisibilizadas como centrais no planejamento urbano. Afinal, tornar a cidade mais acessível, segura e funcional para mulheres e grupos historicamente invisibilizados significa, em última instância, melhorar a vida cotidiana de toda a população (Gomes, 2023).

### **2.3.2 Diretrizes propositivas para (re)pensar as cidades**

De acordo com a cooperativa Col·lectiu Punt 6, não existe uma fórmula única para realizar projetos nesse sentido e eles nem devem ser copiados. Essa abordagem requer a capacidade de adaptação aos diversos contextos urbanos e realidades territoriais, tendo como ponto de partida a participação da comunidade, proporcionando abertura genuína ao diálogo com os diferentes grupos sociais, escuta ativa, olhar sensível às particularidades locais e o reconhecimento dos saberes locais (Col·lectiu Punt 6, 2019). Contudo, ao longo de sua trajetória, identificaram seis critérios urbanos a serem consideradas ao desenvolver uma proposta feminista para as cidades. Essas variáveis, mais profundamente abarcadas na produção “Urbanismo feminista: Por una transformación radical de los espacios de vida” (2019), dizem respeito tanto a aspectos físicos — sendo eles o espaço público e social, equipamentos e serviços, mobilidade e habitação — quanto a aspectos transversais, como a participação e a segurança.

No que diz respeito aos espaços públicos e sociais, eles devem atender a cinco qualidades urbanas essenciais: a proximidade, que permite acessar serviços,

comércios, moradia e transporte por meio de trajetos curtos, seguros e realizáveis a pé ou por transporte público; a vitalidade, que mantém os espaços públicos ativos ao longo do dia e do ano, favorecendo encontros, permanência, socialização e a sensação de segurança; a diversidade, que garante a presença de diferentes pessoas, atividades e usos no mesmo espaço, permitindo acesso a variados serviços, comércios e transportes públicos, independentemente de quaisquer marcadores sociais da diferença; a autonomia, que está relacionada com a acessibilidade universal e, acima de tudo, com a percepção de segurança e a disponibilidade para usar os espaços de forma gratuita, a qualquer hora do dia e se sentir segura; e a representatividade, que reforça a identidade coletiva, reconhecendo memórias e histórias de forma equitativa de grupos diversos por meio de nomes, arte e sinalização nos espaços públicos.

Em relação às infraestruturas e serviços, os mesmos devem ser concebidos para reconhecer e valorizar as atividades cotidianas tanto nas esferas reprodutiva e produtiva, quanto nas esferas pessoal e comunitária. Eles devem ser pensados a partir de critérios que articulam localização, espaços intermediários, espaços internos e gestão. A localização, além de boa visibilidade, deve garantir acessibilidade e autonomia por meio de uma boa conexão com o espaço urbano, por meio de rotas seguras, adequadamente iluminadas e conectadas aos sistemas de transporte público. Os espaços intermediários ou de transição, como acessos, entradas e áreas de espera, devem ser inclusivos, acessíveis, bem sinalizados e equipados com facilidades que atendam à diversidade funcional, e os espaços internos precisam atender tanto trabalhadores quanto usuários, eliminando hierarquias de uso, garantindo acessibilidade e infraestruturas de compartilhamento das responsabilidades de cuidado, bem como sinalização clara, não sexista e informativa. Por fim, a gestão deve considerar a diversidade de usuários e trabalhadores, permitindo horários flexíveis para contemplar diferentes ritmos de vida, assegurando condições de segurança das equipes e permitir formas de gestão pública, comunitária ou autogerida que fortaleçam a apropriação coletiva do espaço.

No que tange à mobilidade urbana, ela deve ser acessível, segura e centrada nos meios ativos de deslocamento, como a própria caminhada ou a bicicleta, e no transporte público, atendendo diferentes corpos, ritmos e condições físicas. Seu planejamento deve partir de uma análise sensível do cotidiano da população, reconhecendo a diversidade das experiências urbanas, de modo a criar rotas eficazes e interligadas. É importante que seja analisada a partir de uma perspectiva feminista,

levando em conta aspectos relacionados à deslocamentos noturnos e à segurança urbana, como a violência de gênero e racial, bem como a vulnerabilidade de crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida. Além disso, as vias devem contar com infraestruturas físicas adequadas e acessíveis de apoio, como proteção do sol e intempéries, bancos, bebedouros e lixeiras. Já no campo da habitação, no âmbito privado, deve-se romper com as lógicas patriarcais e coloniais entre usos, responsabilidades e sujeitos.

Já no âmbito das dimensões subjetivas, a percepção de segurança, que está diretamente relacionada com a participação comunitária, é um elemento central que condiciona a forma como as pessoas circulam, ou não, pelas cidades. Discutir esse tema implica, necessariamente, incorporá-lo a uma abordagem feminista, uma vez que as experiências urbanas são atravessadas pelas desigualdades e violências estruturais que recaem de forma desproporcional sobre as mulheres e identidades transversais. O medo, alimentado por casos constantes de assédio, perseguição e violência nas ruas, geralmente relacionados à violência de gênero, tem impacto direto sobre a noção de autonomia nos deslocamentos urbanos, fazendo com que muitas mulheres redefinam trajetos, mudem suas rotinas e busquem constantemente estratégias de autoproteção. Estudos realizados em 2025 pelo Senado apontam que, no Brasil, uma mulher é vítima de assédio nas ruas a cada 1,5 segundo; a cada 6,9 segundos, uma mulher é vítima de perseguição; e, a cada 7,2 segundos, uma mulher sofre violência física (Cavalcanti e Dumaresq, 2025).

Dar luz a esses dados não busca reforçar a ideia de mulheres como vulneráveis, mas sim de buscar compreender quais aspectos do ambiente urbano perpetuam essas violências, e transformá-los. Em vistas de construir ambientes urbanos mais seguros para as mulheres, e por consequência, à toda população, seis diretrizes foram definidas, sendo elas: a visibilidade, por meio de espaços que permitam enxergar e ser vista; o monitoramento informal, ou seja, a presença constante de pessoas e o cuidado mútuo; a sinalização adequada e acessível; equipamentos urbanos funcionais e com boa manutenção; a essencialidade, permitindo uma diversidade de usos e atividades; e o fortalecimento de uma base comunitária, proporcionando senso de pertencimento e incentivando a participação e o cuidado coletivo (Col·lectiu Punt 6, 2019).

Diante dos pontos discutidos e visando a efetivação das medidas propostas, torna-se essencial a participação comprometida da esfera governamental. Essa atuação deve incorporar, de forma equitativa, a participação de mulheres e de outros

grupos marcados por diferentes condicionantes sociais, de modo a assegurar a construção de políticas públicas verdadeiramente inclusivas. Tais políticas devem promover o bem-estar de todos os usuários, garantir a integridade da população e fomentar campanhas educativas de enfrentamento ao assédio, à violência e às diversas formas de intolerância. Trata-se, portanto, de uma atuação orientada não apenas ao respeito às mulheres, mas também à pluralidade de grupos sociais que compõem a cidade, contribuindo para a construção de espaços urbanos mais justos, seguros e socialmente acolhedores (Ferreira e da Silva, 2017).

A relevância dessa atuação governamental torna-se ainda mais evidente quando observamos experiências internacionais que avançaram na institucionalização do urbanismo feminista. Nesse sentido, Barcelona destaca-se como referência global ao demonstrar como mobilização social, legislação pioneira — como a Lei de Bairros (2004) e a Lei Catalã da Igualdade (2015) — e políticas públicas transformadoras podem se articular para reconfigurar a cidade (Furcolin e Bresciani, 2024). Com o apoio das metodologias participativas do Coletivo Punt, foram estruturadas iniciativas como os PIADs — Pontos de Informação e Atenção às Mulheres, oferecendo apoio psicológico e jurídico, as Superquadras, o Plano de Jogo e programas de cuidado que colocam as necessidades de mulheres, crianças e cuidadoras no centro do planejamento urbano (Furcolin e Bresciani, 2024). Embora alguns desafios, como limitações orçamentárias, resistências políticas e a ausência feminina em espaços decisórios persistam, Barcelona evidencia que transformar a cidade exige inovação institucional, coletivização do cuidado e participação comunitária.

### 3 CONTEXTO URBANO E INSTITUCIONAL: FOZ DO IGUAÇU E A UNILA

A caracterização da área de estudo é fundamental para situar as dinâmicas sociais, espaciais e urbanas que moldam o cotidiano dos estudantes da UNILA, em Foz do Iguaçu. Neste capítulo, inicialmente será apresentada a cidade de Foz do Iguaçu, contextualizando historicamente seu surgimento e desenvolvimento, bem como os impactos desses processos na configuração atual do território. Na sequência, serão abordados aspectos socioespaciais que, com o apoio de mapas temáticos, busca evidenciar a distribuição das desigualdades no município, ressaltando áreas mais vulneráveis e padrões de ocupação urbana. Também será realizado um reconhecimento da infraestrutura de mobilidade do município, envolvendo a análise da malha viária, do sistema de transporte coletivo, das ciclovias e das condições de caminhabilidade dos pedestres. Por fim, o capítulo apresenta a UNILA - Universidade Federal da Integração Latino-Americana, explorando seu propósito institucional, sua dimensão multicultural, dados pertinentes sobre sua comunidade acadêmica e a caracterização da infraestrutura física da universidade, incluindo a localização dos campi e a leitura do entorno. Essa etapa de contextualização articulada proporciona a base territorial e institucional necessária para compreender as vivências e percepções analisadas posteriormente.

#### 3.1 CONTEXTO HISTÓRICO-URBANO DE FOZ DO IGUAÇU

O município de Foz do Iguaçu, localizado na tríplice fronteira entre Brasil (Foz do Iguaçu), Paraguai (Ciudad del Este) e Argentina (Puerto Iguazu), é uma cidade paranaense marcada por uma profunda diversidade cultural, intensos fluxos econômicos e sociais e forte influência do turismo, impulsionado principalmente pelas Cataratas do Iguaçu e pela Usina de Itaipu. Esse contexto influencia diretamente na organização e na dinâmica urbana da cidade, manifestando-se nas desigualdades sociais que permeiam o cotidiano da população. O contraste entre áreas turísticas bem estruturadas e regiões marginalizadas evidencia como os investimentos e o crescimento urbano ocorreram de forma desigual, produzindo impactos significativos na efetivação do direito à cidade.

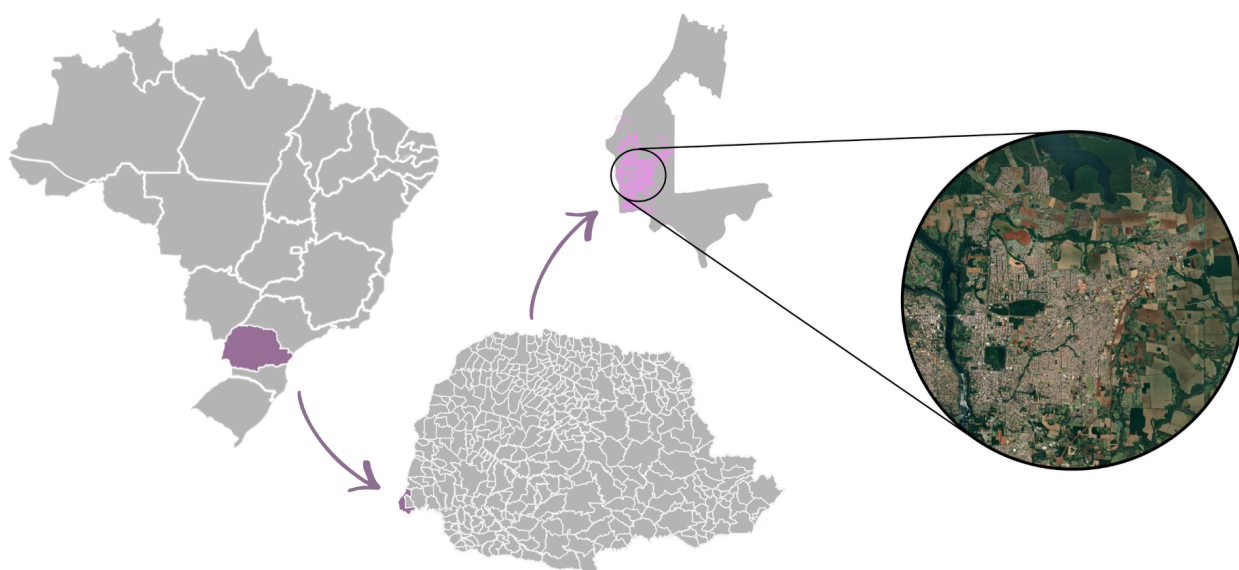


Figura 8 – Mapa esquemático de localização.

Fonte: Elaborado pela autora, com uso do Google Earth (2025), no software QGIS.

Com uma população de aproximadamente 285 mil pessoas (IBGE, 2022b), Foz do Iguaçu apresenta uma diversidade socioeconômica singular, dificilmente encontrada em outras cidades brasileiras do mesmo porte. Segundo o 1º Relatório de Nacionalidades e Etnias da Região Trinacional do Iguaçu, catalogado pelo Instituto Yglota de Poliglotismo e Integração em 2023, a cidade abriga representantes de 95 nacionalidades e 29 etnias diferentes (Instituto Yglota, 2023). Essa diversidade acrescenta camadas de complexidade às dinâmicas de funcionamento da cidade, influenciando a organização dos espaços urbanos, as interações sociais e os desafios envolvidos na garantia da inclusão e do direito à cidade para todos. A coexistência de diferentes culturas, línguas e costumes influencia diretamente a forma como a população se apropria ou não do território, moldando suas práticas de mobilidade, de ocupação dos espaços públicos e percepções de segurança, assim como as diferentes demandas por infraestrutura urbana.

Para uma compreensão mais abrangente do município, é essencial entender os processos históricos que moldaram Foz do Iguaçu e resultaram nas características únicas que definem a cidade hoje. Originária de uma Colônia Militar do final do século XIX e elevada à condição de município em 1914, a cidade, até o início da década de 1970, manteve seu desenvolvimento controlado, contando com uma população de aproximadamente 34 mil habitantes distribuídos em dois pequenos núcleos urbanos localizados onde atualmente é o centro da cidade e próximo à ponte que conecta o

Brasil ao Paraguai (PMFI, 2020).

Esse cenário mudou drasticamente com a construção da usina Hidrelétrica de Itaipu, iniciada em 1974, que impactou profundamente a região oeste do Paraná, especialmente Foz do Iguaçu, onde foi situado o canteiro de obras (PMFI, 2020). Durante os anos de construção, a cidade recebeu um intenso fluxo migratório de trabalhadores em busca de oportunidades, passando de 33.966 pessoas em 1970 para 136.352 habitantes em 1980, representando um crescimento superior a 300% em relação à década anterior (Portal da Cidade, 2014; Rammé, 2020). Esse rápido crescimento provocou mudanças significativas na estrutura urbana, trazendo graves desafios para o planejamento da cidade, como o aumento da violência e do desemprego, além de ampliar a demanda por serviços públicos e privados, especialmente relacionados à área da saúde, educação, saneamento básico e habitação (Rammé, 2020).

Um fator central desse processo foi a construção das Vilas operárias de Itaipu em território brasileiro (Rammé, 2019). Segundo a própria empresa, a implantação das vilas deveria respeitar o planejamento urbano local, mas como não existia um plano de desenvolvimento urbano estruturado na época, a Itaipu assumiu essa tarefa contratando especialistas para sua elaboração, ficando a cargo da Universidade Federal do Paraná (UFPR). Além dos conflitos de interesse evidentes decorrentes da Itaipu, como uma empresa privada, financiar e contratar a elaboração de um planejamento urbano para uma região profundamente impactada por suas próprias ações, muitas diretrizes do Plano de Desenvolvimento Urbano (1979) foram ignoradas na execução das vilas e da cidade como um todo. Como resultado, o crescimento de Foz do Iguaçu ocorreu de maneira desordenada, refletindo a lógica de segregação e fragmentação urbana presente no projeto das vilas, com o crescimento majoritariamente horizontalizado, com extensos vazios urbanos e bairros pouco adensados (Rammé, 2019). Esse processo moldou de forma determinante a organização territorial, evidenciando a profunda e contínua influência da Itaipu no desenvolvimento urbano local.

Embora seja evidente a tamanha importância que o planejamento territorial exerce sob o processo de desenvolvimento das cidades, é fundamental reforçar o papel determinante que os Planos Diretores têm na qualidade da vida urbana. Exigidos somente a partir de 2001 para cidades com população superior a 20 mil habitantes (Brasil, 2001), os Planos Diretores consistem em um conjunto de normas legais e

diretrizes técnicas para orientar o crescimento contínuo e equilibrado do município em seus aspectos físico, social, econômico e administrativo, de acordo com as necessidades e aspirações da comunidade (Meirelles, 2002 *apud* Decarli e Filho, 2008).

Funcionando como um “guarda-chuva” do planejamento urbano, o Plano Diretor engloba normativas referentes ao uso e ocupação do solo, definindo o zoneamento urbano, adensamento populacional, regras de parcelamento do solo e regularização fundiária e áreas de preservação ambiental e patrimonial; à mobilidade urbana, estabelecendo a hierarquia viária, o funcionamento do transporte público e infraestrutura para pedestres e ciclistas; à infraestrutura básica, que inclui a distribuição de redes de saneamento básico, como o abastecimento de água e energia e a coleta de esgoto e lixo, além de organizar espacialmente os equipamentos públicos de educação, saúde e lazer; políticas habitação social e de requalificação de territórios; proteção do meio ambiente e sustentabilidade, por meio de ações de proteção a natureza, bem como a gestão de resíduos sólidos, reciclagem e políticas que acentuam impactos ambientais e das mudanças climáticas; à segurança urbana, como a gestão de riscos e estratégias para proporcionar ambientes urbanos mais seguros; aos instrumentos de gestão urbana, com normas para aplicação de IPTU progressivo, outorga onerosa e outras ferramentas relacionadas à função social da propriedade; à gestão democrática e participativa; entre outros aspectos (Brasil, 2001; Foz do Iguaçu, 2017a e 2017b). Em linhas gerais, o Plano Diretor é essencial para a efetivação do Estatuto da Cidade, garantindo o cumprimento da função social do território.

O primeiro Plano Diretor do município de Foz do Iguaçu foi sancionado no ano de 1990, re-analisado em 2006 e mais recentemente em 2017, quando foi instituída a Lei Complementar Nº 271/2017, que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado Sustentável (PDDIS) e permanece vigente até hoje (Foz do Iguaçu, 1990, 2006 e 2017a). No entanto, surgem alguns questionamentos: até que ponto essas legislações são efetivamente seguidas e fiscalizadas? Mais do que isso, qual tem sido a real finalidade dessas diretrizes? Foram elaboradas para garantir uma cidade justa, inclusiva e equitativa ou foram direcionadas por interesses econômicos e especulativos?

A realidade urbana de Foz do Iguaçu parece responder a essa pergunta. A segregação espacial evidente, os desafios da mobilidade urbana, a insatisfação generalizada dos usuários do transporte público, a presença de inúmeros vazios

urbanos, a falta de espaços e infraestruturas de lazer, a constante luta da população por moradia digna, os processos de remoção de comunidades impulsionados pela especulação imobiliária, os frequentes alagamentos urbanos e os elevados índices de violência, com as taxas de homicídios 83% acima da média nacional, revelam as falhas do atual plano de desenvolvimento urbano (Martinuci, Lima e Crestani, 2023; IPEA, 2024; Pelegi, 2021; Gaspar, 2014; Santana, 2022; Rádio Cultura Foz, 2021; Nascimento, Rammé e de Souza, 2024).

Paralelamente, bilhões de reais são investidos no corredor turístico, direcionados à expansão do aeroporto municipal, a construção de museus, ao aquário e de melhorias no Parque Nacional, bem como na repaginação de grandes avenidas entre outros investimento, enquanto bairros periféricos e áreas residenciais permanecem negligenciados, onde a precariedade dos serviços públicos e a degradação urbana permanecem evidentes (PMFI, 2022; Rocha, 2025). Justificada politicamente sob o argumento de geração de empregos e oportunidades, esses grandes investimentos, na prática, tendem a favorecer os setores mais ricos e o turismo, enquanto para os moradores esses benefícios permanecem limitados ou inexistentes.

A produção do espaço urbano de Foz do Iguaçu reflete essa discrepância, evidenciando uma cidade planejada para o visitante, e não para quem nela vive. Existe a “cidade para o turista”, com boa sinalização, pavimentação adequada, limpeza, arborização e acessibilidade, e a “cidade vivida pelos moradores pobres”, caracterizada pela precariedade de serviços públicos e pela degradação das paisagens ambientais (De Andrade, 2022). Essa realidade evidencia que, embora Foz do Iguaçu seja promovida como uma locomotiva do turismo nacional, os investimentos urbanos não tem como prioridade a qualidade de vida para seus habitantes, negligenciando demandas fundamentais da população local, como moradia digna, saneamento, transporte, renda e educação, e aprofundando a segregação socioespacial da cidade.

### 3.2 ANÁLISE SOCIOESPACIAL DO ESPAÇO URBANO

Esse cenário desigual e excludente fica mais evidente ao analisarmos aspectos socioespaciais da cidade. O contraste entre centro e periferia torna-se ainda mais claro ao observarmos o mapa elaborado por Rafael Balieiro Crestani (2023), que apresenta

os índices de Inclusão e Exclusão social em Foz do Iguaçu, com base no Censo do IBGE de 2010, a partir de 15 variáveis que englobam as dimensões habitacionais, demográficas, econômicas, educacionais e ambientais (Figura 9) (Martinuci, Lima e Crestani, 2023).

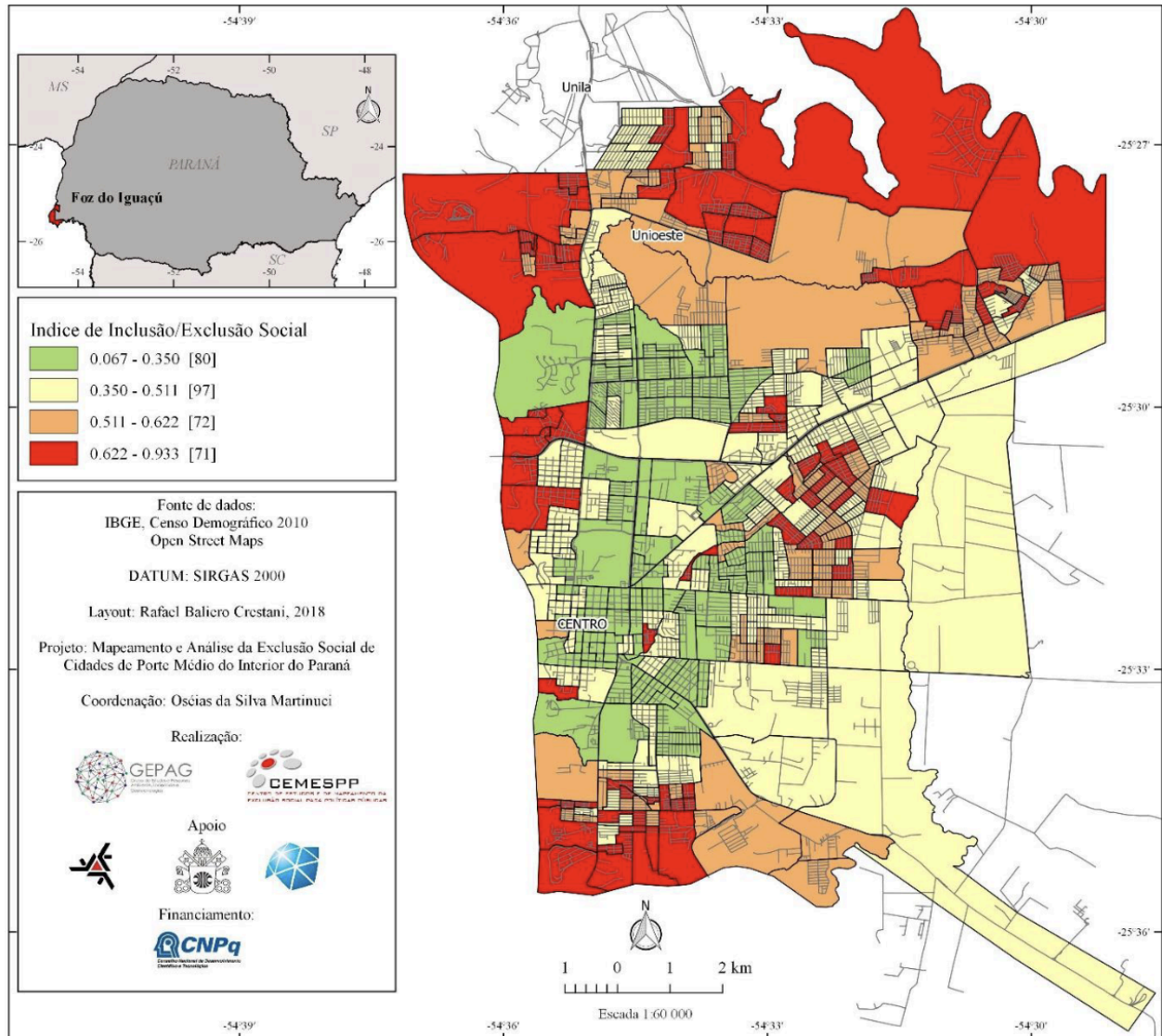


Figura 9 – Inclusão/exclusão social em Foz do Iguaçu, 2010.  
Fonte: Martinuci, Lima e Crestani, 2021.

A análise crítica dessa cartografia socioespacial evidencia um padrão já conhecido da urbanização brasileira: as áreas periféricas concentram os maiores índices de exclusão social e vulnerabilidade, enquanto as regiões centrais acumulam melhores condições urbanas e maiores taxas de inclusão social. Em Foz do Iguaçu, essa distribuição não é apenas territorial, mas também racial. O mapa da Figura 10, revela que as regiões classificadas com maiores níveis de exclusão se sobrepõem diretamente às áreas com maior presença de população não branca na cidade. Essa

convergência cartográfica demonstra o quanto o território ainda está racializado, estruturando quem acessa oportunidades, infraestruturas e segurança, e quem permanece relegado às margens urbanas.

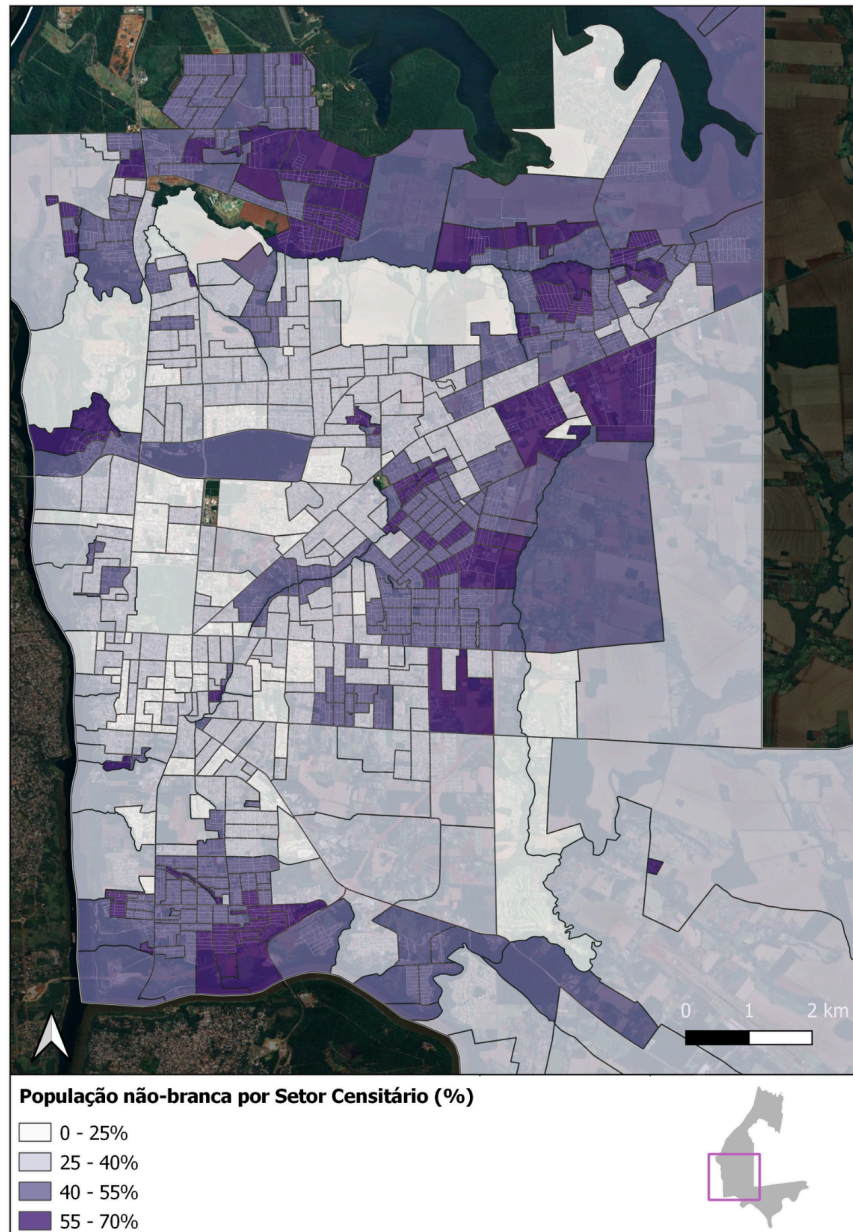


Figura 10 – Concentração da população não-branca por setor censitário em Foz do Iguaçu/PR.  
Fonte: Elaborado pela autora, a partir de dados do IBGE (2022), no software QGIS.

Soma-se a esse debate, ao observar o mapa de concentração da população alfabetizada em Foz do Iguaçu (Figura 11), que a desigualdade socioespacial se revela sob outra camada: as áreas com menor proporção de pessoas alfabetizadas coincidem majoritariamente com as regiões periféricas e, em grande medida, com os mesmos territórios onde se concentra a população não branca. Essa sobreposição reforça que

as desigualdades raciais e educacionais não operam de forma isolada, mas se acumulam e se territorializam. Em contraste, observa-se que as áreas centrais — historicamente mais brancas, dotadas de melhor infraestrutura urbana e com maior oferta de comércios e serviços — apresentam também maiores índices de alfabetização, evidenciando como o acesso à educação também é mediado pelo lugar de moradia.

Essa distribuição desigual não é aleatória: ela expressa uma lógica hegemônica e racializada de produção do espaço urbano, na qual as desigualdades não apenas coexistem, mas se alimentam mutuamente, reforçando a reprodução de territórios segregados e condicionando oportunidades de forma profundamente assimétrica entre centro e periferia.

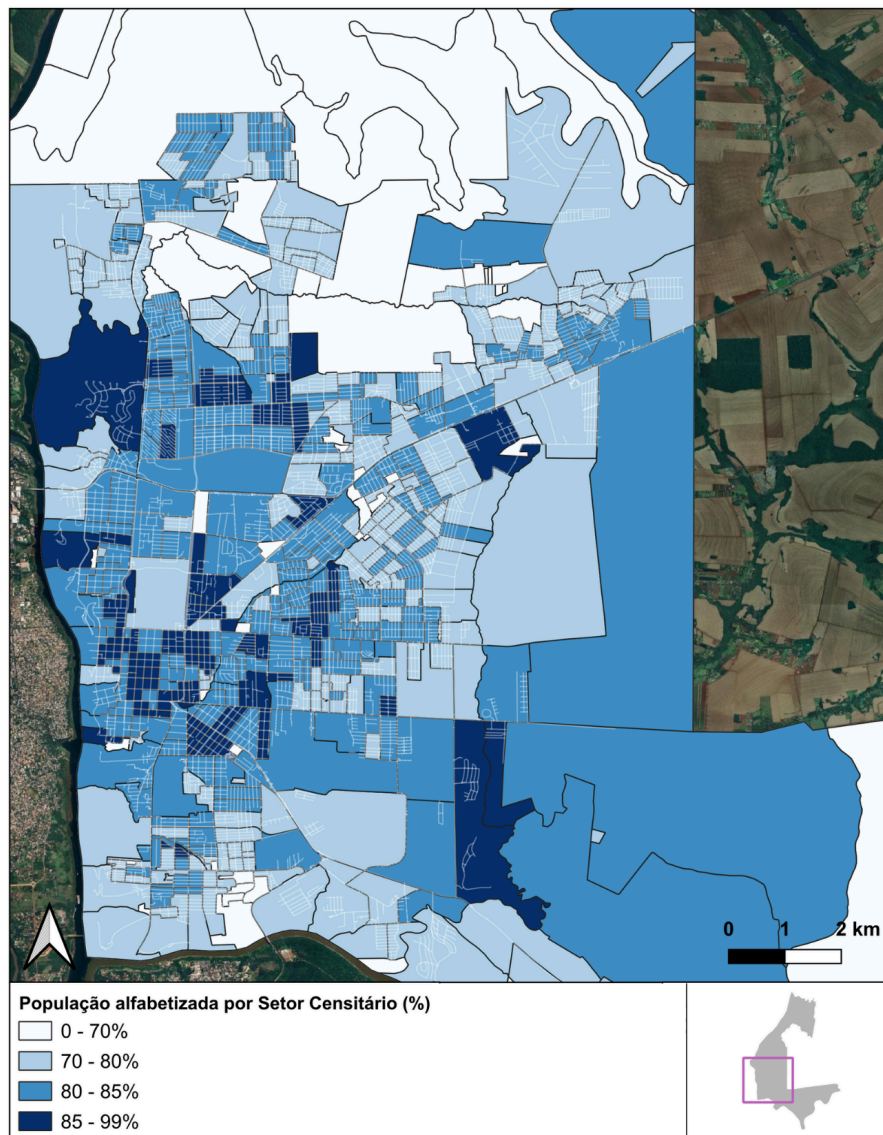


Figura 11 – Concentração da população alfabetizada por setor censitário em Foz do Iguaçu/PR.  
Fonte: Elaborado pela autora, a partir de dados do IBGE (2022), no software QGIS.

Essas constatações levantam questionamentos acerca dos critérios que ainda orientam as decisões na cidade. Os impactos cotidianos dessas negligências do poder público afetam toda a população, prejudicando o direito à cidade, mas se manifestam de forma ainda mais acentuada nas camadas mais vulneráveis da sociedade. Sob uma perspectiva interseccional, esses efeitos se agravam para mulheres, população negra, LGBTQIAP+ e outros grupos historicamente marginalizados, cujas experiências urbanas são profundamente moldadas por essas desigualdades estruturais.

### 3.3 RECONHECIMENTO PRÉVIO DA INFRAESTRUTURA URBANA DE TRANSPORTES EM FOZ DO IGUAÇU

Antes de proceder para a análise das entrevistas e dos mapas mentais, é fundamental compreender a infraestrutura de transporte e as dinâmicas de deslocamentos que estruturam o cotidiano de Foz do Iguaçu. Como resultado direto do processo histórico de formação urbana de Foz do Iguaçu, a fragmentação iniciada na década de 1970 permanece como uma marca estrutural do município (Figura 12). As lacunas na ocupação do solo e as descontinuidades do traçado viário, ao invés de serem combatidas por instrumentos urbanísticos, acabam sendo reforçadas pela delimitação exagerada do perímetro urbano. Ao incorporar extensas áreas rurais como zonas urbanas, a legislação permite a aprovação de novos loteamentos em regiões pouco consolidadas, favorecendo a urbanização dispersa e a continuidade do espraiamento (Lorentti, 2024).

Essa ocupação predominantemente horizontal e de baixa densidade, além de resultar em grandes distâncias cotidianas, dificultar a proximidade com equipamentos públicos pela diluição do espaço urbano e multiplicar vazios urbanos que contribuem para a sensação de insegurança, também desestimula formas de deslocamento não motorizadas e compromete a vitalidade dos espaços públicos (Rammé et al., 2022). Além de desincentivar a caminhabilidade, reduz a eficácia do sistema de transporte público, uma vez que tem que percorrer trajetos mais extensos, resultando em maiores tempos de viagem e menor frequência. A dispersão territorial também incentiva a seletividade de investimentos em infraestrutura, uma vez que a existência de múltiplos focos que necessitam de atenção impactam uma parcela reduzida da população (Lorentti, 2024).



Figura 12 – Mapa de cheios e vazios - Foz do Iguaçu/PR.

Fonte: Elaborado pela autora, a partir de dados do IBGE (2022), no software QGIS.

Essas características urbanas se refletem diretamente nos modos de deslocamento utilizados para o trabalho. Dados do último Censo Demográfico (2022) revelam que o automóvel individual predomina como principal meio de transporte, representando 49,12% dos deslocamentos no município. Em seguida, o transporte coletivo por ônibus corresponde a 16,36% das viagens, enquanto a motocicleta aparece como alternativa significativa para 14,46% dos trabalhadores. Já os modos ativos apresentam participação reduzida: apenas 11,06% se deslocam a pé e somente 4,53% utilizam a bicicleta. Esses números evidenciam como a configuração dispersa,

as grandes distâncias, a falta de continuidade dos percursos e a baixa qualidade dos espaços públicos desestimulam deslocamentos não motorizados e reforçam a dependência de modos individuais motorizados.

Outra característica da cidade que intensifica essa lógica fragmentada é a proliferação de condomínios horizontais fechados, que funcionam como barreiras físicas no ambiente urbano, interrompendo a continuidade das vias, ocasionando em maiores distâncias de contorno e grandes fachadas cegas, pouco convidativas e seguras para os habitantes que ali circulam (Rammé et al., 2022). Em poucas palavras, a configuração urbana de Foz do Iguaçu evidencia uma cidade planejada prioritariamente para o automóvel, e não para as pessoas.

### **3.3.1 Malha viária**

O tecido urbano de Foz do Iguaçu se organiza de forma radial-concêntrica, tendo o bairro central como principal polo de atividades, onde se concentram a maior parte dos empregos e oportunidades de consumo do Município (Castilha, 2018). Além do centro, destacam-se os extremos norte e sudeste da cidade: o primeiro, marcado pela presença da Itaipu Binacional, e o segundo, pelo corredor turístico de hotéis e pelo acesso ao Parque Nacional do Iguaçu, regiões de muita relevância não só turística, mas também política e econômica.

Essas regiões são ligadas por grandes eixos viários de fluxo rápido, que estruturam a mobilidade urbana e se conectam com as demais regiões da cidade, composto principalmente pela Avenida JK, classificada como via estrutural pelo sistema viário municipal, pelas Avenidas Paraná e Tancredo Neves, consideradas vias especiais, e pela Avenida das Cataratas, classificada como via arterial. Já a BR-277, também categorizada como via arterial, se configura como uma grande barreira viária que divide a cidade. Essa rodovia, que conecta o litoral do estado à capital paraguaia, Assunção, se apresenta como um obstáculo hostil ao pedestre, em que o intenso fluxo de veículos e de cargas associado à ausência de infraestrutura, torna o fluxo de pedestres e o próprio trânsito, muito inseguro (Lorentti, 2024). Outras vias estruturais, como a Avenida Felipe Wandscheer, a Avenida Costa e Silva e a Avenida Sasdelli, também desempenham papel importante na distribuição dos fluxos dos bairros em direção aos principais eixos viários da cidade.



### 3.3.2 Sistema de Transporte Coletivo

A gestão do Sistema de Transporte Público de Foz do Iguaçu, é responsabilidade do Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu (Foztrans), autarquia municipal que, desde 1997, coordena e regula o serviço no município. De acordo com o relatório de outubro de 2025, o sistema opera com uma frota de 93 veículos — incluindo micro-ônibus, ônibus padrão sem ar condicionado, ônibus padrão com ar condicionado e ônibus articulado — distribuídos em 39 linhas que atendem diferentes regiões do município (FozTrans, 2025a).

O valor da tarifa comum atualizada é R\$5,00, contemplando a gratuidade para idosos com 60 anos ou mais, aposentados por invalidez e pessoas com deficiência física, visual ou mental que recebam até 3 salários mínimos (FozTrans, 2025a). Em julho de 2023, a política de passe livre passou a incluir estudantes matriculados em cursos presenciais de Foz do Iguaçu, considerada uma grande conquista pela comunidade estudantil. Como resultado dessas políticas, os dados de outubro de 2025 indicam que 54% das viagens contabilizadas pelo Instituto foram realizadas por usuários com gratuidade, evidenciando a importância social do transporte público para amplos segmentos da população (FozTrans, 2025a).

De modo geral, as linhas comuns começam a operar entre 5h e 6h da manhã e circulam até aproximadamente 23h ou meia-noite (FozTrans, 2025b). Essa delimitação já evidencia um primeiro problema: a ausência de circulação durante a madrugada, o que limita significativamente o deslocamento de trabalhadores noturnos e demais usuários que dependem do transporte público em horários estendidos. Somado a isso, os intervalos entre as viagens, que variam de 40 minutos a 1h30 em dias úteis, representam uma das principais fragilidades do sistema (FozTrans, 2025b). A baixa frequência compromete a regularidade do serviço, dificulta o planejamento dos usuários e frequentemente resulta em ônibus lotados, sobretudo nos períodos de maior demanda.

Nos fins de semana, essa situação se torna ainda mais crítica. Parte das linhas deixa de operar aos sábados e um número ainda maior aos domingos, dia em que a oferta de transporte é significativamente reduzida. Nesses dias, os intervalos entre as viagens variam entre 1h20 e 1h40, dificultando criticamente a mobilidade daqueles que dependem exclusivamente do transporte público, comprometendo o acesso a serviços essenciais e desestimulando os moradores a deslocarem-se para além de seus bairros,

inclusive para atividades de lazer e sociabilidade, limitando o exercício do direito à cidade (FozTrans, 2025b).

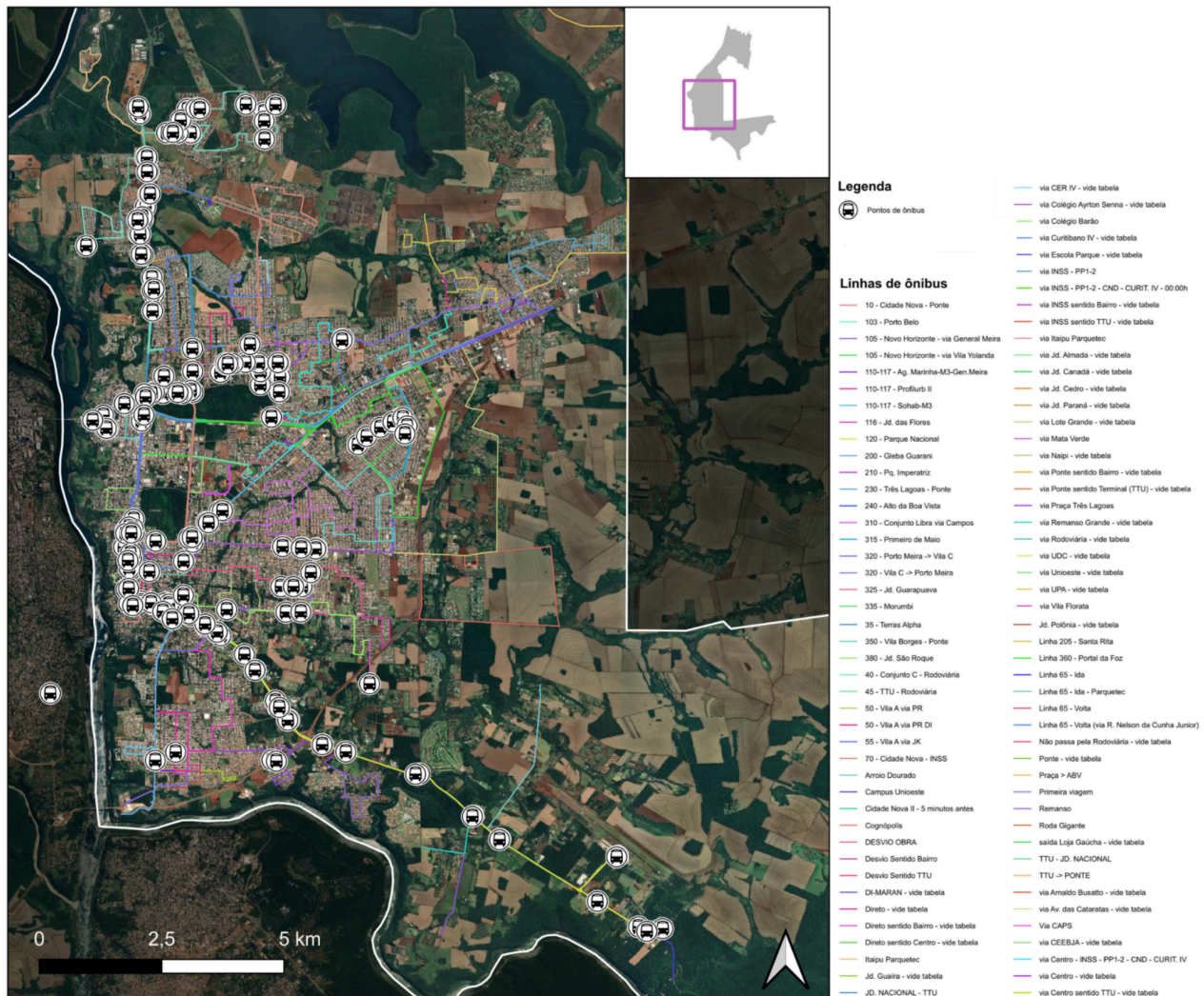


Figura 14 – Mapa do sistema de transporte público - Foz do Iguaçu/PR.

Fonte: Elaborado pela autora, a partir de dados da PMFI (2025a), no software QGIS.

Além dos pontos já ressaltados, parte das linhas apresenta trajetos curtos e fragmentados, o que limita a articulação e a integração entre diferentes regiões da cidade (Figura 14). Ademais, algumas delas operam apenas em horários específicos, direcionadas prioritariamente ao atendimento de determinados grupos usuários, o que restringe sua funcionalidade enquanto serviço público. Soma-se a isso o fato de que Foz do Iguaçu, cidade caracterizada pelo território espreado e de baixa densidade demográfica, dispõe apenas de um Terminal de Transporte Urbano (TTU). Essa configuração concentra os fluxos em um único ponto e dificulta a implementação de uma rede mais distribuída e eficiente. Como resultado, os tempos de deslocamento aumentam, bem como a dependência por baldeações, configurando uma limitação

significativa para a mobilidade urbana no município.

A distância entre os pontos de ônibus também reforça essas dificuldades considerando que apenas cerca de 10% da população reside próxima a um ponto de ônibus, evidenciando uma cobertura territorial insuficiente (Censo, 2022). Além disso, a infraestrutura dos pontos de ônibus em diferentes regiões da cidade apresenta características bastante diferentes, revelando desigualdades socioespaciais em relação ao atendimento à população. Enquanto algumas paradas dispõem de estruturas mais qualificadas, como pontos de ônibus com cobertura, assentos, tomadas USB, iluminação própria e até ar condicionado (Figura 15), outras se reduzem à simples placas fixadas na calçada, sem qualquer proteção contra sol ou chuva e sem lugares para sentar (Figura 16). Essa disparidade evidencia uma distribuição desigual dos investimentos e compromete a acessibilidade e o conforto dos usuários, sobretudo daqueles que já enfrentam longos tempos de espera em função da baixa frequência do sistema.

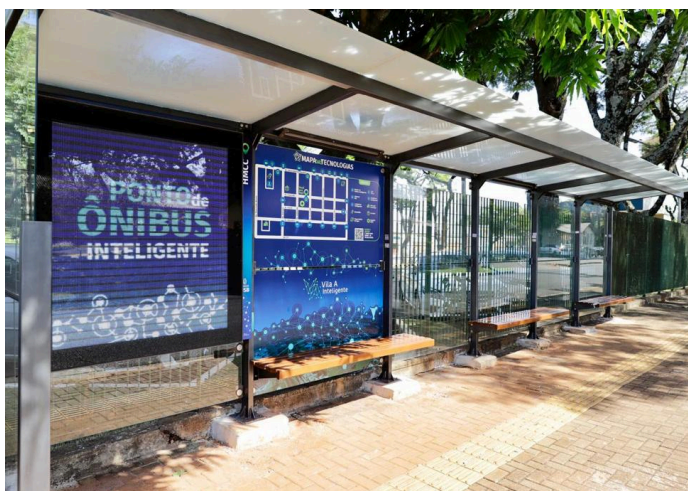


Figura 15 – Ponto de ônibus inteligente na Vila A.  
Fonte: ABDI, 2021.



Figura 16 – Ponto de ônibus na Vila C  
Fonte: Google Street View (2024).

Para tentar minimizar os problemas apresentados e auxiliar no planejamento dos deslocamentos, desde 2023 a Foztrans disponibilizou um aplicativo que fornece informações em tempo real sobre os horários das linhas, permitindo que os usuários acompanhem a chegada dos veículos. Embora essa ferramenta represente um avanço no acesso à informação, ela não elimina os problemas recorrentes de atrasos e adiamentos, que continuam a impactar a confiabilidade do serviço.

Em uma pesquisa conduzida em uma tese de mestrado no ano de 2018 (Castilha, 2018), indicou que, entre os fatores mais valorizados pelos usuários do

transporte público em Foz do Iguaçu, a segurança ocupa a primeira posição. A mesma investigação aponta que aspectos como lotação, conectividade, frequência e estado das vias, apesar de serem considerados de grande importância pelos usuários, apresentaram as piores médias gerais de avaliação. O quesito lotação obteve a menor média de todos os critérios avaliados, com 1,6, sendo considerado péssimo. No que se refere à conectividade do sistema, o item obteve nota média geral de 2,5, classificada como ruim, valor similar à média geral das características dos locais de parada, 2,4, refletindo a percepção negativa dos usuários em relação a esses aspectos.

### **3.3.3 Infraestrutura de mobilidade ativa**

Como já apontado em análises anteriores, o espraiamento urbano e a baixa densidade populacional repercutem diretamente nas condições de deslocamento de pedestres e ciclistas. Entre os modos mais afetados por essa configuração territorial, o caminhar é um dos que sofre maiores impactos: apenas 11,06% da população realiza seus deslocamentos a pé, evidenciando o quanto a cidade pouco favorece esse tipo de mobilidade. A ausência de serviços próximos, a presença de extensos vazios urbanos, a descontinuidade e a falta de manutenção das calçadas tornam o ambiente urbano menos propício à realização das atividades cotidianas. Isso dificulta o acesso a serviços básicos, a áreas de lazer e ao comércio, além de comprometer a vitalidade das ruas e a permanência das pessoas no espaço público (Lorentti, 2024).

Somam-se a esses fatores a falta de prioridade ao pedestre na sinalização viária, a predominância das demandas dos veículos sobre as necessidades humanas e a relação pouco qualificada entre edificações e calçadas (Figura 17). Essa combinação fragiliza a experiência do caminhar, comprometendo a sensação de segurança, o conforto e a permanência no espaço urbano (Lorentti, 2024). Os dados do Censo Demográfico de 2022 reforçam esse cenário: mais de dois terços das calçadas do município (67,3%) apresentam obstáculos, como buracos, desníveis e vegetação irregular, o que dificulta a circulação e coloca em risco grupos como idosos, crianças e pessoas com deficiência. Quando se observa a acessibilidade urbana, o quadro é ainda mais preocupante: apenas 31,15% das calçadas possuem rampas para cadeirantes, revelando a persistente negligência com relação ao direito à mobilidade universal.



Figura 17 – Infraestrutura de mobilidade de veículos e pedestres.  
Fonte: Lorentti, 2024.

No que diz respeito ao uso da bicicleta, embora Foz do Iguaçu disponha de uma infraestrutura de ciclovias, sua distribuição é desigual e concentrada sobretudo na região central (Figura 18). A prática do ciclismo ainda não se consolidou como uma cultura local, somente 4,53% da população utiliza a bicicleta como meio de transporte. Além disso, apenas 1,49% dos moradores vivem próximos a vias cicláveis sinalizadas, e os trechos existentes são frequentemente desconectados entre si, o que limita sua funcionalidade como rede. A convivência entre ciclistas e veículos motorizados também é problemática, uma vez que os espaços destinados ao trânsito de bicicletas nem sempre são respeitados, ampliando a vulnerabilidade desses usuários (Censo, 2022).



### 3.4 UNILA

Como já mencionado, a Itaipu exerceu e ainda exerce uma influência imensurável na formação de Foz do Iguaçu, desde a construção da barragem, com a contratação do plano de desenvolvimento urbano, o incentivo à migração e o estímulo à economia local, que moldaram a cidade de maneira significativa, bem como a constante presença da empresa em obras e intervenções municipais. Além dela, a implantação da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA) também teve um grande impacto no desenvolvimento da cidade. A UNILA começou a ser estruturada pela Comissão de Implantação em 2007, a partir da proposta de criação do Instituto Mercosul de Estudos Avançados (IMEA), resultado de um convênio entre a Universidade Federal do Paraná (UFPR) e a Itaipu (UNILA, 2022a). Surgindo como uma universidade pública internacional com a vocação de proporcionar maior integração latino-americana, em janeiro de 2010, a partir da Lei nº 12.189/2010, a UNILA foi criada (UNILA, 2022a e 2022b). Estando plenamente conectada com a finalidade internacionalista e integracionista da universidade, a cidade, localizada em uma posição geográfica estratégica da fronteira trinacional e já em um contexto de expansão, teve sua diversidade populacional ainda mais intensificada com a chegada da UNILA (H2FOZ, 2022).

A presença de uma universidade de nível federal reverberou de diversas maneiras em Foz do Iguaçu, gerando fortes impactos não só nas dinâmicas urbanas e econômicas como, por exemplo, intensificando o fluxo da mobilidade, aumentando a demanda por serviços públicos, o crescente estímulo ao mercado imobiliário e à geração de empregos, mas também intensas repercussões sociais e culturais. A existência de uma instituição de ensino superior fortalece a identidade multicultural da cidade por meio do intercâmbio de idéias, fomentando-a cotidianamente, mas também por meio de eventos acadêmicos e de atividades culturais. Além disso, o ambiente universitário tende a estimular debates sobre temas sociais relevantes, como sustentabilidade, inclusão e direitos humanos, e no caso da UNILA, como essas dinâmicas são impactadas pelo contexto fronteiriço, além de atuar como um polo de pesquisa e inovação para impulsionar o desenvolvimento regional (UNILA, 2022b).

Com a pluralidade na sua essência, a comunidade acadêmica possui uma diversidade única frente às demais universidades federais. No atual semestre 2023.2, de um total de 4.562 estudantes vinculados, considerando os cursos de graduação,

mestrado, doutorado e especialização, a UNILA engloba 36 nacionalidades diferentes, representando pouco mais de 37% da comunidade acadêmica (UNILA, 2025a). Considerando os diversos desafios que a comunidade estrangeira enfrenta e os diferentes contextos vivenciados pelos estudantes brasileiros, a Universidade conta com políticas de permanência e bem estar estudantil, que inclui o auxílio de assistência estudantil. Atualmente, 1.201 estudantes são contemplados, sendo eles: 62% do número total de indígenas vinculados, 39% do número de negros (pretos e pardos) vinculados, 36% do total de amarelos e não decladados vinculados e 17% do número de brancos vinculados (UNILA, 2025a).

A UNILA se insere em Foz do Iguaçu como um agente transformador, não apenas no campo educacional, mas também na reconfiguração dos fluxos urbanos, na ocupação dos espaços e na promoção de interações multiculturais. Atualmente, a universidade funciona de forma descentralizada, com suas atividades acadêmicas e administrativas distribuídas entre quatro campi — Integração, Jardim Universitário, Almada e Parque Tecnológico da Itaipu (PTI), todos localizados na região norte do município, ao longo de importantes eixos viários. Essa configuração espacial teve, e ainda tem, influência direta sobre a expansão da cidade, intensificando o fluxo cotidiano de estudantes e trabalhadores e ampliando a demanda por infraestruturas complementares, como serviços de apoio, transporte público e segurança. Contudo, essa inserção da universidade em uma área estratégica e em crescimento acontece em um contexto marcado por extensos vazios urbanos, baixa densidade e pouca diversidade de usos do solo, limitando o potencial dos campi de atuarem como núcleos de vitalidade urbana, limitando a apropriação cotidiana dos seus entornos e a integração plena entre universidade e cidade.

### **3.4.1 Infraestrutura física e localização dos campi**

O primeiro espaço físico ocupado pela Universidade em meados de 2010, foi a Unidade Itaipu Parquetec, localizado dentro do complexo institucional do parque tecnológico da Itaipu (UNILA, [s.d.]a). Essa unidade abriga cursos das áreas de Engenharia, Arquitetura e Urbanismo, Geografia e Ciências da Natureza, além de laboratórios avançados, compartilhando a infraestrutura com outras instituições de ensino, como a UNIOESTE (Universidade do Oeste do Paraná) e a UAB (Universidade

Aberta do Brasil). Por estar inserida em um complexo institucional especializado, a unidade Itaipu Parquetec conta com condições físicas favoráveis, como salas de aula equipadas e boa infraestrutura de iluminação, pavimentação e caminhabilidade. Beneficiando-se da estrutura já existente e compartilhada, o complexo passou a abrigar também, no final de 2023, o primeiro Restaurante Universitário (RU) da UNILA, oferecendo refeições a R\$ 4,00, o que ampliou significativamente as condições de permanência estudantil (UNILA, [s.d.]b).

Contudo, embora ofereça boas condições internas, sua localização dentro de uma área de interesse nacional impõe um controle de acesso que tenciona princípios de abertura e universalidade próprios de uma universidade pública. A barreira de controle, situada na extremidade norte da Av. Tancredo Neves, exige ainda que, tanto estudantes, como docentes e trabalhadores, utilizem um ônibus interno exclusivo do Parque Tecnológico, cujo trajeto até os blocos acadêmicos dura aproximadamente dez minutos. Essa dinâmica evidencia o forte isolamento do campus em relação ao tecido urbano, marcado pela ausência de comércio e serviços nas proximidades. Mesmo estando conectado a uma avenida com boa infraestrutura de calçadas e ciclovia, a longa distância, somada à falta de vitalidade urbana ao redor da barreira de acesso, inviabiliza para grande parte da comunidade acadêmica o deslocamento a pé ou de bicicleta (Figura 19).



Figura 19 – Entorno do Campus Parquetec.  
Fonte: Google Earth (2025).

O prédio do Campus Jardim Universitário, ocupado pela UNILA há mais de dez anos, foi formalmente incorporado à instituição apenas recentemente, em novembro de 2014, após negociações com o Governo do Estado. Possuindo 27 salas de aula, 78 laboratórios de ensino e pesquisa, biblioteca, ginásio de esportes e auditório, abriga além de diversos setores administrativos, os cursos relacionados ao ciclo comum, cursos da área da saúde e das ciências biológicas, e cursos da área da história, da arte e da cultura (UNILA, [s.d.]a). Além disso, em abril de 2025, foi inaugurado o segundo Restaurante Universitário da instituição (UNILA, [s.d.]b).

Localizado na Avenida Tarquínio, apesar de ser uma avenida importante, o entorno imediato do JU é marcado por extensos terrenos vazios, baixa densidade construída, ocupações irregulares próximas e escassa oferta de comércios e serviços de apoio, como lanchonetes, papelarias ou farmácias, o que fragiliza as condições de permanência e convivência estudantil (Figura 20). Embora seja atendida pelo sistema de ônibus municipal, a oferta é limitada, especialmente à noite quando os horários reduzem, o que impacta especialmente estudantes dos turnos noturno e integral. Nos caminhos do entorno em vários pontos as calçadas são estreitas, descontínuas ou inexistentes e a ciclovia do mal iluminada e com falhas de manutenção. Esses aspectos, associados a relatos recorrentes de furtos e assaltos, aumentam a sensação de insegurança e reforçam a percepção de isolamento do campus.



Figura 20 – Entorno do Campus Jardim Universitário.

Fonte: Google Earth (2025).

A Unidade Edifício Rio Almada, além de alguns espaços administrativos, é

dedicada exclusivamente ao curso de música, seus estúdios, laboratórios sonoros e salas de ensaio (UNILA, [s.d.]a). Apesar de localizada na Avenida Tancredo Neves que possui um intenso fluxo de veículos, por ser um edifício pequeno, é pouco transitada por pessoas, com seu entorno caracterizado pela presença de vazios urbanos, vegetação densa, iluminação irregular e calçadas descontínuas, o que dificulta a caminhabilidade e a visibilidade, aumentando a percepção de vulnerabilidade (Figura 21). Assim como os outros campi, seu entorno marcado pela presença de condomínios horizontais fechados e indústrias, carecem de comércios e serviços de apoio.



Figura 21 – Entorno do Campus Integração e Rio Almada.  
Fonte: Google Earth (2025).

Inaugurado em 2022 como o primeiro campus próprio e definitivo da UNILA, o Campus Integração reúne salas de aula voltadas aos cursos do Instituto de Economia, Sociedade e Política, além de setores administrativos, espaços esportivos e o alojamento estudantil, infraestrutura essencial para garantir a permanência de estudantes brasileiros e internacionais (UNILA, [s.d.]a). Localizado nas proximidades da unidade Rio Almada, também na Avenida Tancredo Neves, o campus apresenta condições de acesso relativamente adequadas, com calçadas e ciclovia contínuas, iluminação regular e um ponto de ônibus em frente à entrada, atendido por linhas que conectam ao Terminal Urbano e a outros bairros da cidade. Apesar do fluxo constante de pessoas, impulsionado tanto pelos cursos ali oferecidos quanto pela presença do

alojamento, o entorno imediato ainda é caracterizado por extensos vazios urbanos, grandes lotes ociosos e pela ausência de comércio de bairro, fatores que comprometem a vitalidade urbana e limitam o uso social do espaço (Figura 21).

Para conectar as diferentes unidades e minimizar as dificuldades geradas pela dispersão territorial, a UNILA conta com um sistema de ônibus intercampi, que conecta os quatro campi ao longo do dia, ampliado inclusive para facilitar o acesso ao Restaurante Universitário localizado no Parquetec e no Jardim Universitário (UNILA, 2025b). Embora essencial, sobretudo para estudantes em maior situação de vulnerabilidade nos deslocamentos urbanos, o sistema ainda demanda aprimoramentos quanto à frequência das linhas e à adequação dos horários às rotinas de aulas e atividades de pesquisa, aos períodos de maior fluxo e ao turno noturno, quando a sensação de insegurança se intensifica. Além disso, é necessária uma integração mais eficiente com os horários do transporte interno do Parquetec, de modo a evitar longas esperas e facilitar a continuidade dos deslocamentos (Figura 22).



Figura 22 – Trajeto do ônibus Intercampi.  
Fonte: Google Earth (2025).

Portanto, apesar de localizados em vias de grande fluxo, os campi da UNILA, de

modo geral, compartilham de um entorno marcado por baixa densidade de comércio e serviços, presença de grandes vazios urbanos e escassez de equipamentos de convivência, comprometendo a vitalidade urbana. A ausência de lanchonetes, restaurantes, papelarias, farmácias e espaços públicos qualificados para lazer e socialização faz com que a permanência de estudantes se limite, em geral, aos horários estritos de aula e trabalho, reduzindo o potencial dos campi como centralidades acadêmicas e culturais. Essa configuração enfraquece o papel da UNILA como instituição federal voltada à integração latino-americana.

Atualmente em construção, o Campus Arandu — projetado por Oscar Niemeyer e com inauguração prevista para 2027 — representa um marco histórico para a UNILA (Campus Arandu, s.d.). Pensado para receber cerca de 10 mil pessoas, entre estudantes, docentes e trabalhadores, o complexo teve suas obras iniciadas em 2010 e paralisadas em 2014 devido a problemas contratuais, financeiros e de gestão. Sua retomada só foi viabilizada em 2025 por meio de um acordo de cooperação entre o Governo Federal, a Itaipu Binacional, a UNOPS e a própria universidade (Campus Arandu, s.d.). A primeira fase do projeto, que abrange o edifício administrativo, o prédio de salas de aula, o restaurante universitário e a biblioteca, simboliza um avanço significativo na expansão física e institucional da UNILA.



Figura 23 – Entorno do futuro Campus Arandu.  
Fonte: Google Earth (2025).

Embora esteja situado em um terreno próximo à barreira de controle da Itaipu e, portanto, relativamente afastado da malha urbana consolidada, o campus foi planejado para se conectar da melhor forma à malha viária da cidade, integrando-se ao sistema de transporte coletivo e à rede cicloviária (Figura 23). Esse novo complexo promete fortalecer a centralidade universitária e ampliar a oferta de espaços culturais, de convivência e de permanência, contribuindo para a consolidação do sentimento de pertencimento por parte da comunidade acadêmica e da população local.

## 4 DESENVOLVIMENTO METODOLÓGICO DA PESQUISA

Neste capítulo serão detalhados os procedimentos metodológicos que orientam o desenvolvimento desta pesquisa, contemplando as etapas de aplicação de um formulário online e a realização de entrevistas presenciais.

### 4.1 FORMULÁRIO ONLINE

Como etapa inicial da pesquisa empírica, foi elaborado um formulário on-line, intitulado “Mapeamento dos trajetos dos estudantes da UNILA”, aplicado por meio da plataforma Google Forms, com a finalidade de encontrar estudantes dispostos a contribuir com o presente estudo. O formulário foi elaborado em português e espanhol, buscando garantir acessibilidade linguística à comunidade acadêmica multicultural da instituição. As perguntas tiveram como foco reunir informações para subsidiar a seleção de participantes para as entrevistas em profundidade, permitindo identificar recortes interseccionais na comunidade estudantil relevantes para o estudo, como:

- a) Campus frequentado, para identificar quais espaços físicos e regiões da cidade o(a) participante percorre, considerando os seguintes campi: Jardim Universitário, Campus Integração, ParqueTec e Almada;
- b) Identidade de gênero, podendo ser mulher cis, homem cis, mulher trans, homem trans, pessoa não binária, além de um campo aberto para outras identificações;
- c) Raça/cor autodeclarada, conforme as categorias do IBGE — branca, preta, parda, amarela, indígena ou outro;
- d) Nacionalidade, considerando as diferenças culturais de uma universidade multicultural;
- e) Orientação sexual, abrangendo a heterossexualidade, homossexualidade, bissexualidade, pansexualidade, assexualidade e queer, bem como um campo aberto para outras identificações;
- f) Faixa etária, distribuída em intervalos: menos de 18 anos, 18 à 21 anos, 22 à 25 anos, 26 à 30 anos, 31 à 40 anos, 40 à 50 anos e acima de 50 anos;
- g) Existência de deficiência física, sensorial ou mobilidade reduzida;
- h) Presença de filhos(as) menores de 12 anos ou responsabilidade de cuidado com outras pessoas.

Além dos critérios citados acima, reconhece-se também que a renda desempenha um papel central na forma como os sujeitos percebem e vivenciam a cidade, impactando desde o meio de transporte utilizado até as estratégias de segurança adotadas. No entanto, em razão do recorte proposto, optou-se por não incorporá-la como um critério de seleção nesta pesquisa, uma vez que estudantes de graduação, especialmente no contexto das universidades públicas, em sua maioria, não possuem renda própria e dependem de políticas de permanência e de infraestrutura vinculada à universidade, como auxílios estudantis, bolsas e serviços institucionais. Nesse contexto, a inclusão da renda como uma variável de análise poderia gerar distorções na investigação, sobretudo porque a renda individual não se apresenta, de modo geral, como uma informação estável e diretamente mensurável para esse público.

Ao final, o formulário solicitava dados de contato (telefone e/ou e-mail), com a finalidade de convidar alguns voluntários para a etapa posterior de realização das entrevistas. O formulário, juntamente com um texto introdutório de apresentação da pesquisa, foi amplamente disseminado nos veículos de comunicação entre os estudantes, incluindo comunidades em aplicativos de mensagens, divulgação por e-mails de coordenações de cursos e secretarias acadêmicas e por meio do boletim oficial semanal da instituição, o La Semana Unilera. O convite à participação destacava o caráter seguro da pesquisa, assegurando a anonimidade e a voluntariedade das respostas, bem como o consentimento livre e esclarecido.

Após duas semanas da divulgação dos formulários, os dados coletados foram sistematizados a partir das variáveis do formulário em uma planilha eletrônica, conforme a Tabela 2, de modo a identificar e organizar todas as categorias de identidade e perfis interseccionais obtidas. Foram obtidas 84 respostas, no entanto, 7 delas não informaram forma de contato e, portanto, foram desconsideradas na categorização.

Após analisados, esses dados serviram de base para a seleção intencional e representativa de aproximadamente 15 participantes que integrarão a etapa qualitativa da pesquisa. O objetivo dessa seleção foi escolher participantes que representem diferentes combinações interseccionais (gênero, raça, orientação sexual, origem, idade, deficiência e responsabilidade de cuidado) com o objetivo de abarcar uma maior diversidade de experiências, a fim de compreender como os diferentes marcadores sociais imperam na vivência e percepção dos estudantes da UNILA no espaço urbano

de Foz do Iguaçu.

RESPOSTAS DO FORMULÁRIO								
Como você se identifica?	Como você se autodeclara em relação à sua raça/cor?	Qual sua nacionalidade?	Como você se identifica em relação à sua orientação sexual?	Qual sua faixa etária?	Você possui alguma deficiência?	Você possui filhos(as) com até 12 anos ou é responsável pelo cuidado de alguém?	Qual campus da UNILA você frequenta?	Participantes
Homem cis	Preta	Brasileiro(a)	Bissexual	26 a 30 anos	-	-	Parquetec	2
Homem cis	Preta	Brasileiro(a)	Assexual	26 a 30 anos	-	-	Parquetec; JU	1
Homem cis	Preta	Brasileiro(a)	Heterossexual	40 a 50 anos	-	Sim, de 0 a 5 anos	Integração	1
Homem cis	Preta	Extrangeiro(a)	Heterossexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec	2
Homem cis	Preta	Extrangeiro(a)	Heterossexual	26 a 30 anos	-	-	Parquetec; JU; Integração	1
Homem cis	Preta	Extrangeiro(a)	Bissexual	31 a 40 anos	-	-	Parquetec; JU	1
Homem cis	Parda	Brasileiro(a)	Homossexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec	1
Homem cis	Parda	Brasileiro(a)	Heterossexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec; JU; Integração	1
Homem cis	Parda	Brasileiro(a)	Heterossexual	26 a 30 anos	-	-	Parquetec; JU; Integração	1
Homem cis	Parda	Brasileiro(a)	Heterossexual	40 a 50 anos	-	-	Parquetec; JU; Almada	1
Homem cis		Extrangeiro(a)	Homossexual	26 a 30 anos	-	-	Parquetec	1
Homem cis	Parda	Extrangeiro(a)	Homossexual	26 a 30 anos	-	-	Parquetec	2
Homem cis	Parda	Extrangeiro(a)	Homossexual	31 a 40 anos	-	-	Parquetec	1
Homem cis	Branca	Brasileiro(a)	Heterossexual	18 a 21 anos	-	-	Integração	1
Homem cis	Branca	Brasileiro(a)	Bissexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec; JU	2
Homem cis	Branca	Brasileiro(a)	Homossexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec	1
Homem cis	Branca	Brasileiro(a)	Heterossexual	26 a 30 anos	-	-	Parquetec; JU; Integração	1
Homem cis	Branca	Brasileiro(a)	Bissexual	31 a 40 anos	-	-	Parquetec	1
Homem cis	Branca	Extrangeiro(a)	Homossexual	31 a 40 anos	-	-	JU	1
Homem cis	Branca	Extrangeiro(a)	Homossexual	40 a 50 anos	-	-	JU	1
Homem cis	Indígena	Extrangeiro(a)	Homossexual	26 a 30 anos	-	-	Parquetec; JU	1
Homem cis	Indígena	Brasileiro(a)	Homossexual	40 a 50 anos	-	-	Integração	1
Mulher cis	Preta	Brasileiro(a)	Bissexual	18 a 21 anos	-	-	JU; Integração	1
Mulher cis	Preta	Brasileiro(a)	Homossexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec	1
Mulher cis	Preta	Brasileiro(a)	Heterossexual	26 a 30 anos	-	-	Parquetec; JU	1
Mulher cis	Preta	Extrangeiro(a)	Heterossexual	26 a 30 anos	-	-	Integração	1
Mulher cis	Parda	Brasileiro(a)	Heterossexual	18 a 21 anos	-	-	Parquetec	2
Mulher cis	Parda	Brasileiro(a)	Bissexual	18 a 21 anos	-	-	Parquetec; JU	1
Mulher cis	Parda	Brasileiro(a)	Bissexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec; JU; Integração	1
Mulher cis	Parda	Brasileiro(a)	Heterossexual	22 a 25 anos	Sim	-	Parquetec	1
Mulher cis	Parda	Brasileiro(a)	Bissexual	22 a 25 anos	Sim	-	Parquetec	1
Mulher cis	Parda	Brasileiro(a)	Heterossexual	26 a 30 anos	-	-	JU	1
Mulher cis	Parda	Brasileiro(a)	Bissexual	26 a 30 anos	-	-	Parquetec; JU; Integração	2
Mulher cis	Parda	Brasileiro(a)	Heterossexual	31 a 40 anos	-	De 0 a 5 anos; de 6 a 12 anos	JU	1
Mulher cis	Parda	Brasileiro(a)	Bissexual	31 a 40 anos	-	-	Parquetec; JU; Integração	1
Mulher cis	Parda	Brasileiro(a)	Heterossexual	40 a 50 anos	-	-	Integração	1
Mulher cis	Parda	Extrangeiro(a)	Heterossexual	18 a 21 anos	-	-	Parquetec; Integração	2
Mulher cis	Parda	Extrangeiro(a)	Homossexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec	1
Mulher cis	Parda	Extrangeiro(a)	Heterossexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec	1
Mulher cis	Parda	Extrangeiro(a)	Bissexual	22 a 25 anos	-	-	JU; Integração	1
Mulher cis	Branca	Brasileiro(a)	Bissexual	18 a 21 anos	-	-	Parquetec (3); JU e Integração; JU e Almada	5
Mulher cis	Branca	Brasileiro(a)	Heterossexual	18 a 21 anos	-	-	Parquetec; JU	3
Mulher cis	Branca	Brasileiro(a)	Assexual	18 a 21 anos	-	-	Parquetec	1
Mulher cis	Branca	Brasileiro(a)	Bissexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec	2
Mulher cis	Branca	Brasileiro(a)	Bissexual	22 a 25 anos	Sim	-	Parquetec; Integração	1
Mulher cis	Branca	Brasileiro(a)	Homossexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec (4); JU e Integração	4
Mulher cis	Branca	Brasileiro(a)	Heterossexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec	2
Mulher cis	Branca	Brasileiro(a)	Pansexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec	1
Mulher cis	Branca	Brasileiro(a)	Assexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec	1
Mulher cis	Branca	Brasileiro(a)	Bissexual	26 a 30 anos	-	-	Parquetec; Integração	2
Mulher cis	Branca	Brasileiro(a)	Heterossexual	40 a 50 anos	-	-	Integração	1
Mulher cis	Amarela	Extrangeiro(a)	Heterossexual	18 a 21 anos	-	-	Parquetec	1
Pessoa não binária	Parda	Extrangeiro(a)	Queer	22 a 25 anos	-	-	JU; Integração	1
Pessoa não binária	Parda	Extrangeiro(a)	Assexual/Queer	31 a 40 anos	Sim	-	Parquetec; JU	1
Pessoa não binária	Branca	Brasileiro(a)	Bissexual	31 a 40 anos	-	-	JU	1
Pessoa não binária	Branca	Extrangeiro(a)	Demissexual	26 a 30 anos	Sim	-	JU; Integração; Almada	1
Homem Trans	Parda	Brasileiro(a)	Pansexual	31 a 40 anos	-	-	JU; Integração	1

Tabela 2 – Relação de respostas do Formulário.  
Fonte: Elaborado pela autora.

## 4.2 SELEÇÃO DOS ENTREVISTADOS

A seleção foi feita de maneira intencional e não probabilística, característica própria de pesquisas qualitativas que, nas ciências sociais, possuem foco mais amplo e buscam compreender a profundidade das experiências e percepções individuais, um nível de realidade que não pode ser quantificado ou reduzido a generalizações

estatísticas (Minayo, 2007; Gil, 2008; Neves, 1996). Assim, a escolha das pessoas entrevistadas considera a relevância analítica de cada perfil para os objetivos da pesquisa, e não a proporcionalidade numérica.

A seleção das pessoas entrevistadas não se baseou critérios estritos e previamente delimitados, mas em diretrizes orientadas pela busca de diversidade e representatividade, considerando as propriedades julgadas para a compreensão do fenômeno investigado. O objetivo foi contemplar diferentes experiências urbanas vividas por distintos grupos sociais, assegurando uma amostra intencional (Gil, 2008), que refletisse a pluralidade presente na comunidade acadêmica da UNILA. Essa perspectiva busca evidenciar as múltiplas camadas de desigualdade que se materializam no espaço urbano, permitindo uma leitura mais sensível, crítica e inclusiva do direito à cidade. Dessa forma, os elementos listados a seguir funcionaram como referências, e não como exigências excludentes, orientando a composição de um grupo capaz de representar de maneira ampla as interseccionalidades consideradas pela pesquisa.

A aplicação dessas diretrizes na seleção dos entrevistados ocorreu de maneira flexível, uma vez que dependia diretamente da resposta, disponibilidade e voluntariedade dos potenciais participantes. Em alguns casos, não houve retorno às tentativas de contato ou a participação não pôde ser viabilizada por motivos diversos, o que exigiu ajustes e substituições ao longo do percurso. Ainda assim, buscou-se manter, na maior medida possível, a diversidade e representatividade alinhadas aos parâmetros estabelecidos, ajustando a composição final do grupo conforme as respostas eram recebidas e garantindo a incorporação de diferentes experiências e marcadores sociais relevantes para a análise proposta.

As diretrizes orientadoras foram:

- a) Em função da diversidade de gênero, na seleção de pessoas que representem diferentes identidades de gênero, dando ênfase na vivência de mulheres, pessoas trans e não-binárias, dado que o foco do trabalho está na análise das desigualdades de gênero e suas implicações nos deslocamentos urbanos. Contudo, a inclusão de homens também foi considerada relevante, pois permite estabelecer contrastes analíticos e compreender como percepções distintas sobre segurança, mobilidade e uso da cidade se manifestam entre diferentes grupos de gênero.
  - o Foram selecionadas 6 mulheres cisgênero, 1 pessoa não-binária, 2

homens transsexuais e 6 homens cisgênero.

- b) Em função do recorte racial e étnico, na inclusão de participantes negros(as), pardos(as), amarelos(as), brancos(as) e indígenas, assegurando a presença de grupos racialmente minorizados e marginalizados, considerando que a presente pesquisa aborda o impacto do racismo estrutural nas experiências de mobilidade e segurança urbana.
- Foram selecionadas 4 pessoas pretas, 3 pessoas pardas, 7 pessoas brancas e 1 pessoa indígena.
- c) Em função da nacionalidade, considerando o caráter institucionalmente multicultural da universidade e o contexto fronteiriço, incluir participantes brasileiros(as) e estrangeiros(as) é imprescindível. A presença de estudantes provenientes de diferentes países influencia diretamente suas percepções de segurança, pertencimento e uso da cidade.
- Foram selecionadas 8 pessoas brasileiras e 7 estrangeiras.
- d) Em função da orientação sexual, uma vez que a população LGBTQIAP+ vivencia diferentes níveis de visibilidade e vulnerabilidade nos espaços públicos. Essa abordagem é relevante pois a orientação sexual pode influenciar diretamente na percepção de risco, na exposição à violência e em como os deslocamentos urbanos são experienciados. No entanto, para estabelecer comparações na análise, considera-se importante a inclusão de pessoas heterossexuais que não pertencem à comunidade LGBTQIAP+.
- Foram selecionadas 6 pessoas heterossexuais, 5 pessoas bissexuais, 3 pessoas homossexuais e 1 pessoa assexual.
- e) Em função da faixa etária, na seleção de participantes pertencentes a diferentes grupos de idade, desde jovens recém-ingressos até estudantes mais velhos. Entende-se que a idade interfere na escolha dos horários de deslocamento e na percepção de segurança, sendo, portanto, um critério importante para captar a variedade de experiências que atravessam o uso cotidiano da cidade.
- Foram selecionadas 2 pessoas que possuem de 18 a 21 anos, 5 pessoas de 22 a 25 anos, 3 pessoas de 26 a 30 anos, 3 pessoas de 31 a 40 anos e 2 pessoas de 40 a 50 anos.
- f) Em função da deficiência física ou mobilidade reduzida, na inclusão de pelo menos uma pessoa que experiencia limitações de mobilidade, considerando que esses grupos enfrentam barreiras adicionais no uso do espaço urbano. A

presença desse recorte é essencial para evidenciar as dificuldades relacionadas à acessibilidade, à segurança e à autonomia nos deslocamentos, permitindo compreender como a cidade produz e reproduz desigualdades para corpos que não se enquadram nos padrões de mobilidade hegemônicos.

- Foi selecionada apenas 1 pessoa com mobilidade reduzida.

g) Em função da responsabilidade de cuidado, incluindo participantes que possuem filhos pequenos de até 12 anos ou que sejam responsáveis por atividades de cuidado, reconhecendo que essa condição reorganiza significativamente o tempo, os trajetos e as necessidades nos deslocamentos urbanos. Mas os poucos que responderam ao formulário não deram retorno nas tentativas de contato.

RESPOSTAS DO FORMULÁRIO								
	Como você se identifica?	Como você se autodeclara em relação à sua raça/cor?	Qual sua nacionalidade?	Como você se identifica em relação à sua orientação sexual?	Qual sua faixa etária?	Você possui alguma deficiência?	Você possui filhos(as) com até 12 anos ou é responsável pelo cuidado de alguém?	Qual campus da UNILA você frequenta?
1	Homem Trans	Branca	Brasileiro(a)	Bissexual	31 a 40 anos	-	-	JU
2	Mulher cis	Branca	Brasileiro(a)	Bissexual	18 a 21 anos	-	-	JU e Almada
3	Mulher cis	Preta	Brasileiro(a)	Homossexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec
4	Pessoa não binária	Parda	Extrangeiro(a)	Assexual/Queer	31 a 40 anos	Sim	-	Parquetec; JU
5	Mulher cis	Preta	Brasileiro(a)	Bissexual	22 a 25 anos	-	-	JU; Integração
6	Homem cis	Preta	Extrangeiro(a)	Heterossexual	26 a 30 anos	-	-	Parquetec; JU; Integração
7	Homem cis	Parda	Brasileiro(a)	Heterossexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec; Integração
8	Homem cis	Branca	Extrangeiro(a)	Homossexual	40 a 50 anos	-	-	JU
9	Homem cis	Indígena	Extrangeiro(a)	Homossexual	26 a 30 anos	-	-	JU
10	Homem cis	Branca	Brasileiro(a)	Heterossexual	18 a 21 anos	-	-	Integração
11	Homem cis	Branca	Brasileiro(a)	Bissexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec; JU
12	Mulher cis	Preta	Extrangeiro(a)	Heterossexual	26 a 30 anos	-	-	Integração
13	Mulher cis	Parda	Extrangeiro(a)	Heterossexual	22 a 25 anos	-	-	Parquetec
14	Homem Trans	Branca	Brasileiro(a)	Bissexual	31 a 40 anos	-	-	CI
15	Mulher cis	Branca	Brasileiro(a)	Heterossexual	40 a 50 anos	-	-	Integração; JU

Tabela 3 – Lista final de participantes selecionados para as entrevistas.

Fonte: Elaborado pela autora.

### 4.3 ESTRUTURA DA ENTREVISTA

A abordagem de pesquisa qualitativa, segundo Maanen (1979), envolve técnicas interpretativas que visam a compreensão dos significados que orientam as experiências sociais, buscando aproximar teoria, dados e realidade empírica (Maanen, 1979 apud Neves, 1996). Nesse sentido, busca-se acessar os significados que os acontecimentos têm para os sujeitos da investigação, englobando um universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes que extrapolam a simples manipulação de variáveis (Minayo, 2007).

Buscando a otimização da pesquisa, as entrevistas foram elaboradas em formato semi-estruturado, ou seja, combinam perguntas abertas e fechadas, em um contexto muito semelhante à uma conversa informal, em que o entrevistado possui

maior liberdade e espontaneidade para discorrer sobre o tema proposto (Boni e Quaresma, 2005). Uma diretriz essencial à essa etapa foi a condição de que as entrevistas ocorressem de forma presencial, entendendo que a interação entre o entrevistador e o entrevistado permite uma proximidade maior entre os sujeitos, favorecendo respostas mais espontâneas e uma troca mais afetiva e de confiança entre as duas partes (Boni e Quaresma, 2005). Considerando o contexto proposto por essa pesquisa, essas condicionantes contribuem para a investigação de aspectos afetivos e valorativos dos informantes. Nesse sentido, a metodologia em questão prevê a estruturação de um roteiro composto por perguntas centrais sobre o tema para orientar o diálogo, mantendo, contudo, a flexibilidade de ser direcionada e incorporar questões complementares ao longo da entrevista (Manzini, 2004).

Visando fortalecer a qualidade metodológica dessa etapa, a preparação para as entrevistas incluiu o estudo de recomendações metodológicas de autores da sociologia sobre a condução de entrevistas científicas, com o objetivo de assegurar uma conduta adequada e criar um ambiente acolhedor e seguro, de modo a favorecer uma coleta de dados ética e produtiva (Bourdieu, 1999; Goldenberg, 1997). Essas diretrizes incluem princípios como a inclusão de gestos e expressões verbais que demonstram compreensão e incentivem continuidade e manutenção de uma postura neutra, não discordando das opiniões do entrevistado.

O roteiro da entrevista foi estruturado em cinco blocos principais: sobre a pessoa, sobre o trajeto, sobre o sentimento, desenho do mapa mental, ordenação das palavras e finalização. Inicialmente, o foco da conversa recai sobre a caracterização sociodemográfica do entrevistado, a fim de contextualizar suas experiências a partir de seus marcadores sociais, e em seguida, o diálogo passa a explorar os deslocamentos cotidianos, incluindo aspectos como a localização aproximada da residência, meios de transporte utilizados, horário e duração dos percursos, bem como a qualidade da infraestrutura urbana ao longo do trajeto.

A partir dessas caracterizações, o roteiro passa a ser mais direcionado à compreensão dos sentimentos e percepções que atravessam as experiências dos entrevistados durante esses trajetos, com ênfase nos aspectos relacionados à (in)segurança e as formas de violência urbana, bem como nos fatores que contribuem para intensificar ou mitigar essas percepções. Na sequência, solicita-se ao participante a elaboração de um mapa mental do percurso, representando o trajeto a partir de sua própria percepção do espaço urbano, incluindo marcos de memória, pontos de alerta e

pontos de conforto, o que possibilita uma análise espacial das emoções e experiências associadas ao deslocamento. Complementarmente, os entrevistados são convidados a ordenar, por grau de importância pessoal, os seguintes elementos: iluminação, policiamento, comércios abertos, movimento de pessoas, fluxo de veículos, infraestrutura de calçadas e vias, tempo, dinheiro, conforto e autonomia. Por fim, a etapa de encerramento estimula reflexões sobre os aspectos positivos e as melhorias possíveis nos trajetos realizados, bem como sobre a influência que os marcadores sociais da diferença exercem, na perspectiva do próprio entrevistado, sobre suas experiências de mobilidade urbana.

#### **4.3.1 Mapas Mentais**

Os mapas mentais, de modo geral, podem ser compreendidos como produto das experiências do indivíduo em contato com o meio (Neto e Dias, 2011). É a imagem mental formada sobre a localização espacial dos componentes urbanos e arquitetônicos da cidade, para que o usuário possa direcionar seus movimentos pelo meio urbano (Lynch, 1960). De forma complementar às entrevistas, funcionam como um apoio metodológico, possibilitando uma compreensão mais sensível e contextualizada dos relatos dos participantes no espaço urbano. Embora não considere escala nem referência formal, podem ser entendidos como representações de cunho cartográfico que refletem a percepção que seu elaborador tem do ambiente que o circunda (Silva e Verbicaro, 2016). Essa imagem de memória é sempre parcial, já que nenhum sujeito consegue abarcar a totalidade do espaço urbano em sua experiência cotidiana, e simplificada, retendo apenas aquilo que se mostra significativo para a orientação e vivência do indivíduo (Lynch, 1960).

Ao estruturarem o conhecimento espacial, os mapas mentais traduzem percepções, vivências e significados individuais em representações gráficas, que ajudam a localizar no espaço da cidade os pontos, trajetos e áreas mencionados nas entrevistas, oferecendo uma dimensão visual que enriquece a compreensão qualitativa da experiência urbana dos participantes. Conforme Kozel (2005), essas imagens não se formam apenas pelo raciocínio consciente, mas também pelo conhecimento intuitivo, permeado por valores culturais e sociais, revelando como o espaço é sentido, vivido, apreciado ou rejeitado.

### 4.3.2 Ordenação das palavras

Como complemento à abordagem qualitativa, a presente pesquisa utilizou um exercício de ranqueamento de prioridades, com o objetivo de acessar os sentidos, relevâncias e hierarquias que os participantes atribuem às diferentes dimensões de seus deslocamentos urbanos. Nesse procedimento, os participantes receberam dez palavras relacionadas à mobilidade urbana — iluminação, policiamento, comércios abertos, movimento de pessoas, fluxo de veículos, infraestrutura, tempo, dinheiro, conforto e autonomia — e foram convidados a ordená-las, segundo sua importância, a partir de suas experiências e valores.

Autores dedicados ao estudo da fenomenologia - estudo dos fenômenos, daquilo que aparece à consciência - como Correia (2004), destacam que a experiência cotidiana se estrutura por relevâncias, isto é, cada pessoa organiza o mundo a partir de categorias seletivas que orientam suas percepções, funcionando como um dispositivo de análise social pelo qual se elege o que é importante para um grupo ou sistema social. No campo da percepção ambiental, esse método permite analisar como as diferentes posições atribuídas às palavras por pessoas com distintos marcadores sociais refletem modos igualmente distintos de experienciar a cidade, revelando desigualdades que nem sempre emergem na fala espontânea, mas se tornam evidentes na forma como cada grupo hierarquiza suas prioridades urbanas, que não são universais, mas produzidas na interseção entre corpo, território e estrutura urbana.

## 5 ANÁLISE DAS ENTREVISTAS

Este capítulo dedica-se à apresentação e análise das entrevistas realizadas com os estudantes da UNILA, articulando os relatos individuais às perspectivas teóricas da interseccionalidade, do direito à cidade e do urbanismo feminista. Com a permissão dos participantes, todas as conversas foram gravadas em áudio e transcritas integralmente, no entanto, a fim de proporcionar um ambiente mais confortável e seguro e preservar a privacidade dos voluntários, as transcrições não serão publicadas, sendo utilizadas exclusivamente como material de referência para a análise. O procedimento metodológico contará, inicialmente, com a caracterização sociodemográfica do(a) entrevistado(a), seguida da análise interpretativa dos dados coletados, ancorado nas teorias de interseccionalidade, direito à cidade e urbanismo feminista, a partir de três pontos principais: a infraestrutura física dos trajetos cotidianos, as percepções e desafios associados à segurança e ao medo em suas vivências e os principais pontos positivos e negativos associados à mobilidade urbana e ao uso dos espaços públicos em Foz do Iguaçu. Cada análise inclui comentários marcantes da narrativa, os mapas mentais produzidos pelos entrevistados e a ordenação das palavras associadas à experiência de mobilidade. Dessa forma, busca-se evidenciar como os diferentes marcadores sociais atravessam as experiências urbanas e influenciam no acesso e na apropriação do espaço público da cidade.

### 5.1 PARTICIPANTE 01

PARTICIPANTE 01	
Gênero:	Homem transgênero
Cor/raça:	Branca
Orientação sexual:	Bissexual
Idade:	33 anos
Origem:	Brasil
Curso:	Ciências Sociais
Campus Frequentado:	Jardim Universitário

A experiência urbana do Participante 01, homem trans branco, torna evidente como o gênero, transgeneridade, classe e modo de transporte se cruzam na produção de segurança, medo e acesso desigual ao direito à cidade em Foz do Iguaçu. Morando hoje próximo ao Terminal de Transporte Urbano (TTU), ele se desloca principalmente de moto, após anos dependendo de bicicleta, caminhada e ônibus, o que lhe dá um olhar comparativo muito claro sobre a infraestrutura e o transporte coletivo.

No eixo da infraestrutura física, o entrevistado descreve uma cidade fragmentada e hostil aos deslocamentos não motorizados. Antes de adquirir a moto, seus trajetos de bicicleta eram marcados por descontinuidades de ciclovia, falta de sinalização e *“iluminação precária”*, especialmente na região do viaduto da JK/Tancredo, que ele considera *“perigosíssima”*. A falta de rampas de acesso, sinalização insuficiente, iluminação precária e ciclovias descontínuas representavam um obstáculo permanente: *“você tem que descer da bicicleta, pegar a rua e depois voltar pra calçada”*, relatando também risco ampliado por buracos, bueiros destampados e trechos onde *“não tem nada”*.

Sua experiência com o transporte público também expressa um cenário de desconforto, relatando trajetos de cerca de uma hora, ônibus lotados, ruído excessivo, falta de climatização e longos períodos de espera, sendo comum ter que sair da aula antes *“independente se a aula tinha acabado ou não”*, para não perder o ônibus. Além disso, uma prática frequente entre seus amigos era enviar sua localização para amigos, que faziam o mesmo, para enfrentar o medo de *“estar ali no ponto sozinho”*. Além disso, descreve pontos de ônibus inseguros, mal iluminados e sem estrutura: *“É muito, muito complicado... não tem iluminação, não tem estrutura. Nem parece que tem boas universidades aqui. [...] Parece uma negligência de todos os lados”*. Mesmo após migrar para a moto, ele ressalta que o problema estrutural não desaparece: *“De moto, até que é mais tranquilo, mas ainda assim, não é porque eu tô de moto que eu acho que a região tá segura”*. Apesar disso, ele reconhece que consegue comprimir trajetos que, de ônibus ou bicicleta durariam de 40 a 60 minutos, para *“15 minutos no máximo”* de moto, e complementa com um tom de ironia: *“Ai, de moto é lindo, né? O asfalto acontece”*.

Quanto aos desafios de segurança, a entrevista revela um acúmulo de medos associados tanto à violência urbana quanto à violência transfóbica e ao histórico de socialização enquanto pessoa percebida como mulher. Ele afirma que, mesmo após a transição, carrega medos de ser roubado, violado ou humilhado, e reconhece que sua

leitura social — ora como homem, ora como pessoa LGBT — altera a forma como se sente vulnerável no espaço público. O participante também relata episódios graves, como o assédio sexual explícito sofrido quando homens expuseram o órgão genital ao vê-lo passar de bicicleta — *“foi uma mistura de medo e raiva”* — e situações de intimidação no transporte público, quando relata que já foi provocado por um homem que se aproximou dele no TTU com falas *“feminicidas”*, e que, mesmo depois de confrontá-lo, continuou sendo seguido dentro do onibus, reforçando a percepção de que *“não sei se tem como fugir da violência, sabe? Acho que muda o ator [...] mas é sempre um homem cis”*. A omissão coletiva também é percebida como violência por ele: *“Aqui em Foz é uma omissão das violências... As pessoas estão vendo você sofrendo violência, mas ninguém se mobiliza [...] ninguém se coloca”*.

Ao refletir sobre interseccionalidade, o participante afirma que *“por ser uma pessoa branca, muita coisa é minimizada”*: *“eu, enquanto pessoa branca, sou humanizado, enquanto outras pessoas não”*. Mas esse privilégio convive com o receio constante de que, em um conflito, a pessoa acabe por *“descobrir que eu sou trans e me ver como aberração”*, desencadeando em uma *“desumanização”*. Ele nota que hoje é lido majoritariamente como *“masculinidade”*, o que muda inclusive como mulheres se comportam na rua — às vezes mudando de calçada ao vê-lo — e também como ele próprio se coloca — reagindo mais rápido em confrontos. No entanto, enfatiza que por trás dessa resposta imediata, sua cabeça está *“elaborando todas as possibilidades daquela situação”* para sair *“o mais ileso possível”*.

Sua análise torna explícita que o direito à cidade para uma pessoa trans branca em Foz do Iguaçu depende tanto da infraestrutura, quanto do enfrentamento às violências de gênero, transfobia e omissão social. Mesmo com o tempo de deslocamento sendo reduzido pela moto, o corpo permanece em alerta, calculando rotas, horários e riscos para poder transitar. O entrevistado sintetiza esse encontro interseccional ao afirmar: *“Tenho os privilégios da branquitude, de poder ir e vir, mas ao mesmo tempo tenho um lado do meu cérebro que está sempre em alerta”*. Sua vivência mostra que, para pessoas trans, a cidade pode ser simultaneamente espaço de autonomia e de ameaça, dependendo de fatores como horário, luminosidade, fluxo de pessoas e a forma como seus corpos são lidos pelas outras pessoas.

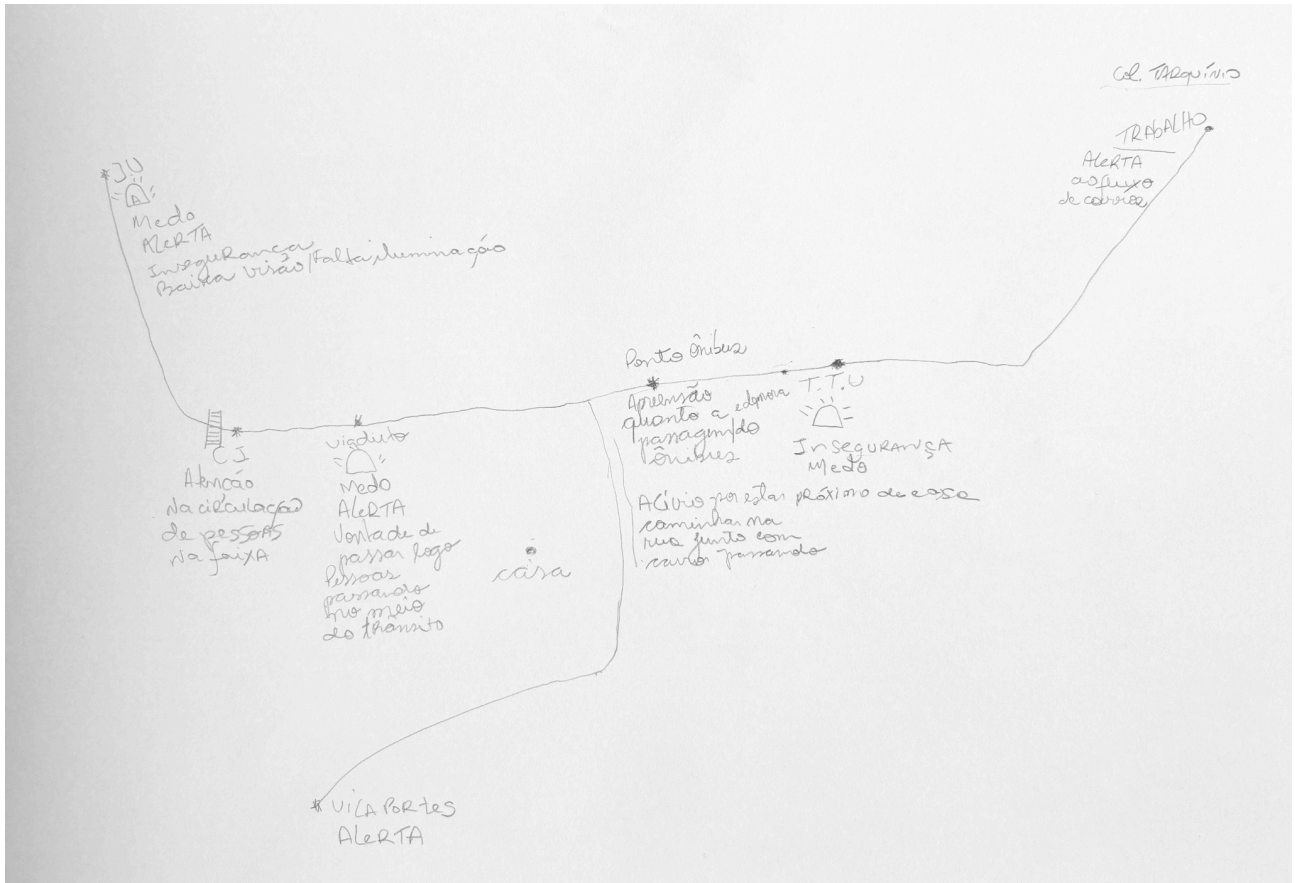


Figura 24 – Mapa mental elaborado pelo Participante 01.  
Fonte: Acervo da autora.

1. Autonomia
2. Tempo
3. Conforto
4. Iluminação
5. Infraestrutura de calçadas/ruas
6. Movimento de pessoas
7. Comércio abertos
8. Dinheiro
9. Ruas com fluxo de veículos
10. Policiamento

Figura 25 – Ordenação de palavras do Participante 01.  
Fonte: Acervo da autora.

## 5.2 PARTICIPANTE 02

PARTICIPANTE 02	
Gênero:	Mulher cisgênero
Cor/raça:	Branca
Orientação sexual:	Bissexual
Idade:	21 anos
Origem:	Brasil
Curso:	Música
Campus Frequentado:	Jardim Universitário e Edifício Rio Almada

A entrevista da Participante 02 revela como a infraestrutura urbana de Foz do Iguaçu, atravessada por dinâmicas de gênero e outras interseccionalidades, produz trajetos marcados pela insegurança, vigilância constante e limitações cotidianas ao exercício do direito à cidade. Ao narrar seus deslocamentos entre casa, universidade e trabalho, ela expõe um dia a dia em que calçadas precárias, ausência de ciclovias, iluminação insuficiente e um transporte público ineficiente se tornam barreiras reais à mobilidade, à autonomia e ao sentimento de pertencimento aos espaços da cidade.

A participante inicia destacando o contraste entre sua cidade de origem, onde utilizava bicicleta como principal meio de transporte, e Foz do Iguaçu, onde esse hábito se tornou inviável. Ela afirma que *“a maioria não tem ciclovia”* e que os motoristas passam *“muito perto”* das bicicletas, o que lhe causa medo e a motiva a abandonar esse modo de deslocamento: *“E aí isso me causa muita insegurança também de andar de bicicleta. É o que me desmotiva a andar mais”*. Essa mudança forçada de comportamento, que ela descreve como *“mudança de hábitos total”*, expõe como a falta de infraestrutura cicloviária restringe a liberdade de escolha modal, dimensão essencial do direito à cidade, passando de um contexto em que seu principal meio de locomoção era a bicicleta, para o uso do *“ônibus e, raras vezes, bicicleta ou a pé”*. Outro ponto destacado por ela é a ausência de calçadas contínuas e seguras: *“o tempo todo eu estou cuidando se não tem alguma coisa na calçada que está meio estragada [...] tem alguns lugares que elas estão quebradas ou nem sequer existem”*. Em seguida, complementa: *“Quase não ando em Foz, justamente pela falta de ciclovias. Então, se tivesse essas coisas, mas ciclovias, melhora nas calçadas...”*. Esses elementos revelam como a cidade, em sua materialidade, impõe barreiras físicas e simbólicas às

vivências dos pedestres e modos não motorizados de deslocamento.

A entrevistada destaca, ainda, que essas fragilidades nos deslocamentos se agravam quando ela precisa transitar no período noturno, descrevendo sensações de intensa vulnerabilidade: *“quando é à noite parece que se eu tô ali sozinha, qualquer coisa vai acontecer a qualquer momento”, “Parece que eu tô o tempo todo sendo observada de uma forma ruim”*. Quando questionada sobre aspectos que poderiam melhorar a condição de seus deslocamentos diários, ela afirma: *“No geral, mais iluminação”*. Esse aspecto se reforça quando ela expõe: *“Pra ir até a minha casa, tem um trecho que os postes estão estragados. Não tá funcionando a iluminação. E é um lugar que eu sempre fico meio assim. Eu tenho que passar, porque se eu for fazer outro caminho, é pior ainda. Então, tem que encarar. Não tem jeito”*.

A entrevista também revela episódios de intenso perigo e violência. A participante relata um tiroteio ocorrido enquanto esperava o ônibus em frente ao campus do Jardim Universitário: *“Teve uma vez que eu tava esperando o ônibus e começou um tiroteio em algum lugar. E isso em plena luz do dia. [...] todo mundo travou... pensando se corria ou não”*. Em situações de insegurança, a participante comenta sobre uma estratégia de autoproteção utilizada: *“se eu fico muito insegura, eu coloco as chaves entre os dedos e vou, assim, meio escondendo”*. Além disso, menciona assédios verbais recorrentes nos deslocamentos: *“homens passam gritando alguma coisa, assoviando”*. A participante, vestida com uma camiseta com mangas e um macacão jeans comprido e folgado, complementa: *“E, claro, sempre vão colocar aquela questão nas roupas, sempre vão colocar a culpa nisso. Então, se for questão de vestimentas, então, sempre, muito entre aspas, sempre vou estar provocando. Porque, até, às vezes, eu estive vestida assim, já recebi assédio, então...”*. Essas narrativas evidenciam como o gênero estrutura profundamente a vivência dos espaços públicos, internalização de comportamentos defensivos como forma de compensar a ausência de garantias institucionais.

Em relação a sua orientação sexual, embora a participante se identifique como bissexual, este aparece como o eixo de interseccionalidade com menor impacto direto nos trajetos, já que ela relata apenas olhares quando demonstra algum tipo de afeto com pessoas do mesmo gênero em locais públicos. Já a cor de pele branca é reconhecida por ela como fator que lhe garante certo privilégio no território: *“eu sei que muita coisa pra mim acaba sendo privilegiada justamente pela cor da minha pele”*.

O transporte público surge como elemento ambíguo: de um lado, ela reconhece

que “de ônibus eu consigo ir de uma maneira mais rápida”; de outro, relata inúmeros problemas, como horários ruins, imprevisibilidade e episódios de ônibus que simplesmente “passam reto” quando ela tenta sinalizar. Segundo ela “Da minha casa pra faculdade, pelo menos aqui pro JU geralmente vai uns 5 minutos. Só que eu tenho que vir geralmente ou muito antes ou depois. Porque o horário é péssimo. O horário é péssimo”. Pontos de ônibus mal iluminados e vazios pioram a situação, fazendo com que o uso do transporte seja sempre acompanhado de apreensão. O ponto de ônibus próximo ao campus Almada é caracterizado por ela como “vazio”, “pouco iluminado”, “tenebroso” e com “bastante mato em volta”, que, segundo ela, “isso também ajuda a não dar tanta tranquilidade”. Essa precariedade ameaça diretamente o direito à mobilidade, especialmente para mulheres que dependem do transporte coletivo para estudar e trabalhar.

Quando questionada sobre os pontos positivos, ela afirma: “É o maior ponto positivo. A paisagem ser bonita.” O impacto dessa resposta em contraste com a ampla predominância de fatores negativos que marcam seu deslocamento cotidiano — como buracos, calçadas inexistentes, iluminação precária, sensação constante de insegurança, ausência de ciclovias e pontos de ônibus negligenciados — revela muito sobre como as mulheres percebem a cidade. O fato de o único aspecto considerado favorável ser a paisagem, e não a funcionalidade urbana em si, evidencia a disparidade entre aquilo que a cidade oferece e aquilo que deveria garantir em termos de cuidado, segurança e condições básicas de mobilidade.

1. Iluminação
2. Autonomia
3. Tempo
4. Infraestrutura de calçadas/ruas
5. Conforto
6. Comércio abertos
7. Movimento de pessoas
8. Policiamento
9. Ruas com fluxo de veículos
10. Dinheiro

Figura 26 – Ordenação de palavras da Participante 02.  
Fonte: Acervo da autora.

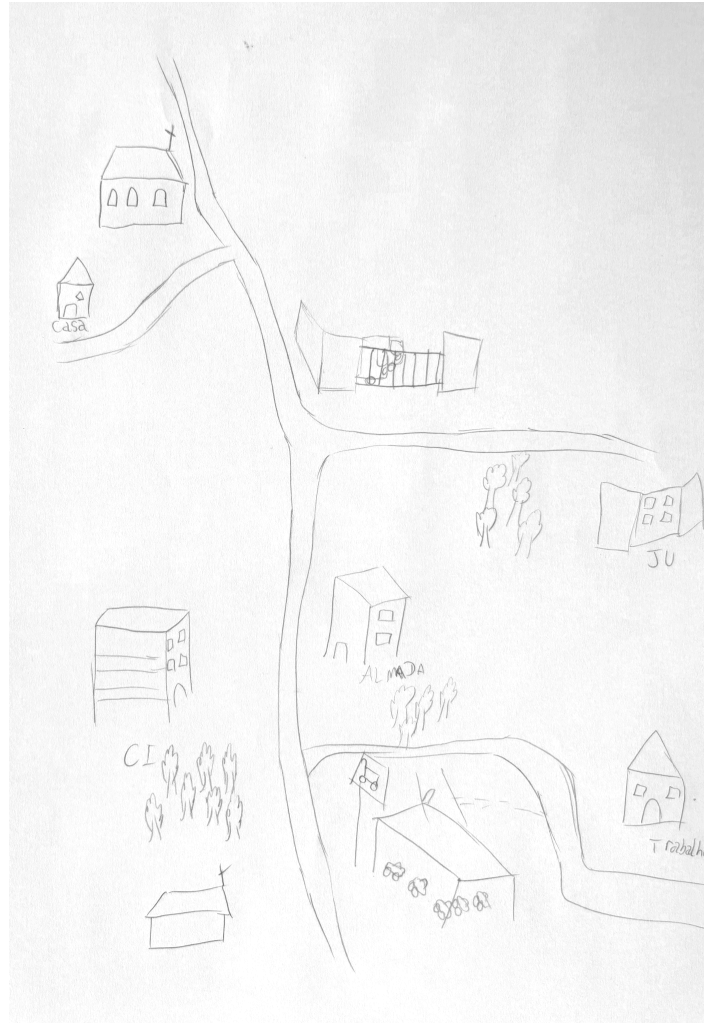


Figura 27 – Mapa mental elaborado pela Participante 02.  
Fonte: Acervo da autora.

### 5.3 PARTICIPANTE 03

PARTICIPANTE 03	
Gênero:	Mulher cisgênero
Cor/raça:	Preta
Orientação sexual:	Homossexual
Idade:	23 anos
Origem:	Brasil
Curso:	Engenharia Civil
Campus Frequentado:	Parquetec

A narrativa da Participante 03 revela como a mobilidade cotidiana em Foz do Iguaçu é moldada por sistemas disfuncionais que, combinados aos marcadores sociais, produzem trajetos permeados por desgaste, insegurança e violações simbólicas e materiais. A descrição de seus deslocamentos diários expõe uma rotina marcada por trajetos longos, transporte público superlotado, infraestrutura deficiente e situações de violência que se entrelaçam às desigualdades estruturais que atingem de forma ainda mais intensa mulheres negras e periféricas. Por morar em um local nas margens da malha urbana, ela relata inclusive que, à noite, até motoristas de aplicativo recusam corridas para sua região, evidenciando como a segregação territorial interfere diretamente na sua autonomia e no acesso a meios alternativos de deslocamento.

Já no início da conversa a participante revela o principal condicionante de seus deslocamentos diários: *“dia de semana eu penso pelo tempo. Então é tudo realmente cronometrado pra chegar no tempo que eu preciso”*, e demonstra frustração ao mencionar que perde muitas horas por dia no transporte coletivo: *“É irritante isso”*. Para chegar ao trabalho, ela percorre, diariamente, um trajeto de *“uma hora e meia”* para ir e *“duas, duas e meia”* para voltar, devido à baixa oferta de ônibus, longos intervalos e necessidade de múltiplas baldeações. O impacto do cronograma limitado das linhas aparece quando comenta: *“E aí, pra ir pro trabalho é que é o perrengue em si. Porque tem que pegar o interno do PTI, aí eu pego o das 12h10 pra chegar na barreira e às 12h26 passa o 101. Se eu perder o das 12h26, ele só passa 13h, aí eu iria perder o do terminal que sai 13h15”*. A entrevistada complementa que o transporte, além de superlotado - com *“mais de 50 pessoas em pé, 37 sentados”* - é desconfortável — *“tem hora que o ar-condicionado não funciona”* — e muitas vezes perigoso: *“Além de tá lotado, faz aquelas curvas gigantescas, gente caindo por cima do ônibus. Hoje caiu, inclusive, uma senhora na escada [...] o motorista manteve uns 70 por hora... freou de vez e o ônibus virou e a senhora foi de cara na porta do ônibus”*. Ela complementa: *“É desumano”*, expondo a negligência com os usuários do transporte. Estas falas explicitam como a cidade opera como obstáculo ao deslocamento das classes que dependem do transporte público, contrariando os princípios fundamentais do direito à cidade, como segurança, acessibilidade e dignidade.

Esse cenário se agrava porque, no bairro onde mora, a iluminação do ponto de ônibus é precária, e ela relata que, quando chove, *“simplesmente não funciona”*, deixando todo o trecho em escuridão e ampliando a sensação de vulnerabilidade ao retornar sozinha. Mesmo morando em um dos locais mais próximos ao campus

Parquetec, ela afirma que não vai a pé nem mesmo pela manhã, porque o percurso é relativamente longo e exposto, sem proteção contra o sol: *“Não precisa, né? Foz do Iguaçu é muito quente, começar o dia assim não dá, né?”*. Apesar da proximidade geográfica, a ausência de infraestrutura adequada inviabiliza o deslocamento ativo, demonstrando como a materialidade urbana condiciona escolhas cotidianas.

Em relação à segurança, a entrevistada afirma que em alguns trechos se sente confiante, *“na JK, na Tancredo, eu acho tranquilo”*, mas no decorrer da narrativa essa confiança se mostra frágil, dependendo da localização, do horário e da presença de pessoas. Já em bairros específicos, como Porto Meira, onde ela trabalha, a narrativa muda: *“se eu for demorar na obra [...] eu não vou de ônibus, eu vou de Uber. Porque não tem condições, sabe. Fica muito esquisito, não passa ninguém, passam uns carros meio estranhos, fica parando, sabe?”*. Ela menciona também o sentimento de insegurança que sente na região próxima à ponte: *“E tampouco gosto de estar na ponte à noite no período de 5 horas, 7 horas, o ônibus passar na ponte. Não gosto. Tanto que eu espero, mas tipo assim, 10 minutinhos, quem vai pegar o direto. Porque eu não me sinto confiante”*. Sua análise da segurança urbana associa-se fortemente ao conceito de vigilância comunitária destacado pelo urbanismo feminista: lugares com movimento, como a Tancredo, oferecem alguma sensação de proteção, pois *“se acontecesse algo, seria possível gritar e ter pessoas”*. A participante também considera o terminal um local inseguro e relata já ter presenciado roubo ali, reforçando como esses espaços de circulação apresentam risco para mulheres e mulheres negras, como a vítima relatada: *“mulher, negra, de cabelo black”*.

As violências que atravessam sua experiência urbana são simbólicas e estruturais, principalmente relacionadas ao seu tom de pele. Ela menciona ter ouvido de uma senhora no ponto de ônibus: *“eu não respondo gente que não é daqui”*, evidenciando xenofobia e o estigma direcionado ao norte do país. No ambiente de trabalho já enfrentou assédio explícito: *“sua bunda é gigante, não consigo me concentrar”*, reforçando que o gênero, em contexto masculinizado como o da construção civil, a expõe constantemente à objetificação. Em relação à orientação sexual, ela diz não sofrer diretamente nos trajetos, mas reconhece a restrição espacial imposta pela lesbofobia. Demonstrações de afeto no centro *“não passam uma coisa confortável”*, revelando autocensura e adaptação de comportamentos para evitar violência.

Entre os aspectos positivos, a participante quase não identifica elementos

ligados ao espaço, mas sim ao sistema e serviços que facilitam minimamente sua rotina. Ela destaca o cartão de estudante como uma conquista importante e aponta boa iluminação na JK e na Tancredo e menciona que alguns trechos próximos à Itaipu são tranquilos, sobretudo porque são bem movimentados. No entanto, como evidenciado ao longo da análise, os pontos negativos dominam sua narrativa: transporte superlotado e ineficiente, negligência estrutural em bairros periféricos — descrevendo Porto Meira como “*um submundo*”, falta de segurança no terminal de transporte urbano e ausência de policiamento — “*eu não sei onde eles passam, eu nunca vi*”.

Por fim, ela aponta necessidades claras de melhoria, como mais ônibus em horários de pico, especialmente entre 12h e 13h, rotas diretas sem passar pela ponte, ampliação da oferta no Porto Meira e revisão de trechos perigosos como a rotatória da ponte. Segundo a participante, “*existem várias maneiras de mudar rotas pra beneficiar a gente, sabe?*”.

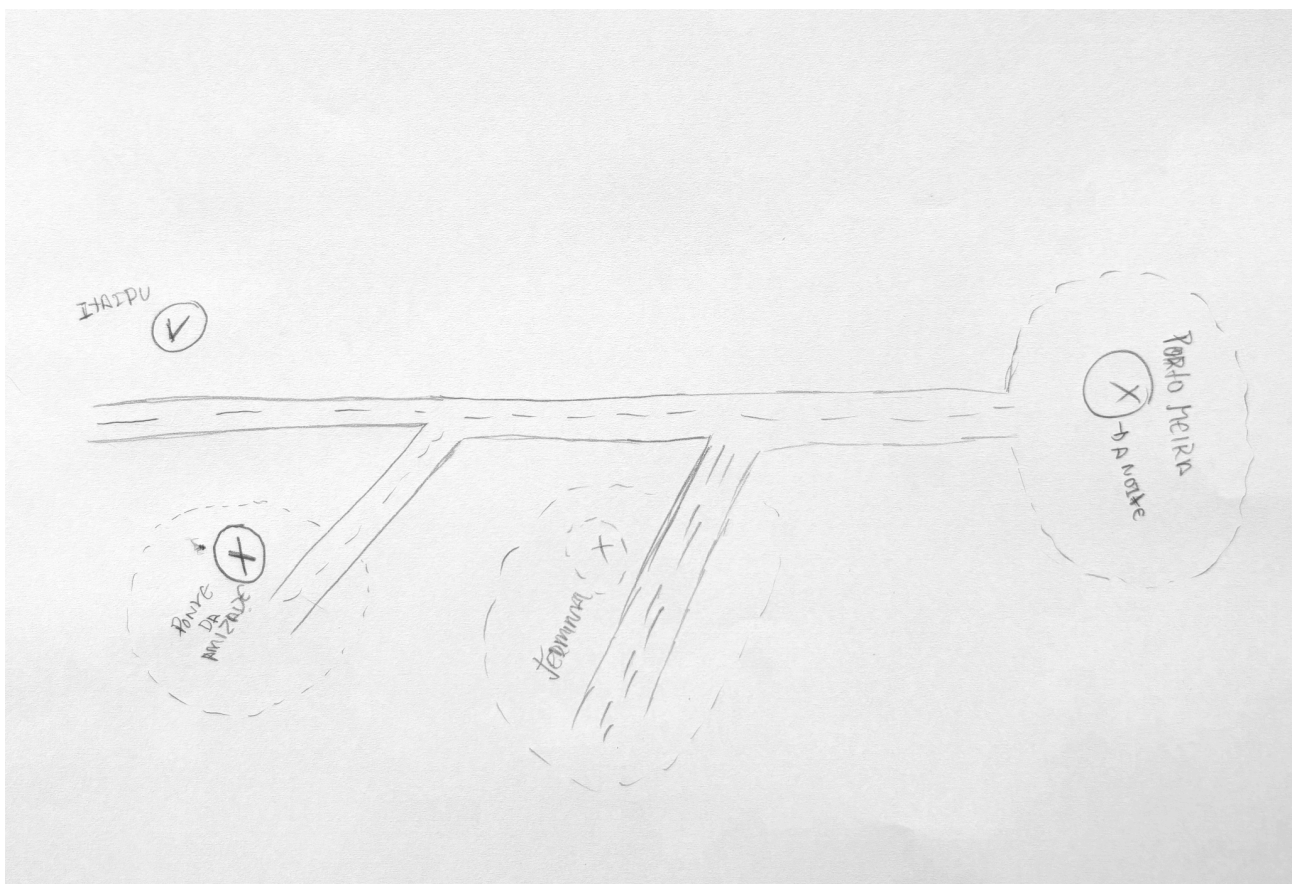


Figura 28 – Mapa mental elaborado pela Participante 03.  
Fonte: Acervo da autora.

1. Tempo
2. Infraestrutura de calçadas/ruas
3. Policiamento
4. Conforto
5. Ruas com fluxo de veículos
6. Iluminação
7. Autonomia
8. Comércio abertos
9. Dinheiro
10. Movimento de pessoas

Figura 29 – Ordenação de palavras da Participante 03.  
Fonte: Acervo da autora.

#### 5.4 PARTICIPANTE 04

PARTICIPANTE 04	
Gênero:	Não Binária
Cor/raça:	Parda
Orientação sexual:	Assexual
Idade:	31 anos
Origem:	Nicarágua
Curso:	Letras
Campus Frequentado:	Jardim Universitário e Parquetec

A entrevista da Participante 04 expõe uma experiência urbana complexa, atravessada por marcadores de gênero, nacionalidade, raça e mobilidade reduzida, que condicionam profundamente a forma como acessa, percebe e habita Foz do Iguaçu.. Embora goste de caminhar e se descreve como “*fã do transporte coletivo*”, seu cotidiano evidencia um sistema de mobilidade marcado por discontinuidades e inseguranças que comprometem diretamente seu direito à cidade.

Ela reconhece que o transporte público é caracterizado por intervalos longos e imprevisíveis - “às vezes passa dez minutos, às vezes passa meia hora e não passa nenhum ônibus” — e que, devido a falta de integração com o transporte interno do Parquetec, perde muito tempo esperando ônibus na barreira: “Se o ônibus do PTI e os

*ônibus da cidade se alinham, demora 10 minutos para chegar na minha casa. Muito pouco. [...] Mas se já foi o outro ônibus quando chego na portaria da barreira, tenho que esperar meia hora até 45 minutos nesse ponto”. Ela complementa: “E eu poderia caminhar esse trajeto até a minha casa e demoraria 20 minutos para chegar lá, caminhando. [...] Mas não dá... está tudo vazio. O sol te mata nesse trajeto”. Esse relato demonstra como a ausência de infraestrutura adequada e sistemas integrados condicionam de forma significativa o tempo cotidiano da população. O participante ressalta ainda que esse fluxo de ônibus é ainda mais espaçado nos finais de semana: “Domingo e sábado, que não tem ônibus, só a cada uma, uma hora e meia. É muito ruim”. Ainda sobre esse tema, em seu discurso revela a desigualdade no investimento das infraestruturas em diferentes bairros da cidade: “a prefeitura postou uma foto deles renovando os postos de ônibus [...] da Vila A”, e observa: “da Vila C, não há nada, porque o vento levou [...] ficou só um pedaço, só o letreiro. E às vezes nem mesmo isso, tem só um pedaço de concreto, onde uma vez houve uma parada de ônibus”*

Ela relata também que a qualidade física do transporte coletivo é superior à de seu país, mas ainda assim insuficiente diante do calor intenso: “Nesse período, prefiro esperar que passe o horário de pico em que as pessoas todas estão indo para suas casas, e pegar um ônibus que está mais vazio, que não está cheio, porque faz 38 graus, e é impossível”. Essa escolha, no entanto, não é apenas sobre conforto, relaciona-se também à uma lesão nas costas que resulta na mobilidade reduzida de suas pernas e na dificuldade de permanecer muito tempo em pé — “não posso ficar muito tempo em pé porque causa dor”, afirma —, revelando como a falta de previsibilidade do transporte afeta de modo mais intenso pessoas com mobilidade reduzida.

A dimensão da segurança emerge como eixo central da entrevista, atravessando tanto aspectos objetivos da cidade quanto experiências subjetivas produzidas pela migração e pelas referências urbanas de seu país de origem. Ela relata sentir-se relativamente segura no Porto Belo, bairro onde diz cumprimentar todos por ser reconhecida como moradora, independente do horário, mas identifica zonas de risco próximas bem delimitadas, especialmente os vazios urbanos entre Tancredo, Terra Nova e o Porto Belo: “tem assim como uma zona, um vazio urbano, e já encontraram um cadáver, e isto foi esse ano”, e complementa, “não há iluminação e é mato. Então é muito feio passar por ali. Mas passar pelo bairro, internamente, é muito mais tranquilo. Há casas, há negócios”. Segundo ela “até as 8h, 9h da noite as pessoas saem para

*correr na Tancredo, então tem muitas pessoas passeando com seus cachorros, de bicicleta, pessoas fazendo exercício... mas depois desse horário não tem mais ninguém”,* evidenciando como a sensação de insegurança está diretamente condicionada à vigilância comunitária. Relata também já ter presenciado cenas de violência e risco nas proximidades do Jardim Universitário, incluindo acidentes, motoristas alcoolizados e assaltos, e descreve situações de ameaça a estudantes estrangeiros em frente a um bar na região: *“eu já vi luta, já vi gente sacar faca... chegam para ameaçar estudantes latinos”,* e complementa: *“acontece com mais frequência do que se comenta, que se reporta... Tenho alguns amigos que saíram golpeados por isso”.* Ela relata que prefere não percorrer esse trajeto a pé, optando sempre por esperar o ônibus intercampi: *“não importa se tenho que esperar uma hora, espero o intercampi”.*

Ela relata ainda que, devido à um grande número de reclamações e incidentes na região, tanto a UNILA quanto a Unioeste solicitaram à prefeitura o envio de patrulhamento para resguardar as pessoas que aguardavam o ônibus do lado de fora dos campi, mas o pedido foi negado. Como alternativa, foi sugerida a instalação de um ponto de ônibus dentro da Unioeste, ignorando as necessidades dos estudantes da UNILA, sobretudo porque, embora exista um acesso interno entre os campi, ele permanece desabilitado, deixando a comunidade unileira exposta e sem a mesma proteção garantida à instituição vizinha.

Esses eventos moldam sua percepção de risco e ativam estratégias de autoproteção que remetem ao seu país de origem, a Nicarágua, onde menciona viver em uma área considerada perigosa: *“Eu vivia na zona mais perigosa da cidade. Viviam em uma zona de favela que era super famosa porque todos os dias havia operações policiais. Então, eu quase sempre carrego um estilete, ou carrego uma chave de fenda, tenho spray de pimenta também em algum lugar”* . Essa prática revela como o medo urbano se inscreve nos corpos migrantes e acompanha a pessoa independentemente da cidade onde esteja. Nesse sentido, a presença da polícia também a afeta emocionalmente devido às memórias de violência no período de ditadura vivido em seu país. A entrevistada diz sentir ansiedade em ambientes formalizados, como a Polícia Federal ou o shopping, evidenciando como o contexto migratório redefine suas percepções de risco na cidade.

Apesar disso, a entrevistada diz sentir-se surpreendentemente confortável em áreas estigmatizadas de Foz, como Bupas ou Vila Portes, afirmando que esses

lugares, por serem menos brancos, *“parecem com a minha casa”* e que sua tranquilidade ao caminhar — *“vou como se conhecesse todo mundo”* — funciona também como mecanismo de defesa. Essa postura contrasta com sua percepção do centro da cidade, que considera extremamente inseguro após o fechamento das lojas: *“não há ninguém... eu evito ir”*. A lógica aqui se aproxima da perspectiva do urbanismo feminista, que aponta a importância da vitalidade urbana, da presença de pessoas e do sentimento de pertencimento ao território como fatores fundamentais para a sensação de segurança.

Os episódios de violência direta são poucos, mas marcantes. Ela relata ter sido seguida por um homem que gritava falas xenofóbicas, acusando-a de ter roubado algo, e por mais que ela pedisse para ele ir embora, ele só *“saiu correndo”* quando um amigo homem que passava pelo local parou e desceu do carro, o que reforça como não só a nacionalidade se torna um marcador central de vulnerabilidade, mas se intersecciona também com a vulnerabilidade de gênero. Outro ponto a ser destacado é o preconceito normalizado vivenciado pelo entrevistada em espaços comuns: *“o máximo que acontece é que a segurança fica te olhando e te segue um pouco no shopping. Mas isso também aconteceu no meu país. Porque eu não só era de periferia, era de zona rural. Então os shoppings de Nicarágua também são assim. Não são para o público geral”*.

A lista de aspectos negativos, como analisado, é extensa, contudo, entre os pontos positivos, ela destaca a proximidade entre os campi — *“isso ajuda muito [...] é muito fácil para mim”* — e a possibilidade de caminhar com tranquilidade dentro do bairro, onde há vida comunitária, comércio local e presença constante de moradores. Ela valoriza também o aplicativo de transporte público, apesar das falhas, por ser um recurso inexistente em sua cidade de origem.

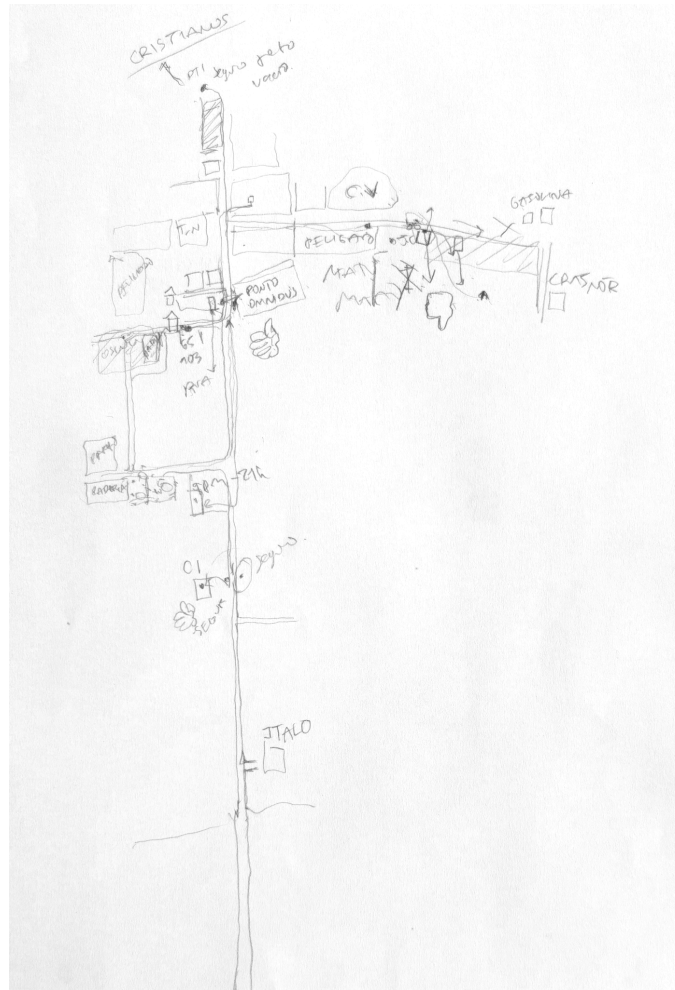


Figura 30 – Mapa mental elaborado pela Participante 04.  
Fonte: Acervo da autora.

1. Movimento de pessoas
2. Iluminação
3. Infraestrutura de calçadas/ruas
4. Autonomia
5. Comércio abertos
6. Conforto
7. Tempo
8. Dinheiro
9. Ruas com fluxo de veículos
10. Policiamento

Figura 31 – Ordenação de palavras da Participante 04.  
Fonte: Acervo da autora.

## 5.5 PARTICIPANTE 05

PARTICIPANTE 05	
Gênero:	Mulher cisgênero
Cor/raça:	Preta
Orientação sexual:	Bissexual
Idade:	22 anos
Origem:	Brasil
Curso:	Antropologia
Campus Frequentado:	Jardim Universitário e Integração

A experiência urbana da Participante 05 expressa com clareza como a interseccionalidade dos marcadores de gênero e raça operam conjuntamente e influenciam de maneira drástica as escolhas cotidianas. Sua narrativa expõe a cidade como um território desigual, onde a violência masculina é o principal fator que molda sua experiência e limita seu direito à cidade.

Embora ela more relativamente próximo à Itaipu e a 5 minutos do ponto do intercampi, a participante descreve sua rua como um ambiente degradado, que transforma até mesmo trajetos curtos em situações de alerta constante: *“a quadra de cima é só mato [...] é essa rua, e é escura [...] e só tem um poste de luz naquela rua de noite”*. Essa vulnerabilidade se agrava porque a quadra superior onde vive não possui vida urbana ativa: *“o bairro só começa uma quadra abaixo”*. Além disso, a infraestrutura de caminhabilidade também não garante condições mínimas de circulação a pé, além de impor disputas com carros e ausência total de calçadas: *“a gente tem que disputar o espaço com o carro e com a mata que vem do lado”*. A fragilidade da infraestrutura, somada à sensação de abandono do território, impõe limites não apenas às possibilidades de circulação, mas também condicionam sua própria formação acadêmica, como ela mesma reconhece ao dizer que só cursa disciplinas de manhã e à tarde: *“Por questões de segurança, só de manhã e à tarde. Inclusive, a maioria das matérias que eu queria pegar aqui, eu não pego porque é à noite. E aí é muito ruim voltar pra casa pra descer a rua”*.

No âmbito da segurança, seu relato revela um acumulado de violências, especialmente assédio sexual reiterado, que se tornou parte cotidiana dos seus deslocamentos em Foz do Iguaçu. Ela relata, com forte carga emocional, episódios

recorrentes de homens se masturbando enquanto a seguiam: *“Quando eu voltava pra casa no fim de tarde... pra aquela região não tem ônibus, então, eu sempre voltava caminhando. E aí, um cara começou a me perseguir, todas as vezes que eu voltava pra casa. Ele estava na mesma esquina se masturbando.”* Ela complementa que nessa época abriu uma vaga pra ela no alojamento estudantil e, segundo ela, *“foi a melhor coisa. Porque aí, eu me senti mais segura estando no alojamento”*, evidenciando a extrema importância que a oferta dessas infraestruturas tem, tanto para a segurança e integridade da comunidade acadêmica, quanto para a permanência estudantil. No entanto, quando teve que se mudar para sua atual residência, ela voltou a passar pelas mesmas violências: *“Tinha um garoto. Que ele fazia a mesma coisa. E aí, ele... Enfim, era um homem. Ele já era adulto. Mas ele parecia ser jovem. Entre 20 a 25 anos. E ele sempre me esperava. Ele sempre ficava caminhando atrás de mim. Fazendo a mesma coisa. Se molestando, entendeu?”*. Esses episódios aconteceram não apenas em horários noturnos, mas *“na luz do dia, assim, meio-dia, uma hora da tarde”*, o que reforça que a violência de gênero não está associada apenas à falta de iluminação ou ao período noturno, mas a problemas estruturais e à presença impune de agressores

Episódios parecidos também acontecem em outros contextos em que a violência de gênero faz as mulheres sentirem ainda mais medo ao zelarem uma pelas outras: *“E aí, eu vi um carro bem devagarzinho atrás de mim. E aí, ele [...] passou por mim e parou na frente. E aí, quando eu passei por ele. Eu vi que ele tava se masturbando. [...] Ele tava olhando pras meninas que estavam no ponto. Aí, eu fui avisar elas. E aí, eu cheguei em casa, tipo assim. Com muito medo. Muito desesperada. Porque ele viu que eu tinha que avisar as meninas, né?”*. Esse episódio vivenciado em um dia reverberou em sentimentos por muito tempo: *“E eu passei o ano inteiro. Com muito medo de voltar pra casa sozinha. Caminhando de dia”*. O impacto psicológico dessas vivências foi tão intenso que a participante relata ter pensado em desistir do curso: *“eu tava, tipo assim, pra trancar o curso e ir embora... era muito desesperador”*.

Essas ocorrências não são isoladas, mas sim estruturais, atingindo diversas alunas que compartilham trajetórias semelhantes: *“todas as minhas amigas já passaram por isso, independente se elas eram brancas, indígenas, negras, asiáticas”*. No entanto, ela identifica que a racialização amplifica a vulnerabilidade, particularmente no que se refere à hipersexualização: *“homens, no geral, eles têm essa hipersexualização em corpos negros e, aqui em Foz do Iguaçu, em corpos indígenas também [...] por serem mais, entre muitas aspás, quentes, mais selvagens [...] acham que estão cantando a*

*gente e estão sendo extremamente violentos*”, o que aponta diretamente para uma violência de gênero–racial historicamente construída. A participante reconhece, no contraste com as vivências de colegas brancas, a confirmação dessas desigualdades: *“elas falavam que era seguro... e eu achava que eu estava ficando maluca”*. A participante demonstra também como seu corpo negro e feminino a impede inclusive de portar instrumentos de autodefesa: *“a gente, enquanto pessoas negras, serem pegadas com essas coisas, com qualquer coisa de autodefesa, não vai ter uma abordagem de que se fosse uma pessoa branca, entendeu? [...] Mas o que vem primeiro, a violência de gênero ou a violência racial? Sempre tem esse questionamento”*.

A participante relata também que, ao buscar apoio ou validação de colegas homens, recebeu respostas de descrédito: *“eles falavam: sério? Mas você tem certeza disso?”*. Esse deslegitimar masculinizado reforça sua sensação de isolamento e de autodesconfiança, levando-a a duvidar da própria percepção: *“eu passei uns seis meses achando que eu tava maluca”*. Durante seu relato, a participante expõe que o impacto emocional dessas experiências ultrapassa o trajeto e invade dimensões íntimas de sua vida, afetando inclusive sua espiritualidade: *“eu passo o dia todo tentando sobreviver, e quando chega a noite minha mente ainda tá nisso”*.

A questão da mobilidade se articula diretamente a essas violências. A entrevistada utiliza o intercampi para evitar caminhar em horários vulneráveis e recorre a motoristas de aplicativo até mesmo para percursos extremamente curtos — *“eu peço Uber do El Punto até a minha casa... não dá nem um quilômetro”* — devido ao medo da descida escura e isolada. Ao caminhar, escolhe trajetos pela Tancredo, mesmo que sejam mais longos, porque *“dentro do bairro eu acho mais perigoso... porque é casas, é van, é carros que passam [...] as casas daqui tem tudo muro”*. Essa escolha ilustra o que o urbanismo feminista aponta: mulheres priorizam segurança sobre eficiência, mesmo que isso signifique maior gasto de tempo e muitas vezes de dinheiro.

Em relação a infraestrutura do transporte público, ela observa que os pontos de ônibus da avenida principal, Tancredo Neves, estão em boas condições, contrastando com os extremamente precários existentes na Avenida Tarquínio que conecta ao Campus JU: *“os da Avenida do JU pra cá, eles não são ok, gente. Pelo amor de Deus, ainda são de madeira. E tem uns que não tem nem cobertura nem nada”*. Ao ser questionada sobre pontos positivos em seus trajetos, a resposta é simbólica: *“frutas no caminho... goiaba, jaca”*. A ausência quase total de elementos positivos reforça o peso

desproporcional das violências e carências estruturais.



Figura 32 – Mapa mental elaborado pela Participante 05.  
Fonte: Acervo da autora.

1. Iluminação
2. Movimento de pessoas
3. Ruas com fluxo de veículos
4. Comércio abertos
5. Autonomia
6. Policiamento
7. Tempo
8. Dinheiro
9. Conforto
10. Infraestrutura de calçadas/ruas

Figura 33 – Ordenação de palavras da Participante 05.  
Fonte: Acervo da autora.

## 5.6 PARTICIPANTE 06

PARTICIPANTE 06	
Gênero:	Homem cisgênero
Cor/raça:	Preta
Orientação sexual:	Heterossexual
Idade:	28 anos
Origem:	Haiti
Curso:	Geografia
Campus Frequentado:	Parquetec, Jardim Universitário e Integração

A vivência do Participante 06, ainda que seu gênero o situe, em tese, na posição socialmente associada à mobilidade autônoma e à liberdade de circular, sua raça e sua condição de estrangeiro introduzem camadas de vulnerabilidade que reconfiguram seu cotidiano. A infraestrutura física dos trajetos aparece como um eixo central de desconforto e precariedade em sua rotina. O entrevistado mora perto do ponto de ônibus e do Jardim Universitário, mas o acesso, que envolve trechos de terra, sem calçamento adequado, que *“sujam as calças, os sapatos”* em dias de chuva, e a presença de terrenos vazios, configuram um ambiente pouco convidativo e inseguro. Embora reconheça que a rua onde mora é bem iluminada, identifica a descida próxima ao JU, perto do rio, como um espaço crítico, *“muito estranho”*, onde *“sempre acontecem coisas... é muito perigoso”*.

Em relação ao transporte público, sua narrativa reforça algumas desigualdades da distribuição de infraestruturas no território. Enquanto os pontos na Tancredo, em especial, o ponto da Itaipu, se mostra como um ambiente mais seguro e confortável, com bastante iluminação, segurança e bancos, ele se refere ao ponto próximo de sua casa como apenas *“o lugar para esperar o ônibus, não é o ponto de ônibus”*, argumentando que é *“só um banco, nem está bem sólido... nada de confortável”*. Além disso, reforça que os ônibus deveriam ter uma capacidade maior de passageiros, porque em horários de pico ficam lotados e ainda mais desconfortáveis no calor. Em relação aos horários, o participante considera regular em dias úteis, porém considera muito insuficiente nos finais de semana, principalmente porque compromete seu horário de trabalho: *“pior no domingo, passa a cada duas horas. [...] ou você chega muito cedo no trabalho ou muito atrasado no trabalho [...] por exemplo, o primeiro*

*ônibus sai às 5h15, o próximo sai às 6h50... daí não tenho como chegar no trabalho às 7h”.*

Por sua vez, em seu relato, o participante também evidencia um cotidiano permeado por desafios de segurança que, por ter crescido em um contexto de forte insegurança urbana no Haiti, alguns hábitos de autoproteção já são internalizados à sua rotina, como por exemplo quando afirma evitar ao máximo sair muito tarde ou muito cedo de casa e descreve uma postura de hipervigilância constante ao andar pelas ruas, independente do horário. Ao ser questionado diretamente sobre essa percepção, ele menciona a tamanha violência urbana retratada nos veículos de comunicação e responde *“estou tentando me convencer que estou seguro, mas olhando as notícias... não tanto”*. Ele complementa ainda, mencionando o sentimento de desamparo vivido por ser estrangeiro ao relatar: *“sendo estrangeiro, na verdade, eu não sei onde eu tenho que me dirigir se acontecer alguma coisa comigo”*. Ele menciona também que espaços como a baixada próxima ao JU e o terminal urbano à noite, são identificados como lugares de forte insegurança, em que menciona sentir que *“tem algo de errado”* e teme sofrer qualquer tipo de violência. Nessa discussão, ele sugere que a maior presença e atuação da polícia nos espaços públicos é essencial à sensação de segurança na cidade.

O uso de transportes por aplicativo surge como uma opção somente na ausência de funcionamento do transporte público, ocorrendo geralmente nos períodos noturnos. Ele afirma, ainda que, independente de ser mais seguro, confortável ou rápido, se houvesse a oferta de ônibus noturnos ele optaria pelo transporte coletivo, afirmando que o custo financeiro, para ele, tem um peso maior: *“é mais econômico, né? Porque pegar o aplicativo é 20, 30 reais, de ônibus você não paga com o passe estudantil, é de graça”*.

Sua consciência sobre como é percebido na cidade aparece com força quando comenta que a presença de seu corpo masculino negro pode gerar insegurança em outras pessoas, sobretudo mulheres. Ele relata que, ao perceber que alguém à sua frente se sente incomodado, tende a *“atravessar para o outro lado”* para *“não ser a causa do seu stress”*, gesto que dialoga com debates do urbanismo feminista sobre como mulheres adaptam seus trajetos para fugir de situações de risco, ao mesmo tempo em que mostra que homens negros também ajustam sua conduta para não serem vistos como perigosos. Esse receio se torna ainda mais explícito ao relatar que *“prefere passar onde tem luz”* pois teme que uma pessoa possa *“me confundir com um*

*bandido... com um delinquente”* porque *“vivendo num mundo onde ainda os pretos, os negros não são aceitos como ser humanos, como gente de bem por completo”* a cor influencia. Esse relato se traduz como uma forte evidência de que o racismo estrutural, se espacializa e o obriga a gerir não só o medo de ser vítima de violência, mas também o medo de ser lido como ameaça.

Mesmo sem relatar experiências diretas de xenofobia, ele menciona episódios aparentemente inofensivos, mas desconfortáveis de assédio no ambiente de trabalho, cometidos tanto por homens quanto por mulheres, em que se sente hipersexualizado por suas características físicas, diretamente associado à hipersexualização dos corpos de mulheres racializadas, como já comentado anteriormente. A interseccionalidade emerge especialmente quando ele afirma que os diferentes marcadores sociais influenciam na forma como você lê a cidade e como você é lido por ela: *“a maneira de perceber a cidade e a maneira de ser percebido... meu sexo, meu gênero, minha cor, tudo influencia”*, e aponta que, na sua perspectiva, ser homem pesa mais na forma como ele é visto, pois *“infelizmente, a gente vive num mundo assim, os homens são mais deseducados. E a maioria, nem todos os homens, mas é sempre o homem que está fazendo as coisas erradas. E daí coloca todo mundo no mesmo saco”*. Isso revela como a masculinidade negra é, ao mesmo tempo, vulnerável à violência e alvo de suspeita, deslocando a ideia de que homens, de forma homogênea, usufruem de mobilidade irrestrita.

1. Policiamento
2. Iluminação
3. Infraestrutura de calçadas/ruas
4. Conforto
5. Autonomia
6. Ruas com fluxo de veículos
7. Movimento de pessoas
8. Tempo
9. Dinheiro
10. Comércios abertos

Figura 34 – Ordenação de palavras do Participante 06.  
Fonte: Acervo da autora.

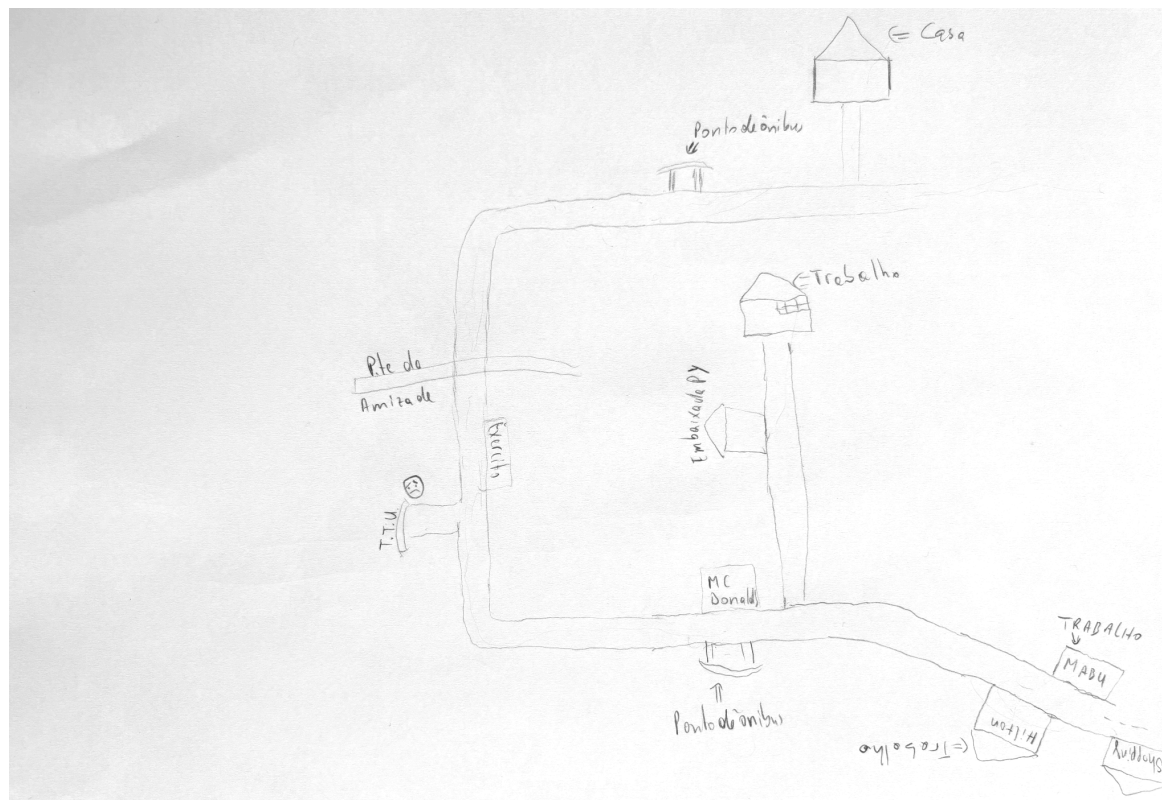


Figura 35 – Mapa mental elaborado pelo Participante 06.  
Fonte: Acervo da autora.

## 5.7 PARTICIPANTE 07

PARTICIPANTE 07	
Gênero:	Homem cisgênero
Cor/raça:	Parda
Orientação sexual:	Heterossexual
Idade:	24 anos
Origem:	Brasil
Curso:	Geografia
Campus Frequentado:	Parquetec e Integração

A narrativa do Participante 07 é marcada por interseccionalidades particulares, reconhecendo seus privilégios por ser homem e heterossexual, no entanto, enfrenta racismo, abordagens policiais abusivas e estigmas territoriais.

Em relação à infraestrutura física dos trajetos, ele expressa insatisfação com o transporte coletivo, que considera longo o tempo de espera e as trocas de motorista,

dando ênfase à baixa oferta nos finais de semana: *“ônibus final de semana também é péssimo. Não tem ônibus. Domingo não existe ônibus nessa cidade”*. Ele também reconhece a precariedade de ciclovias e a insegurança para pedalar em diversos trechos, ilustrando como a cidade restringe opções de mobilidade sustentável porque os motoristas de veículos *“não respeitam”*, *“não tem condição de andar pra aquela região do centro ali, que vai morrer”*.

Em seu trajeto cotidiano, o entrevistado costuma utilizar o transporte coletivo para chegar até a universidade alegando que sua rotina permite esse planejamento de horários, mas para voltar para casa no período noturno, por volta das 23h, opta sempre por ir à caminhando para não esperar por um ônibus. Apesar desse trajeto ter uma boa infraestrutura de caminhada, ele relata que esse trecho *“não tem iluminação”* e é bem vazio. Apesar disso, ele diz que o percurso é *“bem suave”*, porque as pessoas o enxergam como potencial agressor: *“as pessoas olham pra mim e acham que eu que sou assaltante”*. Essa fala revela como gênero e raça atuam conjuntamente, conferindo a ele um tipo de proteção que, na verdade, deriva de um estigma racista associado a homens pardos e negros. Ele reforça isso ao afirmar que anda *“com a cara fechada”*, corporificando uma performance de *“não vulnerabilidade”*, atribuindo segurança à própria postura, naturalizando a ideia de que a sobrevivência masculina racializada depende de si e não de desigualdades no direito à cidade. Contudo, esse *“sentir-se seguro”* é contraditório, pois ele mesmo afirma que, para uma mulher, especialmente sua irmã morena, o mesmo trajeto não seria seguro. Ademais, a afirmação de que *“quem é assaltado é quem anda bobão”* revela uma compreensão limitada sobre a dinâmica da violência urbana, ao atribuir responsabilidade individual a situações que são, na verdade, estruturais e independem do comportamento da vítima. Essa perspectiva ignora que fatores sociais e circunstanciais moldam profundamente a exposição ao risco, e que a violência não é resultado de desatenção, mas de desigualdades sistêmicas e falhas na provisão de segurança pública.

Quanto aos desafios de segurança, sua narrativa é profundamente marcada pelo racismo e pela violência policial, mesmo que ele normalize essas experiências a ponto de descrevê-las como *“bem normal”*. Relata já ter sido abordado por policiais três vezes aqui na cidade, incluindo uma abordagem agressiva enquanto caminhava a noite em regiões periféricas: *“colocaram a arma na minha cabeça [...] atravessaram o carro no meio da rua [...] ‘para, seu vagabundo’”*. Como mecanismo de defesa, se ajusta previamente, antecipando a violência estatal ao colocar as mãos na cabeça, anunciar

previamente o local do celular e da carteira e manter uma postura de submissão. Ele relata que só não foi baleado porque já aprendeu a se portar para evitar o risco: “*se eu colocar a mão na cintura, eu levo tiro*”. Essa naturalização da violência, reflexo também das experiências de inseguranças em sua cidade de origem, revela um impacto direto do racismo estrutural sobre seu direito à cidade, evidenciando o processo de dessensibilização produzida pela violência racializada, sobretudo contra homens jovens pardos e negros, que aprendem a conviver com o risco como se fosse parte inevitável da vida urbana. Além disso, ele relata diversos episódios de racismo em festas, jogos de futebol e espaços universitários: “*já passei por umas coisinhas... perdi até as contas*”. Relatos incluem ofensas, preconceitos sobre nortistas, estigmas sobre indígenas e discriminações cotidianas mascaradas de “*brincadeira*”.

Em paralelo, ele demonstra consciência de que sua segurança é distinta da segurança de mulheres. A tensão de gênero aparece fortemente quando ele relata que mulheres frequentemente pedem para ficar ao seu lado no ponto de ônibus porque se sentem inseguras. Por um lado, isso evidencia sua consciência da vulnerabilidade feminina no espaço urbano; por outro, revela como ele ocupa socialmente a posição de “*protetor*”, típica de masculinidades tradicionais. Quando fala da região do JU, afirma: “*para um homem é tranquilo... para mulheres, não*”. Quando questionado sobre lugares onde não deixaria suas irmãs irem, ele responde imediatamente: “*Vila Portes à noite, Três Lagoas, Porto Meira*”, e destaca que a cor da pele delas mudaria o nível de risco em determinados lugares: “*para minha irmã branca, beleza... para minha irmã morena, não*”. Assim, ainda que não articule o conceito formalmente, ele reconhece que a racialização sobreposta ao gênero produz níveis diferentes de insegurança.

O entrevistado traz também uma visão crítica e importante sobre segregação socioespacial, sobretudo quando identifica claramente a existência de “*bolhas territoriais*” que reproduzem desigualdade urbana e restringem oportunidades de lazer e circulação, especialmente entre populações de baixa renda. Sua vivência no Porto Meira, local onde trabalha, reforça sua percepção de que a cidade limita simbolicamente e materialmente o acesso de certos grupos a determinados espaços, reproduzindo o que a literatura chama de cidades fragmentadas, onde o pertencimento é definido por classe e por lugar de moradia.

No entanto, surge uma dimensão complexa da análise: ao mesmo tempo em que é vítima de racismo e estigmatização, ele também reproduz estereótipos territoriais ao se referir às ocupações e favelas como “*lugares perigosos*”. Há aqui um ponto

crítico pois sua própria experiência de violência urbana e o fato de ter crescido em território marcado por conflitos faz com que adote critérios de risco semelhantes aos discursos que o discriminam. Essa contradição revela como o racismo estrutural opera por múltiplos eixos, produzindo tanto violência quanto mecanismos de autodefesa e reprodução simbólica da desigualdade. Sua fala revela também um conflito interno entre compreender racionalmente o racismo estrutural e, ao mesmo tempo, sentir-se impotente diante dele: “Eu, [nome], vou fazer o quê? Eu não posso ir contra o sistema”. Essa resignação evidencia uma dimensão subjetiva que o urbanismo feminista e os estudos críticos de raça destacam: a cidade não apenas distribui desigualdades no espaço, mas produz corpos que se adaptam ao medo, normalizando violências impostas por instituições que deveriam proteger.

A fala do participante revela uma contradição estruturante entre a autoimagem de alguém “tranquilo” e “na paz” e a realidade de uma trajetória profundamente atravessada por violências institucionais, raciais e interpessoais, que moldam suas formas de estar na cidade. Embora se apresente como alguém que evita conflitos, ele mesmo descreve episódios em que reagiu fisicamente após sentir-se provocado, evidenciando como sua socialização em contextos marcados pela violência produziu uma masculinidade defensiva. Essa ambiguidade mostra que suas práticas e percepções não derivam de incoerência individual, mas da tensão constante entre o não se envolver em violência e a necessidade de se proteger em um ambiente urbano que o lê simultaneamente como vulnerável e como potencialmente perigoso.

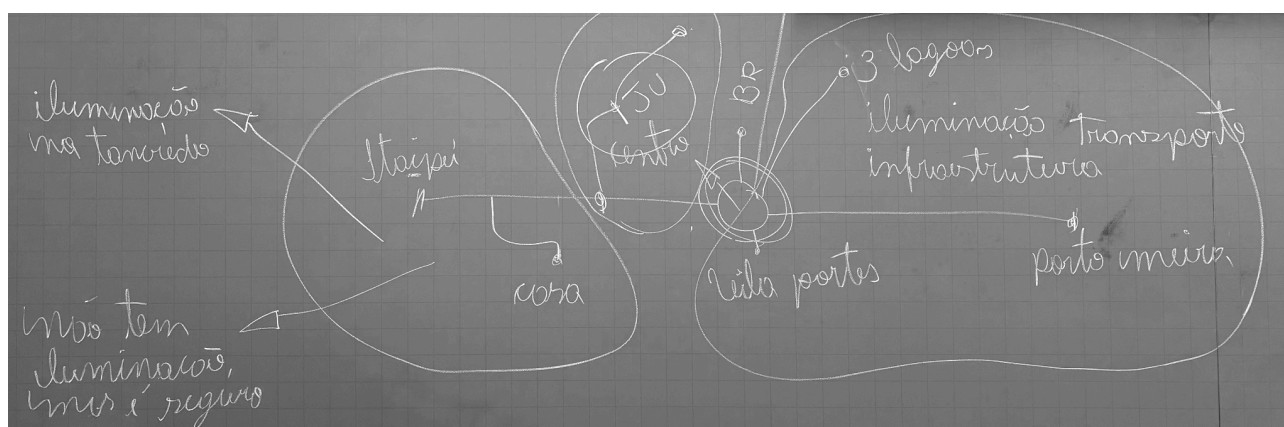


Figura 36 – Mapa mental elaborado pelo Participante 07.  
Fonte: Acervo da autora.

1. Tempo
2. Ruas com fluxo de veículos
3. Autonomia
4. Infraestrutura de calçadas/ruas
5. Dinheiro
6. Conforto
7. Movimento de pessoas
8. Comércio abertos
9. Policiamento
10. Iluminação

Figura 37: Ordenação de palavras do Participante 07.  
Fonte: Acervo da autora.

## 5.8 PARTICIPANTE 08

PARTICIPANTE 08	
Gênero:	Homem cisgênero
Cor/raça:	Branca
Orientação sexual:	Homossexual
Idade:	43 anos
Origem:	Paraguai
Curso:	História da América Latina
Campus Frequentado:	Jardim Universitário

Embora seja estrangeiro, o Participante 08 ocupa uma posição social marcada por privilégios importantes — sobretudo por ser homem branco e por não ser imediatamente lido como homossexual, já que não performa traços considerados afeminados. Essa combinação de marcadores faz com que muitos dos desafios que enfrenta na cidade estejam menos relacionados a dinâmicas sociais discriminatórias e mais às limitações estruturais da própria urbanidade de Foz do Iguaçu. Sua orientação sexual, embora relevante para sua autopercepção, não se converte em risco direto nos trajetos, justamente porque sua expressão de gênero o protege de leituras sociais estigmatizadas.

A mobilidade cotidiana do participante é estruturada por longos deslocamentos entre Morumbi, TTU e JU, condicionados ao uso do transporte coletivo e a longas viagens: *“Pra faculdade... tenho que tomar dois ônibus, tenho que ir até a TTU, e esperar a linha 10 que é a que passa aqui [...] é complicado”*. O tempo gasto no trajeto entre trabalho, casa e universidade — geralmente superior a uma hora e meia — evidencia que a falta de conectividade direta entre regiões impõe uma rotina rígida, que exige planejamento constante e limita possibilidades de vivenciar outras dimensões da cidade como o lazer e a sociabilidade, constituindo, portanto, uma barreira concreta ao direito à mobilidade. Essas limitações se intensificam nos finais de semana ou à noite, quando os horários de ônibus se tornam ainda mais escassos. Apesar das dificuldades, ele valoriza a previsibilidade e a qualidade do sistema — *“posso olhar em um aplicativo, e ele me diz que o ônibus vai passar em 10 minutos, e que passe verdadeiramente em 10 minutos, é muito bom”* — especialmente ao compará-lo com a capital de seu país, Assunção, onde *“não há uma frequência de horários respeitados [...] posso esperar muito ou posso esperar pouco, depende da sorte”*. Essa comparação demonstra que a forma como percebemos o espaço não é universal, mas depende da régua subjetiva de vivências e referências que cada pessoa carrega.

No que se refere à infraestrutura física, o participante descreve um cotidiano marcado por calçadas estreitas, descontínuas e muitas vezes inexistentes, especialmente em trechos com terrenos vazios, que o obrigam a alternar constantemente entre o asfalto e pequenos trechos de passeio: *“calçada tem, mas não tem em toda a extensão [...] eu sempre estou sobre o asfalto”*. Além disso, a insegurança é acentuada no trajeto noturno do ponto de ônibus até sua casa devido à iluminação insuficiente: *“é um trecho de 50 metros entre luz e luz, que é escuro”*. Essa condição exemplifica uma das críticas centrais do urbanismo feminista: uma cidade que não sustenta o caminhar, modo de deslocamento fundamental especialmente para pessoas sem acesso a transporte individual.

Ele destaca também a dificuldade estrutural de deslocamentos entre bairros, descrevendo Foz como *“um arquipélago de ilhas — são ilhas na cidade, não tem uma coesão. E às vezes, se mover entre uma ilha e outra é complicado”*. A percepção de uma cidade fragmentada, com grandes vazios e baixa conectividade, indica que, para ele, o direito à cidade é mediado pelo tempo de deslocamento, pelo planejamento minucioso dos trajetos e pela dificuldade de circular entre diferentes partes da cidade

sem automóvel: “é uma cidade que se nota que está muito pensada para quem tem o veículo. É complicado”.

Em relação à segurança, sua narrativa oscila entre sensação de proteção e percepção de risco em situações específicas. Ele associa segurança à presença de pessoas e de agentes institucionais, afirmando que o TTU é “bastante seguro” pela presença de policiais e que o ponto de ônibus em frente ao JU é “geralmente seguro” devido ao fluxo de estudantes no horário de saída das aulas. Por outro lado, trechos mal iluminados e com pouca circulação despertam cautela e aceleram seu ritmo de caminhada.

A dimensão de gênero e sexualidade aprofunda sua leitura interseccional. Ao afirmar que “por ser homem” tem uma segurança que mulheres não têm, ele explicita a consciência do privilégio de gênero e se aproxima de uma leitura feminista da cidade, reconhecendo que os riscos que enfrenta são muito menores do que aqueles vividos por mulheres. Em relação à sua homossexualidade, não relata violências diretas em Foz, mas atribui isso ao fato de não ser lido socialmente como gay. Reconhece que a homofobia recai com maior força sobre performances dissidentes e observa que não costuma demonstrar afeto em público — hábito moldado por sua socialização em Assunção, onde andar de mãos dadas significava risco de repressão.

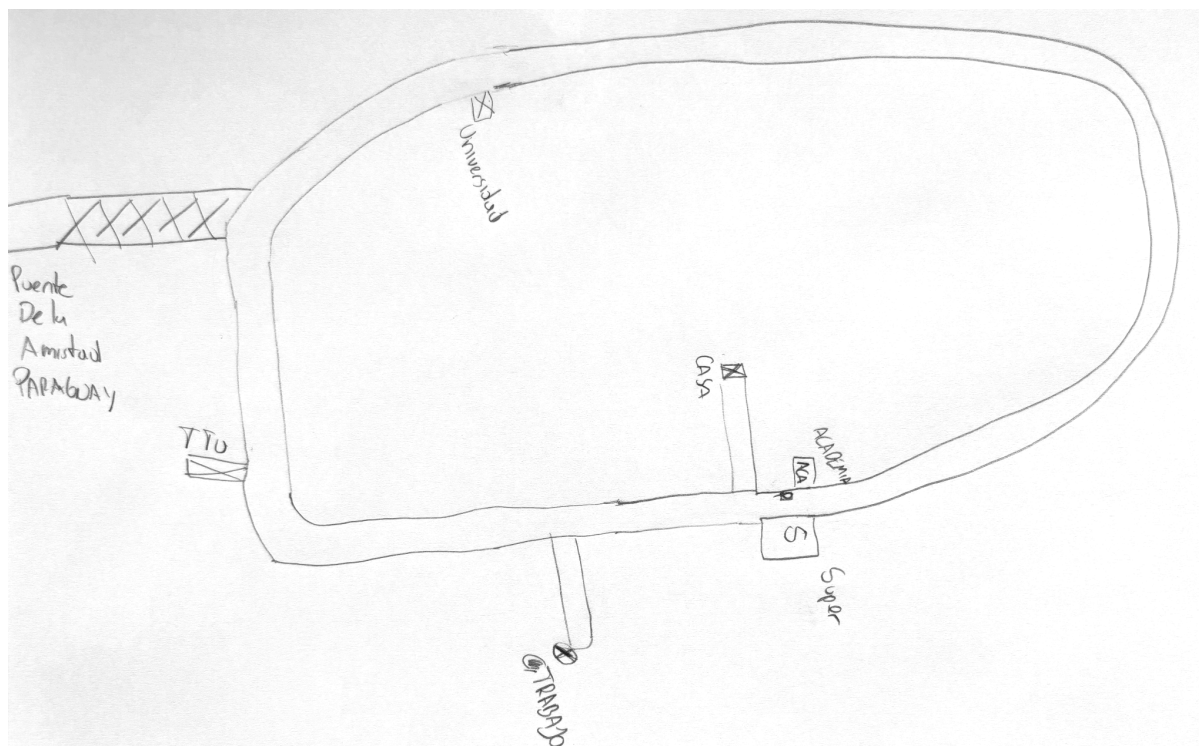


Figura 38 – Mapa mental elaborado pelo Participante 08.  
Fonte: Acervo da autora.

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Iluminação</li> <li>2. Infraestrutura de calçadas/ruas</li> <li>3. Conforto</li> <li>4. Autonomia</li> <li>5. Comércio abertos</li> <li>6. Movimento de pessoas</li> <li>7. Policiamento</li> <li>8. Ruas com fluxo de veículos</li> <li>9. Tempo</li> <li>10. Dinheiro</li> </ol>
--

Figura 39 – Ordenação de palavras do Participante 08.  
Fonte: Acervo da autora.

## 5.9 PARTICIPANTE 09

PARTICIPANTE 09	
Gênero:	Homem cisgênero
Cor/raça:	Indígena
Orientação sexual:	Homossexual
Idade:	26 anos
Origem:	Paraguai
Curso:	Letras
Campus Frequentado:	Jardim Universitário

A experiência urbana do Participante 09 compõe um retrato complexo de como gênero, raça, nacionalidade e classe se combinam para produzir uma sensação de cidade relativamente segura, mas atravessada por limitações estruturais de mobilidade, infraestrutura precária e desigualdades territoriais.

No que diz respeito à infraestrutura física dos trajetos, o participante identifica diferenças marcantes entre os bairros onde morou, especialmente na região da Vila A, onde frequentemente precisava caminhar por trechos sem calçada, descrevendo ainda que, em dias de chuva, o percurso ficava *“todo cheio de lama”*, afetando seu deslocamento e trazendo riscos de queda e desconforto. Nesse sentido, para ele, *“a distância é menos importante que a comodidade”*, e afirma que o conforto para ele está

principalmente ligado à infraestrutura física: *“Para mim o conforto é muito importante [...] eu já peguei caminhos mais longos só porque eram melhores [...] só porque um caminho é mais organizado, mais limpo, com mais infraestrutura, com as calçadas em melhores condições, eu geralmente prefiro”*. Essa fala explicita uma sensibilidade afinada com o urbanismo feminista e com a ideia de cidade do cuidado: não se trata apenas de chegar, mas de como se chega, com que conforto, em que condições ambientais e com que nível de esforço físico e mental. Atualmente morando no centro da cidade, o problema percebido é a iluminação precária do ponto de ônibus, que é *“cercado por árvores e edificações”*; no entanto, o sentimento gerado não remete ao medo de algum tipo de violência, e sim a uma preocupação em não ser visto pelo motorista do transporte coletivo: *“quando eu vou pegar o ônibus, eu fico com medo do motorista não ver”*.

Durante a entrevista, ele também critica a falta de infraestrutura em bairros periféricos, sobretudo no entorno do JU e em áreas ainda pouco habitadas, associando o sentimento de insegurança com a ausência de vitalidade urbana, explicando que *“durante muito tempo o JU foi um lugar totalmente desabitado”* e que a falta de políticas públicas que incentivem o lazer e circulação também contribui para a sensação de abandono.

Segundo sua narrativa, sua rotina é marcada pela combinação de diferentes sistemas de transporte que resultam em experiências bastante diferentes acerca do espaço urbano. A empresa na qual o participante trabalha oferece transporte especial para os funcionários, garantindo maior segurança, previsibilidade e conforto. No entanto, para os demais deslocamentos - como frequentar a universidade no período noturno - ele recorre ao transporte público municipal. O entrevistado reconhece a importância do passe livre estudantil e defende uma *“valorização do transporte público”* que rompa a estigmatização de que ônibus é *“coisa de pobre”*, imaginando um sistema digno, confiável e usado por todos. Entretanto, ele denuncia a baixa frequência noturna, o limite de circulação até por volta da meia-noite e a necessidade de recorrer a aplicativos de transporte particulares em horários em que o serviço já não está disponível, o que encarece a mobilidade e restringe o direito ao lazer, ao convívio e ao uso da cidade fora do horário produtivo.

Sobre os desafios de segurança, enquanto muitos associam Foz e a região trinacional a *“um lugar inseguro, dominado pelo narcotráfico”*, ele alega que *“se me pedissem para descrever Foz, eu falaria que é uma cidade tranquila, segura”*. No

entanto, ao ser convidado a refletir sobre por que percebe a cidade dessa forma, ele responde assertivamente: *“porque eu sou um homem”*, reconhecendo que seu gênero produz uma camada de proteção social. Ele também ressalta que, por ser um homem gay que transita em casal, se sente ainda mais protegido porque *“uma pessoa geralmente pensa duas vezes antes de mexer com dois homens”*. Apesar disso, relata ter vivenciado um episódio isolado de homofobia dentro de um ônibus, quando um senhor reagiu à demonstração de afeto dizendo: *“ai, meu Deus, é o fim dos tempos”*. Ainda que raro, o episódio evidencia como a sexualidade, associada a essa liberdade relativa e a pequenos sinais de desaprovação, podem emergir como um vetor de vulnerabilidade, especialmente em espaços coletivos.

A percepção de segurança do participante também é atravessada pela sua identidade racial e nacionalidade. Ele se identifica como descendente de indígenas e reconhece que sua relação com a polícia é diferente da de pessoas negras brasileiras, afirmando: *“eu não tenho essa relação com a polícia de medo [...] talvez porque eu não fui socializado nessa cultura”*. Essa reflexão expõe o papel da socialização nacional e racial na produção de medos urbanos, destacando como o Brasil carrega uma história de violência policial voltada contra grupos racializados, especialmente homens negros.

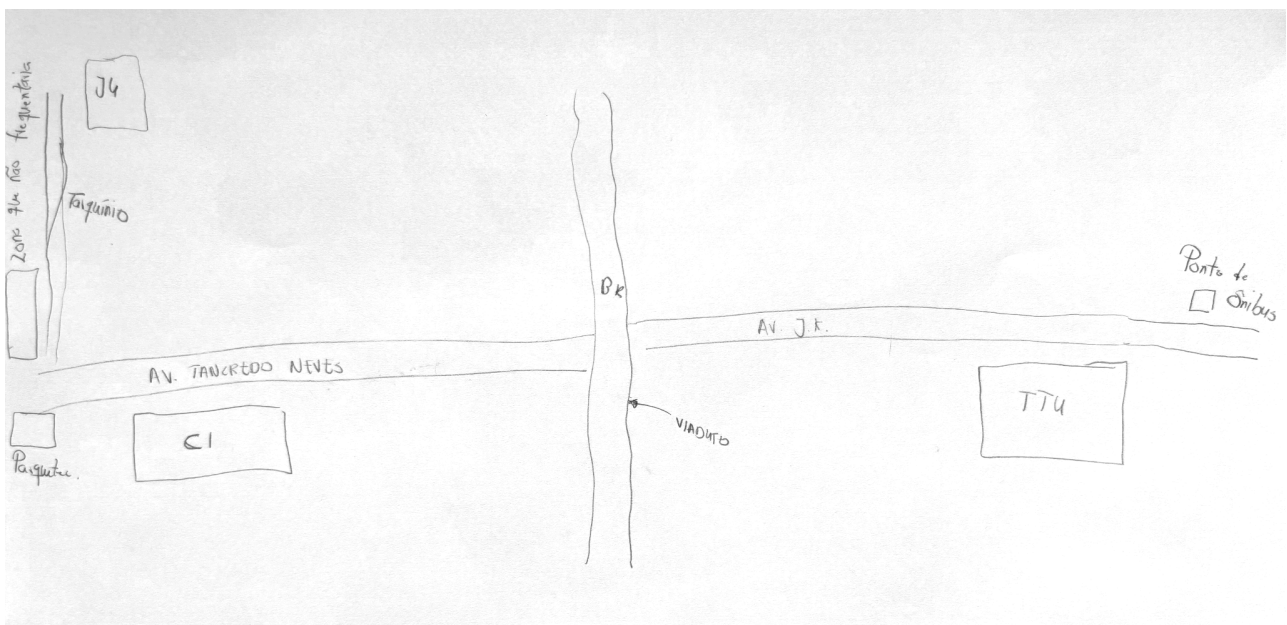


Figura 40 – Mapa mental elaborado pelo Participante 09.  
Fonte: Acervo da autora.

1. Infraestrutura de calçadas/ruas
2. Movimento de pessoas
3. Comércio abertos
4. Conforto
5. Iluminação
6. Ruas com fluxo de veículos
7. Autonomia
8. Tempo
9. Dinheiro
10. Policiamento

Figura 41 – Ordenação de palavras do Participante 09.  
Fonte: Acervo da autora.

## 5.10 PARTICIPANTE 10

PARTICIPANTE 10	
Gênero:	Homem cisgênero
Cor/raça:	Branca
Orientação sexual:	Heterossexual
Idade:	18 anos
Origem:	Brasil
Curso:	Ciência Política e Sociologia
Campus Frequentado:	Integração

A partir da entrevista do Participante 10, foi possível identificar como seus marcadores sociais influenciam diretamente a forma como ele vivencia a cidade, ainda que, de certa forma, ele não reconheça isso plenamente. Sua narrativa evidencia privilégios típicos de grupos hegemônicos, sobretudo no que diz respeito à segurança, liberdade de circulação e leitura do espaço urbano.

O participante circula pela cidade principalmente por meio do transporte coletivo e nos eixos das grandes avenidas, organizando seu dia em torno dos horários das linhas. Apesar da crítica ao sistema de transporte ser central em sua narrativa, citando motivos como a baixa frequência, a lotação e a imprevisibilidade dos ônibus — quando perde um horário significa mais uma hora de espera, afetando seus estudos,

alimentação e rotina —, sua localização na Vila A, perto de pontos estratégicos e de um importante espaço de lazer, garante trajetos relativamente curtos, seguros, bem estruturados e integrados à malha principal. Do seu ponto de vista, a cidade possui uma boa infraestrutura de caminhabilidade, homogeneidade nas vias e boa iluminação. Com relação à infraestrutura do entorno de seu local de moradia, o único problema mencionado foi em relação ao acesso ao ponto de ônibus da Avenida Tancredo Neves, no cruzamento com a Sasdelli, onde não existe faixa de pedestre, obrigando travessias arriscadas entre duas grandes avenidas.

Quanto à segurança, ele relata nunca ter sofrido assalto, roubo ou assédio nos percursos ligados à universidade, tampouco conhece casos diretos envolvendo pessoas próximas, e por isso tende a descrever Foz como um lugar “*tranquilo*” em comparação com outras cidades em que já morou. Em sua fala, ele reconhece que a percepção do ambiente urbano se transforma conforme o horário e a leitura de risco. No entorno do JU, afirma circular sem problemas durante o dia, mas evita fazê-lo à noite pois a ausência de iluminação e a presença de mata produzem um cenário de insegurança. No entanto, sua fala evidencia diferenças marcantes de gênero quando relata que uma colega que faz o mesmo caminho relata sentir medo quando volta sozinha e se sente mais segura quando pode caminhar com ele, que à luz do urbanismo feminista revela o papel protetivo e menos vulnerável atribuído à presença masculina em ruas vazias e mal movimentadas à noite. No entanto, a percepção do entrevistado é outra: “*Normalmente, se você está sozinho, eu acho que você vira um alvo, né? [...] Eu acho que nem é pelo fato dela estar indo com o homem, alguma coisa do tipo*”. Essa interpretação da percepção de segurança apenas como efeito de não estar só, reduz de forma significativa a compreensão de como as dinâmicas sociais operam sobre os corpos no território, apagando os marcadores que efetivamente estruturam quem é mais ou menos vulnerável na cidade.

Assim, a análise evidencia que a experiência urbana do participante está atravessada por privilégios de gênero, raça e classe, que permitem que ele vivencie a cidade com maior liberdade, tranquilidade e autonomia. Sua fala revela como a sensação de segurança, para determinados marcadores sociais, é mais associada à infraestrutura física do que às posições sociais ocupadas pelos sujeitos.

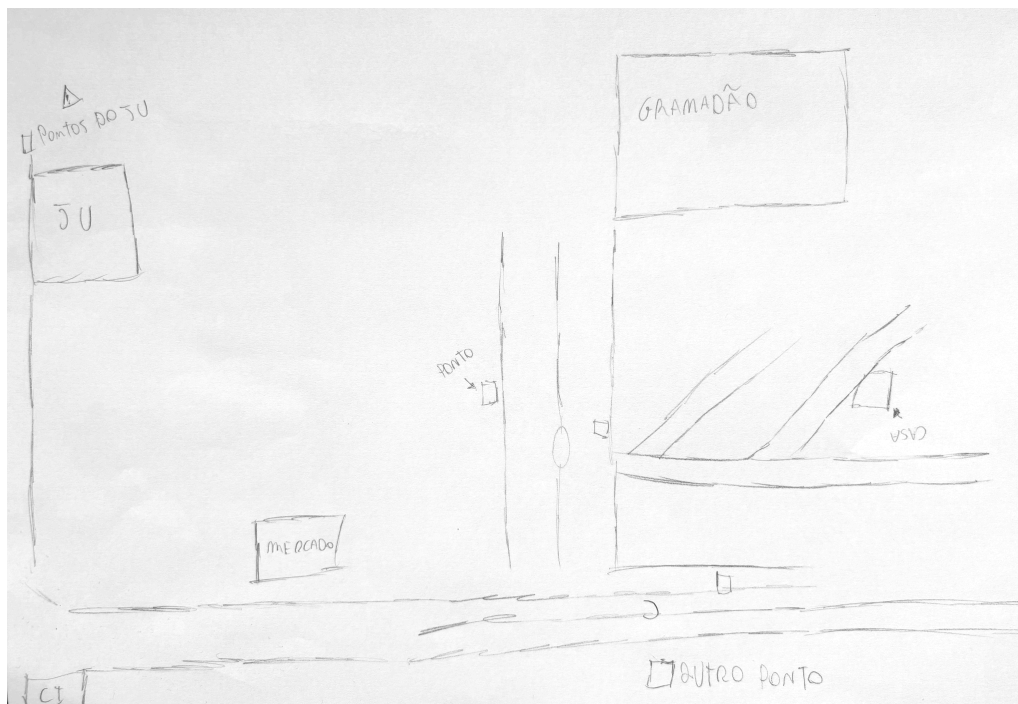


Figura 42 – Mapa mental elaborado pelo Participante 10.  
Fonte: Acervo da autora.

1. Infraestrutura de calçadas/ruas
2. Autonomia
3. Iluminação
4. Comércio abertos
5. Conforto
6. Policiamento
7. Dinheiro
8. Tempo
9. Movimento de pessoas
10. Ruas com fluxo de veículos

Figura 43 – Ordenação de palavras do Participante 10.  
Fonte: Acervo da autora.

## 5.11 PARTICIPANTE 11

PARTICIPANTE 11	
Gênero:	Homem cisgênero
Cor/raça:	Branca

Orientação sexual:	Bissexual
Idade:	22 anos
Origem:	Brasil
Curso:	Arquitetura e Urbanismo
Campus Frequentado:	Parquetec e Jardim Universitário

A partir dos relatos do Participante 11, evidencia-se uma posição interseccional em que privilégios de raça e gênero se combinam com vulnerabilidades ligadas à sexualidade dissidente, à longa distância entre casa, trabalho e universidade, e a um sistema de mobilidade que produz sensação constante de *“falsa segurança”*. Sua rotina é dependente do transporte coletivo, especialmente da linha 320, que utiliza por ser *“um ônibus só”* e reduzir o trajeto antes feito com duas ou três baldeações. Apesar de morar a uma curta distância do ponto, o trajeto atravessa uma paisagem com iluminação insuficiente e *“fachadas cegas”* dos pontos comerciais que só funcionam durante o dia, gerando trechos escuros e pouco acolhedores à noite pela ausência de vitalidade urbana. Essa percepção se intensifica diante de pontos de ônibus que, embora localizados próximos a estruturas institucionais — como o da barreira — produzem apenas uma *“falsa sensação de segurança”*, já que *“não tem nada ao redor”*, a cobertura *“não protege de chuva nem de sol”*, e mesmo em situações de violência *“o pessoal da barreira não fez nada”*.

Ele reconhece ainda que a sua bissexualidade também impacta sua circulação, ainda que de modo mais sutil. Ele afirma que evita demonstrações de afeto com o namorado em público — *“a gente evita andar de mãos dadas”* — por receio de olhares hostis e insultos verbais, relatando episódios de carros que passam *“gritando”* ofensas. Embora não relate agressões físicas motivadas pela LGBTfobia, a autocensura para evitar riscos demonstra como a heteronormatividade segue restringindo formas de existência nos espaços urbanos. Ainda que sua orientação sexual restrinja seu comportamento no ambiente urbano, segundo ele, seu medo predominante é o assalto.

Nos desafios de segurança, sua narrativa revela uma cidade vivida entre a sensação de *“me sentir muito seguro aqui”* — *“tanto é que eu ando com o celular na mão, geralmente, coisa que eu não andaria na minha cidade”* — e o medo recorrente de assaltos e agressões. Ele relata ter sofrido duas tentativas de assalto: uma durante o dia, quando um homem o abordou dando voz de assalto, e outra no Terminal de Transporte Urbano, quando houve agressão física contra seu amigo. Essas

experiências passaram a moldar sua forma de ocupar a cidade, levando-o a caminhar mais rápido, atento e apreensivo, especialmente à noite. Além disso, descreve vários pontos de ônibus como “*mega escuros*” e afirma que, em certos trechos, “*não tem para onde correr*”, o que reforça a ideia de que o desenho urbano pode produzir sensação de aprisionamento e limitar estratégias de autoproteção.

Ao refletir sobre como o gênero opera nesses contextos, ele reconhece que, por ser homem cis, muitos riscos recaem de forma atenuada sobre ele: “*isso daqui não vai influenciar muito... quanto influenciaria, por exemplo. para uma mulher*”. Ele observa que, em situações como atravessar ruas movimentadas, “*sempre tem um cara que vai ajudar se for uma mulher*”, enquanto ele mesmo frequentemente espera longos minutos até que algum carro pare. Essa diferença não é acidental: ela revela como as expectativas de gênero, somadas ao complexo de herói presente nas masculinidades hegemônicas e a práticas de objetificação do feminino, estruturam quem merece cuidado e quem pode ser ignorado no espaço urbano. Trata-se de um padrão que não promove igualdade, mas reforça hierarquias simbólicas, produzindo formas assimétricas de atenção que reproduzem a leitura de mulheres como frágeis e homens como autossuficientes.

Ele destaca alguns pontos positivos, como a renovação de abrigos e a boa oferta de ônibus pela manhã em certos trechos, mas, em contrapartida, critica a precariedade do serviço especialmente em domingos e noites, relatando baixa frequência e alterações de rotas que muitas vezes exigem dois ônibus ou complementação com Uber. Soma-se a isso a insegurança generalizada em pontos próximos a novas áreas residenciais e ao entorno universitário, onde trechos escuros, barreiras institucionais e falta de manutenção ampliam a sensação de vulnerabilidade. Sua experiência revela como o direito à cidade é condicionado por uma infraestrutura que fornece aparências de proteção, mas não garante, de fato, segurança, acolhimento ou liberdade de circulação.

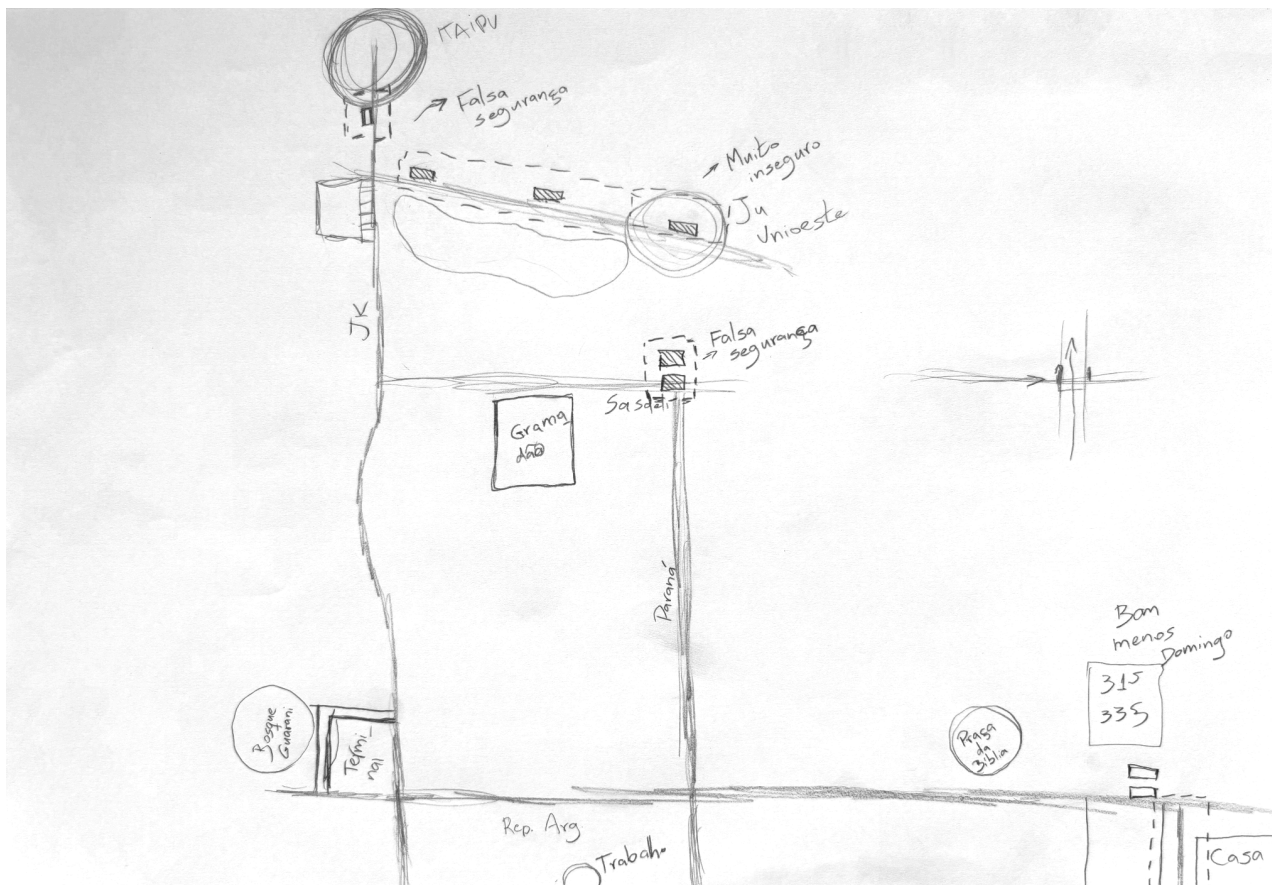


Figura 44 – Mapa mental elaborado pelo Participante 11.  
Fonte: Acervo da autora.

1. Movimento de pessoas
2. Comércio abertos
3. Iluminação
4. Infraestrutura de calçadas/ruas
5. Autonomia
6. Tempo
7. Ruas com fluxo de veículos
8. Conforto
9. Dinheiro
10. Policiamento

Figura 45 – Ordenação de palavras do Participante 11.  
Fonte: Acervo da autora.

## 5.12 PARTICIPANTE 12

PARTICIPANTE 12	
Gênero:	Mulher cisgênero
Cor/raça:	Preta
Orientação sexual:	Heterossexual
Idade:	30 anos
Origem:	Colômbia
Curso:	Desenvolvimento Rural e Segurança Alimentar
Campus Frequentado:	Integração

A vivência da Participante 12 evidencia uma posição interseccional em que gênero, raça, nacionalidade e classe se combinam com estratégias de autonomia e autoproteção construídas ao longo da vida. Ela reconhece que as mulheres estão mais vulneráveis no ambiente urbano, e que, para sobreviver no contexto machista que cresceu, precisou *“aprender a ser forte”* e *“não demonstrar”* vulnerabilidade, criando mecanismos de autodefesa para *“se fazer respeitar”*. Essa postura dialoga diretamente com o urbanismo feminista ao mostrar como a cidade exige das mulheres um esforço emocional e corporal extra para negociar medo, raiva, autoproteção e direito à circulação.

Seus deslocamentos são majoritariamente feitos de bicicleta — modal pelo qual expressa autonomia e prazer — complementados por caminhadas ou uso do ônibus quando chove. Ela descreve que sempre houve ciclovia em seu trajeto, o que reduz riscos, mas as condições de visibilidade e a negligência dos motoristas colocam o ciclista em posição de perigo: *“os motoristas só olham para um lado e esquecem que no meio tem uma ciclovia”*, relata, mencionando quase-acidentes e a falta de consciência sobre o uso compartilhado da via. Mesmo com infraestrutura cicloviária, a responsabilidade pelo próprio cuidado recai sobre ela: olhar repetidamente, antecipar riscos, frear abruptamente quando necessário. Essa dinâmica evidencia como o direito à cidade segue condicionado a encontrar brechas dentro de infraestruturas que não foram planejadas a partir de corpos e necessidades não-hegemônicas.

No que se refere à infraestrutura física, ela identifica problemas de manutenção, como trechos escuros, calçadas irregulares e partes da ciclovia *“começando a levantar por conta das raízes”*, além da presença densa de vegetação, que, embora traga

sombra e conforto térmico no verão, pode gerar sensação de ameaça ou esconderijos. A iluminação é desigual: no sentido Itaipu é “*completamente iluminado*”, mas no sentido centro “*não é suficiente*”, havendo áreas “*completamente escuras*”. Esses contrastes reforçam como a falta de manutenção e continuidade espacial criam uma geografia do medo intermitente, onde a segurança depende da hora do dia, do clima e da vitalidade do entorno.

Quanto aos desafios de segurança, por mais que nunca tenha passado por alguma situação violenta direta na cidade, a participante demonstra consciência constante dos riscos. Ela caminha “*tranquila*”, mas “*sempre de olho na realidade*”, e, ao perceber algo suspeito, adota estratégias de autoproteção: “*eu fecho a cara*”, descreve — uma forma de performar força para neutralizar possíveis agressores. O único trecho em que se sente claramente insegura é o “*pedaço de mato saindo do JU*”, onde “*já aconteceram roubos*” e que ela atravessa “*a toda velocidade*”, especialmente à noite. Essa leitura reforça a centralidade das condições físicas — mato, escuridão, ausência de pessoas — na produção do medo, articulando com o urbanismo feminista a relação entre forma urbana, presença de pessoas e sensação de vulnerabilidade de mulheres. A presença de fluxo, mesmo que apenas de veículos, produz maior sensação de segurança, alinhada às teorias do urbanismo feminista sobre vigilância comunitária e vitalidade urbana.

Apesar de não ter vivido violência física nos deslocamentos diários, ela já enfrentou assédio grave envolvendo um colega alcoolizado, episódio que a levou a reagir fisicamente e a reafirmar seus limites: “*você vai aprender a respeitar, rapaz*”. Esse relato expõe tanto a força subjetiva que ela reivindica quanto a carga emocional e corporal exigida para se defender em um contexto social em que o corpo feminino, e especialmente o corpo preto, é alvo de objetificação e violências naturalizadas. Interpreta o episódio não tanto como medo, mas como “*indignação*” e “*raiva*” pelo fato de que “*o simples fato de ser mulher*” já a coloca numa situação de risco. A resposta — física, verbal, frontal — mostra uma estratégia de enfrentamento que ela lê como necessária para não se “*deixar intimidar*” e “*reforçar mais a minha própria segurança*”, ainda que reconheça que essa força se constrói sobre uma base de vulnerabilidade estrutural.

Com relação aos pontos positivos e negativos, ela valoriza especialmente a possibilidade de autonomia: destaca a existência de calçadas, ciclovias e espaço para corrida no entorno da Tancredo, a relativa proximidade entre casa e ponto de ônibus e

a possibilidade de “fazer tudo de bicicleta” em cerca de 10 minutos. Como usuária eventual de ônibus, critica fortemente a frequência e a confiabilidade do serviço e do aplicativo fornecido – “o horário dos ônibus é bem ruim”, “marca que está passando e não passa” – e aponta que em certos horários “tem ônibus que passa até uma hora antes”, o que a faz preferir a bicicleta ou caminhada. No campo das sociabilidades, destaca espaços informais de integração – “o ‘veinho’ do caldo de cana”, o “X-picanha”, o “graia”, a quadra da UNILA – como pontos de conforto e pertencimento.

Em síntese, sua mobilidade é simultaneamente marcada por pertencimento e autonomia — possibilitada pela bicicleta e por redes afetivas — e por inseguranças estruturais que recaem sobre o corpo feminino e negro no território. Sua experiência reafirma que o direito à cidade permanece condicionado pela iluminação, vitalidade urbana e cuidado com a infraestrutura, mas também por marcadores sociais que determinam quem pode circular com tranquilidade e quem precisa, a cada deslocamento, construir sua própria armadura.

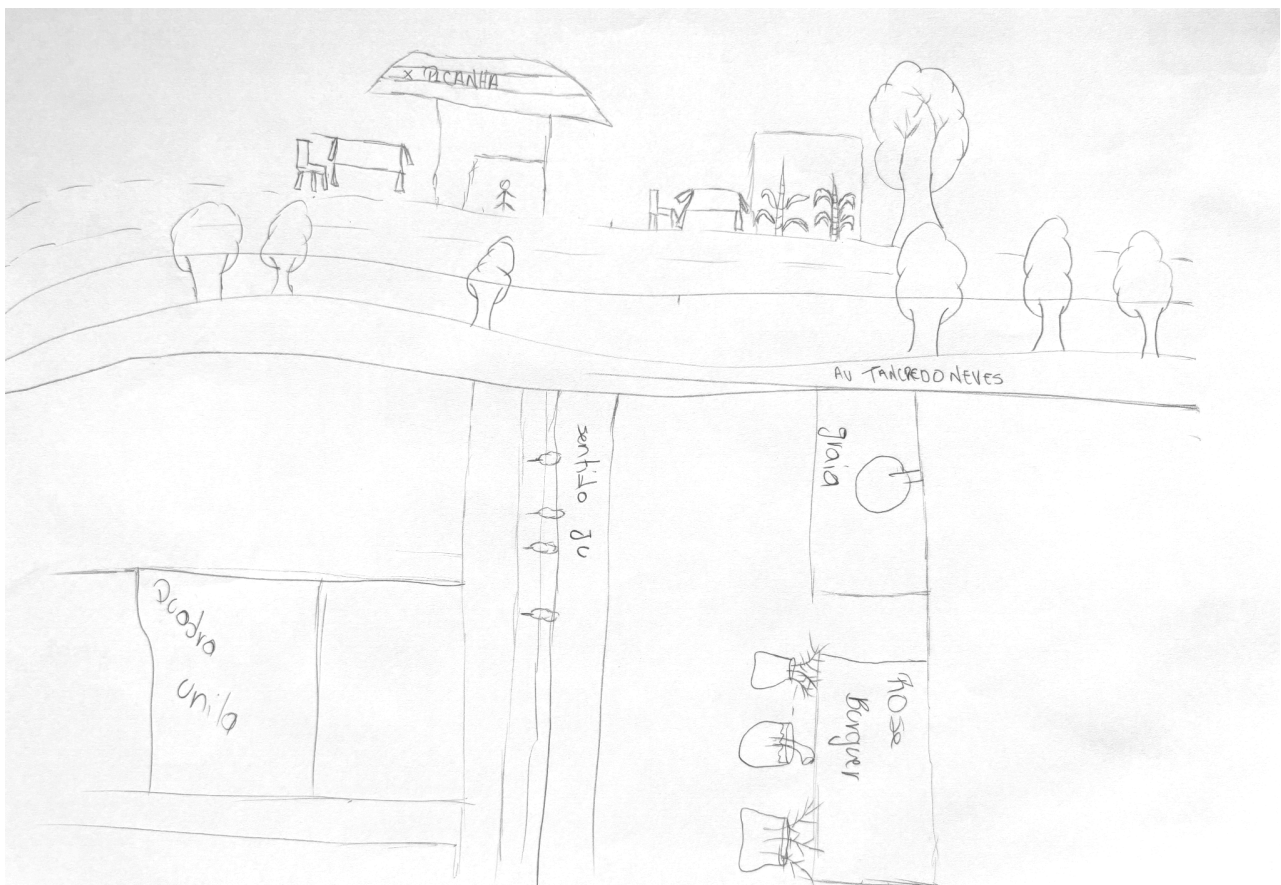


Figura 46 – Mapa mental elaborado pela Participante 12.  
Fonte: Acervo da autora.

- |  |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Movimento de pessoas</li> <li>2. Ruas com fluxo de veículos</li> <li>3. Iluminação</li> <li>4. Infraestrutura de calçadas/ruas</li> <li>5. Autonomia</li> <li>6. Comércio abertos</li> <li>7. Conforto</li> <li>8. Tempo</li> <li>9. Dinheiro</li> <li>10. Policiamento</li> </ol> |
|--|

Figura 47 – Ordenação de palavras da Participante 12.  
Fonte: Acervo da autora.

### 5.13 PARTICIPANTE 13

PARTICIPANTE 13	
Gênero:	Mulher cisgênero
Cor/raça:	Parda
Orientação sexual:	Heterossexual
Idade:	23 anos
Origem:	Equador
Curso:	Engenharia Química
Campus Frequentado:	Parquetec

A vivência urbana da Participante 13 evidencia como a mobilidade cotidiana em Foz do Iguaçu é atravessada por fatores estruturais que condicionam o direito à cidade, especialmente para mulheres racializadas que dependem do transporte público. Moradora de Porto Belo — em uma região que descreve como próxima ao “mato” — ela revela como a baixa confiabilidade do transporte público molda sua rotina e limita suas escolhas, afetando diretamente a experiência urbana de estudantes que, como ela, não possuem carro.

No eixo da infraestrutura física, seus trajetos combinam caminhadas de 10 a 15 minutos até o ponto, em um caminho “com uma parte que tem calçada, uma parte que não tem” e com “iluminação muito pobre”, fazendo com que ela se sinta insegura

principalmente no período noturno. O ponto de ônibus que mais utiliza no dia a dia é considerado *“muito bom em comparação com outros”*, com cobertura e bancos de apoio, apesar de não ser bem iluminado.

Em relação aos desafios de segurança enfrentados no ambiente urbano, ela afirma nunca ter sido assediada nem roubada em Foz, mas ao mesmo tempo toma ações preventivas, como evitar *“ficar até muito tarde”* em qualquer lugar quando está sozinha, limitando sua autonomia individual. A região do Jardim Universitário é percebida por ela como uma das mais inseguras, em que já teve amigos que foram assaltados *“à mão armada”* em um bar famoso na região e afirma que nunca permanece muito tempo ali, porque *“não é um lugar de ficar muito”*. Também identifica como perigosos os trechos entre o Ecomuseu e o Condomínio Terra Nova, marcados por ausência de comércio, vazios urbanos e escuridão — elementos que o urbanismo feminista reconhece como fatores que ampliam a vulnerabilidade de mulheres no espaço público. Em contraste, percebe o ponto do Parquetec como *“muito seguro”*, inclusive no período noturno, pela combinação de boa iluminação, presença de guardas e fluxo de pessoas, o que reforça a centralidade do cuidado institucional e da ocupação contínua para a sensação feminina de segurança.

A narrativa da participante elenca uma série de fragilidades que incluem a falta de iluminação, trechos com muita vegetação, ausência de calçadas contínuas, ausência de vitalidade urbana e uma grande quantidade de críticas ao sistema de transporte público: baixa frequência e pontualidade, pontos de ônibus inseguros, redução da disponibilidade dos ônibus nos finais de semana, problemas de manutenção na parte da frota - principalmente ligados ao sistema de climatização - e a ausência de segurança no Terminal de Transporte Urbano. Em contraste, quando questionada acerca do que considera positivo, ela afirma que há *“pouco o que dizer que é bom”*.

Em sua reflexão interseccional, a participante afirma que *“o fato de ser mulher já te deixa com uma visão diferente de como é a cidade”*, reconhecendo a tamanha influência que seu gênero influencia na sua experiência urbana. Embora diga nunca ter sofrido discriminação racial, ela acrescenta: *“ou talvez me fizeram, mas eu não me dei conta”*, revelando como o racismo cotidiano pode operar de forma sutil e naturalizada. Como mulher estrangeira, ela também expressa preocupação com novos estudantes que ingressam na UNILA e desconhecem os riscos da região, principalmente se referindo ao entorno do Campus Jardim Universitário.

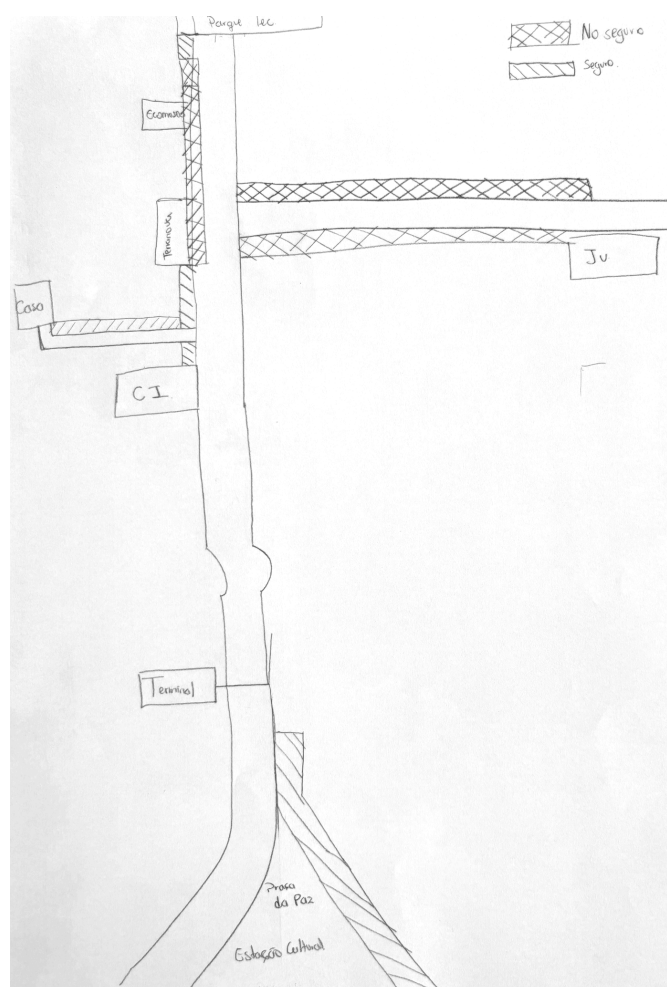


Figura 48 – Mapa mental elaborado pela Participante 13.  
Fonte: Acervo da autora.

1. Dinheiro
2. Autonomia
3. Movimento de pessoas
4. Ruas com fluxo de veículos
5. Iluminação
6. Conforto
7. Comércio abertos
8. Policiamento
9. Infraestrutura de calçadas/ruas
10. Tempo

Figura 49 – Ordenação de palavras da Participante 13.  
Fonte: Acervo da autora.

## 5.14 PARTICIPANTE 14

PARTICIPANTE 14	
Gênero:	Pessoa transgênero / Não-binária
Cor/raça:	Branca
Orientação sexual:	Bissexual
Idade:	34 anos
Origem:	Brasil
Curso:	Desenvolvimento Rural e Segurança Alimentar
Campus Frequentado:	Integração

Os relatos do Participante 17 revelam uma vivência profundamente atravessada por marcadores que moldam sua relação com a cidade e suas possibilidades de circulação. Sua mobilidade é predominantemente realizada por bicicleta, tanto por autonomia quanto pela ineficiência e imprevisibilidade do transporte público, que descreve como irregular, lento e pouco confiável: *“são poucas as linhas”* e *“geralmente dão muita volta”*. Acrescenta ainda: *“Tempo é o que a gente tem mais precioso na nossa vida! Eu me recuso, imagina, dizer que passou duas horas dentro no transporte público, na cidade de Foz do Iguaçu!”*. Nesse sentido, a bicicleta emerge como instrumento de liberdade, embora utilizada em uma malha urbana fragmentada, desconectada e frequentemente perigosa. As calçadas e a sinalização ainda *“têm muito a desejar”* e as ciclovias são incompletas — como na JK, onde *“eles ainda não concluíram e eu caí esses dias”* — e a circulação exige desvios improvisados e manobras inseguras. Como ele sintetiza: *“No resto da cidade inteira, quase não tem infraestrutura pra bicicleta, é muito perigoso”, “só nas avenidas super principais que tem uma ciclovia, porque no restante, mal a mal tem calçada, então, pra bicicleta é ainda mais precário”*.

Sua crítica à ausência de infraestrutura se aprofunda quando relata um acidente ocorrido mesmo em uma área teoricamente adequada para ciclistas: *“já sofri um acidente, quebrei o dedinho; uma pessoa me atropelou às oito da manhã [...] no Gramadão [...] simplesmente ignorou a ciclovia e cruzou”*. A experiência hospitalar que se seguiu expõe outra camada de violência: *“não me higienizam, eu estava sangrando e saí de lá com sangue na cara”*, além da recusa de profissionais em utilizar seu nome social, gerando constrangimento e sensação de desumanização. Esses episódios

demonstram como a precariedade da infraestrutura, somada à transfobia institucional, produz um contínuo de violências que ultrapassa o campo da mobilidade.

Na perspectiva da segurança, sua narrativa ressalta tanto violências estruturais quanto violências dirigidas. O participante relata episódios de quase atropelamentos em que motoristas passam propositalmente perto e gritam insultos, expressando hostilidade ao simples fato de ele ocupar o espaço viário. Ele relata também que em outras situações precisou *“pular em canteiros”* para evitar acidentes, demonstrando como o desenho urbano e a cultura automobilística se articulam para produzir risco: *“aparentemente, elas não gostam muito da gente”, “parece que não querem a gente na rua”*. À noite, o medo se intensifica — *“violência... essa é uma coisa que me pega sempre”* — sobretudo em trajetos com baixa iluminação, como o entorno do JU ou na área verde próxima à Trilha do Vietnã.

Esses episódios são agravados pela transfobia cotidiana, em que o participante relata muitas vezes ser *“anulado”* ou deslegitimado em espaços públicos e privados, o que o leva a evitar interações e, por vezes, a modificar rotas. Seu relato sobre banheiros públicos também evidencia uma barreira material e simbólica importante: sem reconhecimento e segurança nos banheiros masculinos, recorre sistematicamente aos banheiros acessíveis. Assim, sua relação com a cidade é marcada por camadas simultâneas de risco: pelo corpo que habita, pelo modo como se desloca e pelos territórios que percorre.

Apesar dos desafios, ele aponta alguns aspectos positivos em sua experiência com a bicicleta: maior rapidez, autonomia e previsibilidade quando comparada ao transporte coletivo. Destaca ainda trajetos que lhe transmitem segurança, como a Avenida Paraná, onde a presença constante de carros e a boa iluminação fazem ele se sentir visto — *“fico ok, tô seguro”*. Contudo, esses pontos não diminuem sua crítica central: Foz do Iguaçu não está estruturada para acolher diferentes modos de deslocamento, nem diferentes corpos, sobretudo aqueles fora do padrão hegemônico. Ele enfatiza a necessidade de mais ciclovias conectadas, melhor iluminação e mais respeito no trânsito, afirmando com indignação: *“não deve ser normal, isso tem que mudar, não é possível”*.

Sua análise interseccional aparece com profundidade ao reconhecer que sua socialização inicial como mulher, e o fato de às vezes ainda ser lido como tal, intensificam o medo e a vulnerabilidade. Ao mesmo tempo, reconhece como cor e classe também influenciam seu pertencimento à cidade, modulando os espaços onde

se sente autorizado a estar ou onde percebe julgamentos. Assim, sua vivência sintetiza princípios-chave do urbanismo feminista: a cidade não é neutra, e sua infraestrutura — quando falha — amplifica desigualdades, produzindo medos, restringindo acessos e limitando a liberdade de mover-se, sobretudo para aqueles cujos corpos historicamente foram excluídos dos processos de planejamento urbano.



Figura 50 – Mapa mental elaborado pelo Participante 14.  
Fonte: Acervo da autora.

1. Autonomia
2. Tempo
3. Infraestrutura de calçadas/ruas
4. Iluminação
5. Comércio abertos
6. Ruas com fluxo de veículos
7. Policiamento
8. Dinheiro
9. Conforto
10. Movimento de pessoas

Figura 51 – Ordenação de palavras do Participante 14.  
Fonte: Acervo da autora.

## 5.15 PARTICIPANTE 15

PARTICIPANTE 15	
Gênero:	Mulher cisgênero
Cor/raça:	Branca
Orientação sexual:	Heterossexual
Idade:	42 anos
Origem:	Brasil
Curso:	Integração Contemporânea da América Latina (doutoranda)
Campus Frequentado:	Campus Integração e Jardim Universitário

A experiência urbana da Participante 15 é marcada por uma posição interseccional de forte privilégio de classe e de acesso ao automóvel, que moldam a forma como ela se relaciona com a cidade, mas também por uma vivência de medo de gênero que limita o uso noturno da cidade e pela quase inexistência de vínculo com Foz para além do eixo BR–hotel–campus. Vindo do interior do Paraná, ela se desloca de carro para Foz do Iguaçu, e organiza sua rotina conforme o horário das aulas: quando tem aula em dois dias seguidos pernoita em Foz, caso contrário, faz bate-volta no mesmo dia.

Seus deslocamentos entre sua cidade de residência e Foz do Iguaçu são profundamente influenciados pelas desigualdades regionais de infraestrutura, pelo ritmo acelerado do trânsito urbano e por uma percepção constante de vulnerabilidade quando está sozinha, especialmente à noite. Embora a presença do carro a coloque em uma posição de relativa proteção, suas narrativas revelam como o gênero continua estruturando o medo, restringindo sua circulação e sua autonomia na cidade.

No eixo da infraestrutura física, o automóvel particular é o centro de sua mobilidade. Dentro da cidade, sua circulação se resume à BR-277, às avenidas de acesso ao Campus Integração e ao Jardim Universitário e a aos hotéis próximos nos quais costuma pernoitar. Ela comenta sobre o Porto Seco com grande fluxo de caminhões, onde os recuos *“nunca são suficientes”* e o trânsito pode ficar *“praticamente parado”* em horários próximos de pico. Avalia positivamente as *“saídas da 277 para os bairros”* que considera *“funcionais”*, mas critica a organização de alguns retornos que geram filas, conflito de fluxos e risco. Ela menciona também *“motos atravessando as ruas”*, *“pessoas passando a pé na 277, onde não podia”* e *“um fluxo*

*muito mais rápido*”, o que a faz sentir que somente *“volta a respirar”* quando sai do perímetro urbano da cidade. Dentro da cidade, ela também menciona o excesso de velocidade dos veículos — *“pouquíssimos andam a 60 km por hora”* — e a baixa qualidade e manutenção das vias próximas ao Jardim Universitário — *“é só buraco, na verdade”*.

Os desafios de segurança atravessam sua narrativa ao afirmar explicitamente que evita circular a pé à noite — *“eu não saio [...] eu tenho medo”*. Ela associa seu medo não necessariamente à Foz do Iguaçu em si, mas ao contexto nacional: *“o Brasil, por si só, não é um país seguro”*, e menciona que *“há muitos relatos de violência contra a mulher”*. Sua experiência demonstra que, mesmo quando está dentro de um carro, protegida por uma barreira física, a sensação de vulnerabilidade permanece, evidenciando como a geografia do medo molda profundamente o cotidiano feminino, intensificada por notícias constantes de agressões e feminicídios. Ela reforça que o *“cenário não favorece uma mulher sozinha à noite”*, o que a leva a restringir seu direito à cidade, limitando seus trajetos ao percurso de carro entre o campus e o hotel. Além disso, menciona um episódio traumático ocorrido em sua cidade de origem, quando um homem a abordou quando estava com seu filho pequeno, segurando firmemente a porta do carro. Esse acontecimento tornou-se uma referência formadora de medo que passou a orientar seus comportamentos, reforçando a percepção de risco e consolidando práticas de autoproteção no espaço urbano.

Em síntese, a vivência da Participante 15 ilustra como, mesmo em posição de maior maior privilégio de mobilidade, possuindo veículo próprio e boa renda, o direito à cidade é profundamente mediado por gênero e pelo medo de violência, levando uma mulher a restringir radicalmente o uso da cidade à luz do dia e ao interior de veículos, experienciando a cidade quase exclusivamente como sistema de trânsito e riscos associados.



## 5.16 ANÁLISE COMPARATIVA DAS ENTREVISTAS

À luz dos debates teóricos explorados no capítulo de fundamentação teórica - que discute como o direito à cidade é condicionado pelas relações de gênero e pelas interseccionalidades, e como essas dinâmicas se expressam nos deslocamentos urbanos mobilidade urbana e nas percepções de insegurança - a análise integrada das experiências dos 15 participantes reafirma o argumento central desta pesquisa. Os resultados evidenciam que as vivências urbanas são profundamente moldadas pelos diferentes marcadores sociais, que incidem diretamente sobre a forma como o espaço urbano é percebido, utilizado e experienciado.

A sensação de segurança, ou de sua ausência, se configura como um dos fatores mais determinantes na forma como os estudantes vivenciam a cidade de Foz do Iguaçu. Em linhas gerais, essa percepção está principalmente associada a ambientes com movimento constante - seja de pessoas ou de veículos - e à qualidade da infraestrutura urbana, sobretudo no que tange à iluminação urbana e ao calçamento. Esse sentimento de segurança, estruturado em torno da visibilidade, entendida como a possibilidade de ver e ser visto, e da segurança física, conforme os relatos analisados, mostrou-se predominantemente associado às vias principais da cidade, como a Avenida Tancredo Neves e a Avenida JK, bem como à região da Vila A.

Esses espaços concentram movimento cotidiano mais intenso, maior diversidade de usos e infraestrutura urbana mais qualificada, com calçadas e ciclovias contínuas e iluminação adequada que, em diálogo com o referencial teórico, se relacionam diretamente com o conceito de “olhos da rua”, de Jane Jacobs (2011). Segundo a autora, a segurança urbana está intrinsecamente associada à vigilância espontânea e informal exercida no cotidiano do espaço público. Nesse sentido, a relação direta entre infraestrutura e vitalidade urbana é evidenciada, uma vez que espaços mais qualificados e convidativos à permanência tendem a concentrar maior presença de pessoas, fortalecendo a vida urbana e ampliando a sensação de segurança.

Em contrapartida, a partir dessa mesma compreensão, o medo urbano não se distribui de forma aleatória na cidade. Ele se concentra em padrões territoriais específicos, nos quais o uso e ocupação do solo urbano não favorecem a permanência de pessoas, ao mesmo tempo em que as infraestruturas existentes não asseguram qualidade nos deslocamentos. Nesse sentido, entre os principais aspectos reconhecidos pelos participantes, destacam-se a iluminação inadequada, calçadas

inexistentes ou fragmentadas, vegetação densa, terrenos ociosos, fachadas cegas e ausência de circulação de pessoas, sobretudo no período noturno. Nesses termos, configuram-se como espaços de maior insegurança o entorno do Jardim Universitário, áreas periféricas como os bairros Porto Belo e Porto Meira, o Terminal de Transporte Urbano (TTU) e a região do viaduto que conecta as Avenidas JK e Tancredo Neves, bem como a região da Ponte da Amizade e o entorno da barreira da Itaipu. Nessas áreas, os estudantes relatam acelerar o passo, mudar de rota, sentir hipervigilância e até evitar completamente a circulação, sobretudo no período noturno.

Aspectos sociais e identitários amplificam esse cenário. Mulheres, pessoas negras e estudantes LGBTQIA+ relatam formas específicas de medo e de violência simbólica, evidenciando como o direito à cidade não é vivenciado de maneira homogênea, mas de forma diferenciada e desigual. A partir das entrevistas, foi possível identificar que a insegurança nos deslocamentos é experimentada de maneira mais intensa pelas mulheres, para as quais episódios recorrentes de assédio sexual atuam como intensificadores dessa percepção. Ademais, entre as quatro pessoas autodeclaradas pretas — um homem e três mulheres — todas relataram, em diferentes níveis, experiências de assédio verbal e simbólico, frequentemente associadas à objetificação dos corpos negros, o que amplia a vulnerabilidade às diversas formas de violência no espaço urbano.

No que se refere à comunidade LGBTQIA+, pessoas homoafetivas mencionam práticas de autocensura em ambientes públicos como resposta ao medo da violência, enquanto pessoas trans relatam preocupações ainda mais específicas, relacionadas à violência decorrente de leituras sociais que deslegitimam e negam seus corpos - expressa por um dos participantes pelo medo de “ser visto como uma aberração” - reforçando processos de exclusão e insegurança no uso do espaço urbano. Esse contexto também ajuda a compreender por que, apesar de a vitalidade urbana ser um dos fatores mais relevantes para a maioria dos participantes, entre os participantes trans ela ocupa posições de menor relevância, ou mesmo a última colocação. O medo constante do julgamento social e da violência associada à exposição pública compromete o sentimento de pertencimento, levando-os, em alguns casos, a evitar espaços com maior presença de pessoas e, conseqüentemente, à recusa da própria lógica de vitalidade como elemento gerador de segurança.

Essa leitura também se articula ao fato de que, para ambos os homens trans, a autonomia aparece como o aspecto mais relevante, ocupando primeira posição na

hierarquia, o que pode ser interpretado como uma estratégia de autoproteção e autossuficiência diante de uma cidade percebida como pouco receptiva. Relatos que indicam a evitação do transporte coletivo, a redução da socialização em ambientes urbanos e a busca por maior controle sobre os próprios deslocamentos reforçam essa leitura, sugerindo que a autonomia se configura, nesse contexto, não apenas como independência funcional, mas como um mecanismo de enfrentamento das exclusões e violências simbólicas presentes no espaço urbano.

Em articulação com esses aspectos, a ordenação das palavras revela padrões significativos. Para os participantes que realizam grande parte de seus deslocamentos a pé e, sobretudo, de bicicleta, a infraestrutura urbana tende a ocupar as primeiras posições de importância, contudo, observa-se uma exceção relevante no caso da participante 05. Embora também se desloque majoritariamente a pé, a recorrência de violências de gênero e episódios de assédio faz com que a infraestrutura física das ruas e calçadas apareça em última posição, uma vez que, em sua experiência, lidar com o medo se impõe como uma preocupação mais urgente. Em contraste, entre os participantes homens, para os quais o medo não se manifesta de forma tão intensa no cotidiano, a infraestrutura urbana aparece de maneira recorrente entre as posições mais elevadas da ordenação, sendo, em alguns relatos, apontada como o aspecto mais relevante.

No que se refere à iluminação, a intersecção racial entre os participantes homens apresenta-se como um marcador relevante na construção das percepções de medo e vulnerabilidade. Embora a iluminação inadequada seja apontada pela maioria dos participantes como um fator que intensifica o sentimento de vulnerabilidade e a sensação de insegurança, no caso do participante 06, homem de pele retinta, essa lógica se inverte. Ele relata o receio de que, em ambientes pouco iluminados, seja percebido como uma ameaça, sendo associado ao perigo ou ao “mal”, o que explicita a forma como o racismo estrutura a percepção social e produz situações de violência racial simbólica e potencialmente física. Em contraste, o participante 07, homem pardo, posiciona a iluminação como o ítem de menor relevância. Embora reconheça que também pode ser socialmente lido como perigoso ou intimidador, essa leitura, em sua experiência, tende a operar como um fator de proteção, reduzindo sua exposição ao medo da violência racial, sobretudo por não possuir pele retinta. Esse contraste evidencia como marcadores raciais distintos produzem experiências urbanas desiguais, mesmo entre sujeitos que compartilham o mesmo gênero.

Alinhado a esse contexto, a baixa confiabilidade nas instituições policiais, marcada por estigmas culturais estruturais, faz com que o policiamento, na maioria dos casos, ocupe as últimas posições de relevância na hierarquização dos aspectos analisados. Em aproximadamente um terço dos entrevistados, esse elemento aparece, inclusive, como o menos importante, refletindo um amplo descrédito social em relação à atuação policial. Para grupos socialmente marginalizados — como pessoas negras, periféricas e pertencentes à LGBTQIA+ — a presença policial é frequentemente percebida não como um fator de proteção, mas como um fator adicional de medo e vulnerabilidade. Abordagens baseadas em perfis raciais, o uso desproporcional da força e a criminalização de determinados corpos e territórios contribuem para a consolidação de uma imagem institucional marcada pela repressão e pela desconfiança. Nesse sentido, o relato do participante 07 ilustra essa dinâmica ao mencionar episódios recorrentes de violência e preconceito praticados por agentes policiais, afirmando já ter sido abordado diversas vezes, inclusive de maneira violenta, o que contribui para a consolidação de uma percepção descredibilizada da atuação policial.

O dinheiro aparece recorrentemente entre os fatores de menor relevância, sugerindo que o direito ao espaço urbano e à liberdade de circulação são compreendidos pelos participantes como condições coletivas, diretamente relacionadas às características do espaço urbano e às dinâmicas sociais que nele se estabelecem. Nesse sentido, tais direitos não se condicionam à lógica do consumo ou da proteção privada, mas à qualificação dos espaços públicos e à construção de uma cidade mais justa e inclusiva. Já o tempo aparece como um elemento ambíguo nas percepções dos participantes. Para parte deles, embora seja frequentemente apontado como um ponto de crítica, especialmente no que se refere ao transporte público, esse aspecto aparece entre os de menor relevância, sendo compreendido, em um cenário marcado por múltiplos problemas urbanos, como uma preocupação secundária. Nesse sentido, o participante 9, por exemplo, afirma que, sempre que possível, prefere optar por trajetos mais longos, porém mais confortáveis e seguros, e a participante 15, apesar de realizar seus trajetos de carro, considera outros fatores mais determinantes em sua experiência de mobilidade do que o tempo em si.

Em contrapartida, para outros participantes, o tempo assume posições de maior destaque na hierarquização. No caso da participante 14, pessoa trans, e da participante 02, mulher branca, o tempo ocupa a segunda posição, podendo ser

interpretado como uma estratégia de redução da permanência no espaço público e, conseqüentemente, de menor exposição a situações de risco. Já o participante 07 posiciona o tempo como o fator mais relevante, uma vez que, para ele, o medo e a insegurança não se apresentam de forma tão determinante em seus deslocamentos cotidianos. Essa lógica também se manifesta no caso da participante 03, cuja rotina intensa leva à priorização da rapidez nos deslocamentos urbanos. Essa leitura dialoga com a noção de mobilidade do cuidado, discutida no urbanismo feminista, segundo a qual os deslocamentos cotidianos não se orientam apenas pela eficiência ou pela produtividade, mas também pela qualidade do percurso, associada ao conforto, à segurança e às condições de permanência no espaço urbano (Bortolon, 2021).

A análise dos relatos acerca dos pontos positivos evidencia que, quando identificados, esses aspectos estão majoritariamente associados à autonomia nos deslocamentos, à qualidade mínima da infraestrutura urbana e à presença de movimento e vitalidade em determinados locais no espaço urbano. Elementos como ciclovias e ciclofaixas, boa iluminação, calçadas contínuas e a possibilidade de caminhar ou pedalar com relativa segurança aparecem como fatores centrais para participantes que utilizam modos ativos, por mais que estejam restritos à eixos como a Avenida Tancredo Neves, a Avenida JK e a Avenida Paraná. Em outros casos, os pontos positivos não se relacionam diretamente à infraestrutura física, mas a condições que minimizam as dificuldades cotidianas, como a proximidade entre os campi, a vida comunitária em alguns bairros, a existência de aplicativos de transporte em tempo real ou benefícios institucionais, como o cartão estudantil. Chama atenção, ainda, que para parte dos participantes, especialmente mulheres, pessoas negras e pessoas trans, os aspectos positivos são escassos, simbólicos ou mesmo inexistentes, sendo por vezes reduzidos a elementos sensoriais e afetivos, como a paisagem ou a presença de árvores e frutas no caminho. Esse conjunto de relatos reforça que os pontos positivos percebidos não decorrem de uma experiência urbana necessariamente qualificada, mas de estratégias individuais de adaptação e de exceções pontuais em um contexto urbano marcado por desigualdades, precariedades e restrições ao direito à cidade.

Os mapas mentais reforçam visualmente esses achados, evidenciando que o medo estrutura não apenas a vivência, mas também a representação da cidade. A análise dessas cartografias evidencia que as representações e leituras do espaço urbano estão profundamente vinculadas às experiências cotidianas de mobilidade, às percepções de segurança e aos marcadores sociais que atravessam cada participante.

Participantes que relatam maior permanência no espaço urbano, utilizam modos ativos de deslocamento, como caminhar ou pedalar, e demonstram maior sensação de pertencimento, tendem a elaborar mapas mais humanizados e ricos em referências espaciais. Nesses casos, aparecem elementos como árvores, edificações, espaços de socialização, movimento de pessoas e até veículos em circulação, indicando uma relação mais sensível e observadora com a cidade. Ainda assim, mesmo quando o medo não está demarcado explicitamente, observa-se, em consonância com as narrativas, que ele se manifesta de maneira indireta, por meio da marcação de áreas de vegetação densa, vazios urbanos ou pontos de ruptura na malha viária.

Sob outra ótica, os participantes cuja vivência urbana é mais limitada pela rotina intensa ou pelo predomínio de deslocamentos motorizados tendem a construir mapas mais diretos e funcionais. Esse padrão é observado, por exemplo, na participante 03, que em sua rotina intensa, por realizar seus deslocamentos majoritariamente por meio do transporte público e vivenciar pouco a cidade para além dos trajetos cotidianos, representa o espaço urbano de forma bastante simplificada, limitando-se às vias principais e aos pontos finais de seus trajetos. Ainda nesse sentido, o participante 01 representa seu mapa em traçados lineares objetivos e nada humanizados, o que pode estar relacionado, inclusive, ao uso recente da motocicleta como meio de deslocamento, reduzindo a permanência e a interação com o espaço público. De maneira semelhante, a participante 15, que tem o carro como principal forma de deslocamento, apresenta uma compreensão resumida da cidade, também orientada pelos grandes eixos viários, como a BR e as avenidas Tancredo Neves e JK, além de marcos de referência pontuais utilizados para orientação espacial na direção, como mercados, rotatórias, viadutos e semáforos.

A maior parte dos mapas foi construída a partir de uma territorialização do medo, dialogando diretamente com a noção de geografia do medo, ao atribuir significados aos lugares com base nas percepções de segurança e insegurança. Os mapas dos participantes 01 e 05 exemplificam essa lógica ao serem orientados quase exclusivamente pelo medo, apresentando descrições escritas objetivas do território. Por fim, observa-se que os mapas elaborados pelos participantes homens tendem, em sua maioria, a assumir uma representação mais esquemática, prática e funcional, com menor grau de humanização e, em sua maioria, sem a explicitação do medo ao longo dos percursos, o que evidencia diferenças de gênero na forma de perceber, vivenciar e representar o espaço urbano.

De modo geral, os mapas confirmam que a cidade é não apenas percebida, mas também representada de maneira desigual. Quanto maior a exposição cotidiana ao espaço urbano é associada a experiências de violência ou estigmatização, mais o medo passa a estruturar a leitura da cidade; por outro lado, o sentimento de pertencimento e familiaridade com o território tendem a produzir representações mais complexas e humanizadas. Assim, os mapas mentais reforçam visualmente os achados da pesquisa, evidenciando como gênero, raça, sexualidade e modos de deslocamento condicionam a forma como o espaço urbano é vivido, apropriado e imaginado.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por meio de uma abordagem teórico-prática qualitativa, foi possível identificar padrões espaciais, sociais e temporais que estruturam as vivências cotidianas dos estudantes da UNILA. A análise e sistematização das experiências relatadas pelos 15 participantes dessa pesquisa evidenciou que as opressões estruturais, atravessadas por marcadores como gênero, raça, sexualidade e nacionalidade, se materializam como barreiras simbólicas e concretas no espaço urbano, impactando profundamente o exercício do direito à em Foz do Iguaçu. Nesse sentido, a cidade pode ser lida como um mosaico de áreas seguras e inseguras, que reflete não apenas condições físicas, mas também práticas sociais, formas de violência e estigmatização dos corpos, compondo uma geografia do medo profundamente interseccional.

Com vistas à promoção de uma cidade mais segura, inclusiva e equitativa, não apenas para a comunidade acadêmica, mas para a população como um todo, se fazem necessárias intervenções urbanas que, orientadas por uma abordagem coletiva do espaço urbano, são capazes de enfrentar as desigualdades identificadas e de repercutir positivamente na transformação dessa realidade. A partir da compreensão dos aspectos que incidem sob a percepção de segurança, constatou-se que a iluminação, a vitalidade, a infraestrutura de calçadas/ruas e a dimensão temporal dos deslocamentos configuram-se como eixos centrais na construção desse sentimento. Nesse sentido, propõem-se, a seguir, algumas diretrizes propositivas visando uma mobilidade urbana mais segura, inclusiva e equitativa em Foz do Iguaçu,

A iluminação pública deve ser compreendida como um elemento estratégico do planejamento municipal, demandando uma abordagem que considere tanto a distribuição quanto a intensidade da luz no espaço urbano. A qualificação da iluminação nos principais eixos de deslocamento dos estudantes, especialmente nos trajetos Itaipu - Jardim Universitário - Campus Integração - Terminal de Transporte Urbano (TTU), bem como em bairros residenciais periféricos, pontos de ônibus e áreas com vegetação densa, revela-se fundamental para ampliar a visibilidade, reduzir zonas de penumbra e fortalecer a sensação de segurança. Conforme mencionado, não apenas a presença, mas também a intensidade e a tonalidade da iluminação exercem influência direta sobre a visibilidade e a percepção de segurança. Dito isso, a substituição de lâmpadas convencionais por sistemas de iluminação em LED tende a gerar impactos positivos nesse cenário. Além disso, recomenda-se que tais

intervenções sejam acompanhadas de processos de escuta ativa da comunidade, a serem promovidos pela própria universidade em parceria com a Prefeitura Municipal e a COPEL, de modo a incorporar as percepções locais e ajustar, de maneira mais precisa, as soluções às realidades vivenciadas nos territórios.

Articulada a esta, outra diretriz essencial volta-se à requalificação de calçadas e ciclovias como ação fundamental para a valorização dos modos ativos de deslocamento. A partir da realidade observada, a promoção de percursos acessíveis, contínuos e adequadamente sinalizados, contribuiria não apenas para a segurança física, mas também para o fortalecimento da permanência e da apropriação do espaço público. Os principais locais identificados como críticos em relação a essa infraestrutura, e que demandam intervenções diretas no calçamento, associadas a ações complementares de remoção de barreiras físicas e de poda e manejo da vegetação que compromete a visibilidade dos percursos, concentram-se no entorno do Campus Jardim Universitário e em bairros residenciais próximos. No caso dos bairros residenciais, além da ampliação da malha de ciclovias e ciclofaixas de forma interligada, uma iniciativa relevante para promover a conectividade e a caminhabilidade, considerando a quantidade expressiva de terrenos vazios, consiste na atuação mais efetiva do poder público, seja por meio da exigência da implantação de calçadas nos lotes não edificadas, responsabilidade atualmente atribuída aos proprietários, ou pela provisão direta dessas infraestruturas pela própria Prefeitura.

Uma vez que os relatos evidenciam a relação direta entre diversidade de usos, a presença contínua de pessoas e a percepção de segurança, a promoção da vitalidade urbana constitui outra diretriz essencial a essa transformação. O estímulo à ocupação de terrenos ociosos ao longo dos trajetos por meio de alterações no zoneamento urbano que incentivem o uso misto do solo, bem como a implementação de iniciativas municipais que proporcionem tanto espaços de oportunidade para pequenos negócios, quanto espaços comunitários (como hortas urbanas, praças culturais ou equipamentos esportivos) e serviços básicos (como restaurantes, creches e farmácias), apresenta elevado potencial de transformação, especialmente ao longo do eixo Itaipu–Jardim Universitário–Campus Integração–Terminal de Transporte Urbano (TTU). Tais estratégias ampliam o movimento ao longo do dia e da noite, fortalecendo a vitalidade urbana e contribuindo para uma leitura mais segura do espaço público.

No que se refere ao transporte coletivo e às inúmeras críticas direcionadas ao funcionamento desse sistema, revela-se imprescindível uma revisão abrangente e

estrutural do modelo de transporte público vigente. As mudanças necessárias envolvem, desde a reformulação dos trajetos das linhas e a criação de rotas que partem do terminal com atendimento direcionado à comunidade universitária, até o aumento da frequência dos ônibus nos horários de pico, no período noturno e aos fins de semana, bem como, a adoção de estratégias que assegurem maior pontualidade e previsibilidade dos horários, ampliando a confiabilidade e a previsibilidade do sistema. Tais medidas não apenas qualificam os deslocamentos de quem utiliza cotidianamente o transporte coletivo, como também têm potencial para incentivar sua adesão por outros usuários.

No que diz respeito à infraestrutura física desse modal, torna-se urgente a revisão das condições de segurança e permanência no Terminal de Transporte Urbano (TTU), assim como a qualificação da infraestrutura dos pontos de ônibus nos bairros, garantindo abrigos confortáveis à espera. Considerando os debates expostos ao longo da pesquisa sobre a insegurança relatada no ponto de ônibus localizado em frente ao Campus JU, uma estratégia relevante seria a inserção do trajeto do transporte coletivo no interior do terreno da UNILA, a exemplo do que ocorre na UNIOESTE, de modo a garantir maior segurança aos estudantes durante a espera pelo transporte.

Uma diretriz de caráter institucional, que contribui não apenas para a ampliação da segurança da comunidade acadêmica, mas também para a permanência estudantil na universidade em si e para o fortalecimento do sentimento de pertencimento à comunidade universitária, especialmente entre estudantes estrangeiros, refere-se à necessidade de ampliar a capacidade do alojamento estudantil, de modo a beneficiar um número maior de estudantes. Ademais, recomenda-se a criação de uma rede de suporte institucional, em articulação com o poder público municipal, a Secretaria de Mobilidade e a Guarda Municipal, que promova, de forma regular, espaços de escuta ativa junto à comunidade acadêmica, com vistas à construção de ações integradas voltadas à melhoria das condições de mobilidade, segurança e uso do espaço urbano.

Diante desse panorama, constata-se que as características do entorno dos campi da UNILA se apresentam, em grande medida, em oposição aos princípios defendidos pelo urbanismo feminista para a construção de cidades seguras, inclusivas e acessíveis a todos os corpos. Assim, as diretrizes propositivas aqui apresentadas configuram-se como respostas aos problemas identificados ao longo da pesquisa e operam a partir de um enfoque interseccional, buscando não apenas intervenções pontuais na infraestrutura urbana, mas sobretudo a ampliação efetiva das condições de

exercício do direito à cidade, com o fortalecimento da segurança cotidiana, da acessibilidade e do sentimento de pertencimento.

Para que essas propostas alcancem maior efetividade, é fundamental que sejam acompanhadas por processos mais amplos de transformação social, capazes de dar visibilidade a temas transversais historicamente invisibilizados, garantir acesso à informação, promover a validação e a proteção dos corpos diversos e enfrentar estruturalmente práticas de racismo, LGBTQIA+fobia e outras formas de discriminação. Desse modo, apenas por meio de um planejamento urbano comprometido com a justiça social, a equidade e a escuta das vivências cotidianas será possível avançar na construção de uma cidade mais segura, inclusiva e verdadeiramente democrática.

## 7 REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, M. Z. A. **O espaço-mercadoria**: objeto político e estratégico na reprodução do capital. Revista Geográfica da América Central. vol. 2. Heredia: Universidad Nacional Costa Rica, 2011. pp. 1-12.
- BARBOSA, J. L. **O significado da mobilidade na construção democrática da cidade**. In: Cidade e Movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. 2016. p. 43-56
- BAUMAN, Z. **Medo líquido**. 2006. Traduzido por Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.
- BAYER, H. A.; DANTAS, E. M. **Notas teóricas para o estudo do medo pela Geografia**. Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasileira de geografia, n. 36. 2018.
- BONI, V.; QUARESMA, S. J. **Aprendendo a entrevistar**: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. Em tese. UFSC: 2005. v. 2, n. 1, p. 68-80.
- BORTOLON, L. (Coord.). **Boletim #8**: A ilusão da mobilidade padrão. MobilIDADOS. ITDP — Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. 2021.
- BOURDIEU, P. **A miséria do mundo**. Tradução de Mateus S. Soares. 3 ed. Petrópolis: Vozes, 1999.
- BRANDT, D. **O Direito à cidade em Henri Lefebvre e David Harvey**: Da utopia urbana experimental à gestão democrática das cidades. Anais do XVI Encontro Nacional de Pesquisadores em Serviço Social, v. 1, n. 1, 2018.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1998**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 12 dez 2024.
- BRASIL. **Estatuto da Cidade**: Lei 10.257 de 10 de julho de 2001. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em: 12 dez 2024.
- BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)**. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 01 out 2025.
- BUCHE, P. **Pobreza em Foz: professora analisa o cenário iguaçuense e trinacional**. Foz do Iguaçu: 100fronteiras, 2021. Disponível em: <https://100fronteiras.com/foz-do-iguacu/noticia/pobreza-em-foz-professora-analisa-o-cenario-iguacuense-e-trinacional/>. Acesso em: 05 mar 2025.
- CAMPUS ARANDU. **Conheça o projeto**. Foz do Iguaçu, [s.d.]. Disponível em: <https://campusarandu.unila.edu.br/conheca-o-projeto/>. Acesso em: 2 dez 2025.
- CASTILHA, E. D. **Avaliação da qualidade do transporte público coletivo em Foz Do Iguaçu-PR**: um desafio de mobilidade urbana. Foz do Iguaçu: UNILA, 2018.
- CAVALCANTI, C. B. DUMARESQ, M. L. **Urbanismo sensível ao gênero**: como oferecer cidades seguras para as mulheres. Brasília: Núcleo de Estudos e

Pesquisas/CONLEG/Senado, 2025 (Texto para Discussão nº 337). Disponível em: [https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/685878/TD337\\_2025.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/685878/TD337_2025.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Acesso em: 27 nov 2025.

CIOCOLETTO, A. **Assim surgirá a cidade do cuidado**: Urbanismo feminista e o papel central da vida. Outras Palavras. Dois Pontos. 19 mai 2020. Disponível em: <https://outraspalavras.net/doisPontos/assim-surgira-a-cidade-do-cuidado/>. Acesso em: 27 nov 2025.

CITTOLIN, V.; SOUZA, M. **Mobilidade urbana e o direito à cidade**: análise do documentário Chega de Fiu Fiu sob abordagem de gênero e interseccionalidades. Instituto das Cidades, Unifesp. Cadernos de Estudos Urbanos, v. 3, p. 184. 2022.

COL·LECTIU PUNT 6. **Urbanismo feminista**: Por una transformació radical de los espacios de vida. Barcelona: Virus, 2019.

CORREIA, J. C. **A teoria da comunicação de Alfred Schutz**. Lisboa: Livros Horizonte, 2004.

CRENSHAW, K. **Demarginalizing the intersection of race and sex**: A black feminist critique of antidiscrimination doctrine, feminist theory and antiracist politics. Fórum Jurídico da Universidade de Chicago, v. 1989, artigo 8. Disponível em: <http://chicagounbound.uchicago.edu/uclf/vol1989/iss1/8>. Acesso em: 9 dez 2024.

CRENSHAW, K. Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero. **Revista estudos feministas**, v. 10, p. 171-188, 2002.

DAVIS, A. **Mulheres, raça e classe**. Tradução de Heci Candiani. São Paulo: Boitempo editorial, 2016.

DE ANDRADE, A. C. **A Cidade Média nas Três Fronteiras**: Dinâmicas socioespaciais em Foz do Iguaçu (PR). Geografia (Londrina). v. 31, n. 1, p. 157-177, 2022.

DECARLI, N.; FILHO, P. F. **Plano Diretor no Estatuto da Cidade**: uma forma de participação social no âmbito da gestão dos interesses públicos. Senatus: cadernos da Secretaria de Informação e Documentação. Brasília: Senado Federal, Secretaria Especial de Editoração e Publicações, 2008. vol. 6, n. 1, p. 35-43. Disponível em: [https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/131832/Plano\\_diretor\\_estatuto\\_cidade.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/131832/Plano_diretor_estatuto_cidade.pdf?sequence=3&isAllowed=y). Acesso em: 01 mar 2025.

DINIZ, A. M. A. **A geografia do medo**: Reflexões sobre o sentimento de insegurança em Belo Horizonte. In: O Alferes, Belo Horizonte. v. 18. 2003. p. 119-133

DO RIO CALDEIRA, Teresa Pires. **Cidade de muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Editora 34, 2000.

FENSTER, T. **The Right to the Gendered City**: Different Formations of Belonging in Everyday Life. **Journal of gender studies**, 2006. v. 14, n. 3, p. 217-231.

FERNANDES, E. R.; ARISI, B. M. **Gay Indians in Brazil**: Untold Stories of the Colonization of Indigenous Sexualities. Cham (Suíça): Springer, 2017.

FERREIRA, I. **Automóvel é o meio de transporte mais utilizado no deslocamento para o trabalho**. Censo 2022. Agência de Notícias IBGE, out 2025. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/44713-automovel-e-o-meio-de-transporte-mais-utilizado-no-deslocamento-para-o-trabalho>. Acesso em: 15 set 2025.

FÓRUM SOCIAL MUNDIAL POLICÊNTRICO. **Carta Mundial pelo Direito à Cidade**.

2006. Disponível em:

[https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A1.4\\_Carta-Mundial-do-Direito-%C3%A0-Cidade.pdf](https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A1.4_Carta-Mundial-do-Direito-%C3%A0-Cidade.pdf). Acesso em: 01 jan 2025.

FOZ DO IGUAÇU. **Lei nº 1504, de 27 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a instituição do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado Sustentável — PDDIFOZ. Gabinete do Prefeito Municipal de Foz do Iguaçu. 1990. Disponível em: <http://leismunicipa.is/igjfq>. Acesso em: 10 jan 2025.

FOZ DO IGUAÇU. **Lei Complementar nº 115, de 9 de outubro de 2006**. Institui o Plano Diretor — PDMFOZ/2006. Gabinete do Prefeito Municipal de Foz do Iguaçu. 2006. Disponível em: <http://leismunicipa.is/bjqie>. Acesso em: 10 jan 2025.

FOZ DO IGUAÇU. **Lei Complementar nº 271, de 18 de julho de 2017**. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado Sustentável — PDDIS/FOZ. Gabinete do Prefeito Municipal de Foz do Iguaçu. 2017a. Disponível em: <http://leismunicipa.is/vksej>. Acesso em: 10 jan 2025.

FOZ DO IGUAÇU. **Lei Complementar nº 276, de 6 de novembro de 2017**. Dispõe sobre o Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo do Município de Foz do Iguaçu. Gabinete do Prefeito Municipal de Foz do Iguaçu. 2017b. Disponível em: <http://leismunicipa.is/jveta>. Acesso em: 10 jan 2025.

FEDERICI, S. **Calibã e a bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva**. Tradução pelo Coletivo Sycorax. 2004.

FERREIRA, K.; DA SILVA, G. R. **Urbanismo Feminista**. XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. São Paulo/SP: ANPUR, 2017.

FREIRE, T. Pesquisa aponta que mulheres têm mais medo da violência do que homens. Rio de Janeiro: **Radioagência Nacional**, 2022. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/seguranca/audio/2022-12/pesquisa-aponta-que-mulheres-tem-mais-medo-da-violencia-do-que-homens>. Acesso em: 29 mar 2025.

FREITAS, C. A. O. **Estudos Feministas sobre a Questão Urbana: Abordagens e Críticas**. XVIII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Natal/RN: ANPUR, 2019.

FURCOLIN, I.; BRESCIANI, L. P. **Urbanismo feminista: O caso de Barcelona**. São Paulo/SP: Fundação Getúlio Vargas, 2024.

GALÁN, J. H. (Dir.). **Accesibilidad universal y diseño para todos: arquitectura y urbanismo**. Madrid: Fundación ONCE, Fundación Arquitectura COAM, 2011.

GALETTI, C.; DRUMOND, N. **Direito à cidade: revisitando o conceito de Henri Lefebvre sob uma perspectiva marxista feminista**. Revista Vernáculo, n. 45, p. 109-137, 2020.

GASPAR, L. E. **“Isso aqui são pessoas, são seres humanos”**: a luta por moradia na cidade de Foz do Iguaçu, Paraná. Revista Ars Histórica. Rio de Janeiro: Instituto de História da UFRJ, 2014. n. 9, p. 217-227. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/ars/article/view/45411>. Acesso em: 05 mar 2025.

GEHL, J. **Cities for people**. Island Press, 2010.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. Editora Atlas SA, 2008.

GOLDENBERG, M. **A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais**. Rio de Janeiro/São Paulo: Editora Record, 1997.

- GOMES, N. G. U. **A voz das mulheres na teoria do urbanismo**: uma análise crítica dos guias de urbanismo feminista. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2023.
- GONÇALVES, M. V.; MALFITANO, A. P. S. **O conceito de mobilidade urbana**: articulando ações em terapia ocupacional. 2021. Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional, v. 29. 2021.
- GUIMARÃES, A. D.; TORRES, R. S. **Festa e Cidade: E aí?** Revista Multiface Online, Vol. 2, p. 6-12, Belo Horizonte: 2014. Disponível em: <https://revistas.face.ufmg.br/index.php/multiface/article/view/2848>. Acesso em: 18 dez. 2024.
- GUINARD, P. **De la peur et du geographe à Johannesburg (Afrique du Sud)**. Geographie et cultures, 2015. p. 93-94.
- H2FOZ. **Unila tem um papel insubstituível no desenvolvimento de Foz do Iguaçu e região**. H2FOZ: 2022. Disponível em: <https://www.h2foz.com.br/editorial/unila-tem-um-papel-insubstituivel-no-desenvolvimento-de-foz-do-iguacu-e-regiao/>. Acesso em: 25 fev 2025.
- HARVEY, D. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. Tradução de Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes — selo Martins, 2014.
- HOLSTON, J. et al. **A cidade modernista**: uma crítica de Brasília e sua utopia. 1993.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2022 - Panorama**. 2022a. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/>. Acesso em: 25 nov 2024.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2022: deslocamentos para trabalho e para estudo**: resultados preliminares da amostra. Rio de Janeiro: IBGE, 2025. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102210.pdf>. Acesso em: 16 set 2025.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades e Estados: Foz do Iguaçu**. 2022b. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pr/foz-do-iguacu.html>. Acesso em: 15 fev 2025.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Frota de veículos**. Brasil. 2024. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120?ano=2022&tipo=grafico&indicador=28128>. Acesso em: 01 out 2025.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Indicadores Brasileiros para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br/home/NewHome>. Acesso em: 19 dez 2024.
- INSTITUTO DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE FOZ DO IGUAÇU — FOZTRANS. **Horários – Transporte Coletivo**. 25 set. 2025a. Disponível em: <https://www.foztrans.pr.gov.br/tabelas-do-transporte-coletivo-13-12-24/>. Acesso em: 22 nov. 2025.
- INSTITUTO DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE FOZ DO IGUAÇU — FOZTRANS. **Transporte Coletivo**. 23 set. 2025b. Disponível em:

- <https://www.foztrans.pr.gov.br/transporte-coletivo/>. Acesso em: 22 nov. 2025.
- INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO; INSTITUTO LOCOMOTIVA. **Vivências e demandas das mulheres por segurança no deslocamento**. Instituto Patrícia Galvão, 2024. Disponível em: <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e-fontes/pesquisa/vivencias-e-demandas-das-mulheres-por-seguranca-no-deslocamento-instituto-patricia-galvao-instituto-locomotiva-2024/>. Acesso em: 25 nov 2024.
- INSTITUTO YGLOTA. **1º Relatório Yglota de Nacionalidades e Etnias da Região Trinacional do Iguçu**. Otto Mendonça (Coordenador). Foz do Iguçu: Instituto Yglota, 2023. Disponível em: <https://www.codefoz.org.br/wp-content/uploads/2024/07/Relat%C3%B3rio-de-Nacionalidades-e-Etnias-da-Regi%C3%A3o-Trinacional.pdf>. Acesso em: 12 fev 2025.
- IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Atlas da violência 2024: retrato dos municípios brasileiros**. Brasília, 2024. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/9277-atlasviolencia2024retratos-municipiosbrasileros.pdf>. Acesso em: 10 dez 2024.
- JACOBI, P. **A cidade e os cidadãos**. Lua Nova: revista de cultura e política, v. 2, p. 22-26, 1986. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ln/a/n4c8N3vHX8QLRyvYK75fC7P/>. Acesso em: 15 dez 2024.
- JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. 1961. Tradução de Carlos Rosa. 3 ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.
- JORNAL DA GLOBO. **Pretos e pardos têm menos acesso à infraestrutura urbana do que brancos**. Jornal da Globo, 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/jornal-da-globo/video/pretos-e-pardos-tem-menos-acesso-a-infraestrutura-urbana-do-que-brancos-13528093.ghtml>. Acesso em: 15 set 2025.
- KAZTMAN, R; RETAMOSO, A. **Segregación espacial, empleo y pobreza en Motevideo**. Revista de la CEPAL, n.85. Santiago de Chile: CEPAL, 2005.
- KERN, L. **Feminist city: Claiming space in a man-made world**. Verso Books, 2020.
- KOZEL, S. **Comunicando e representando: Mapas como construções socioculturais**. Geograficidade. v.3. Niterói, RJ: UFF, Grupo de Pesquisa Geografia Humanista Cultural, 2013.
- LEÃO, L. R. **Urbanismo feminista: conceito agregador e decolonial a partir de análise bibliométrica dos estudos de gênero e cidades**. XX Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Belém/PA: ANPUR, 2023.
- LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.
- LEFEBVRE, H. **A Produção do Espaço**. Tradução de Doralice Pereira e Sérgio Martins. 2006.
- LINKE, C. C.; TAVARES, R. B. **Cidade do cuidado: De um urbanismo hegemônico para um urbanismo feminista, situado e transformador**. Rio de Janeiro/RJ: Revista Thésis, 2024. v. 9, n. 17, p. 33-49.
- LOBODA, C. R.; MIYAZAKI, V. K. **Entre a centralidade e a circulação: uma abordagem**

- sobre o transporte coletivo em duas cidades médias brasileiras. *Caminhos de Geografia*. v. 13, n. 44. Uberlândia: Instituto de Geografia/UFU, 2012. p. 256–264.
- LORENTTI, D. R. **Se as ruas fossem para andar**: uma análise propositiva sobre as ruas de Foz do Iguaçu como garantia do direito à cidade. Foz do Iguaçu: UNILA, 2024.
- LYNCH, K. **A Imagem da Cidade**. Tradução de Maria Cristina Tavares Afonso. Portugal: Edições 70, 1960.
- MADARIAGA, I. S. **Mobility of care**: Introducing new concepts in urban transport. UN-Habitat. 2013. Disponível em: <https://unhabitat.org/mobility-of-care-ines-sanchez-de-madariaga>. Acesso em: 27 nov 2025.
- MANZINI, E. J. **Entrevista semi-estruturada**: análise de objetivos e de roteiros. Seminário internacional sobre pesquisa e estudos qualitativos. Bauru: 2004. v. 2, p. 58-59
- MARICATO, E. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias**. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos, 2000.
- MARICATO, E. et al. **Cidades Rebeldes**: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. 1 ed. São Paulo: Boitempo, Carta Maior, 2013.
- MARICATO, E. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.
- MARTINS, L. R. M. de; RUSCHMANN, D. V. M. **Desenvolvimento histórico turístico estudo de caso**: Foz do Iguaçu/PR. VI Semintur – Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul, 2010. Disponível em: [https://www.uces.br/ucs/eventos/seminarios\\_semintur/semin\\_tur\\_6/arquivos/05/Desenvolvimento%20Historico%20Turistico%20Estudo%20de%20Caso%20Foz%20do%20Iguacu.pdf](https://www.uces.br/ucs/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_6/arquivos/05/Desenvolvimento%20Historico%20Turistico%20Estudo%20de%20Caso%20Foz%20do%20Iguacu.pdf). Acesso em: 15 fev 2025.
- MARTINUCCI, O. S.; LIMA, V.; CRESTANI, R. B. **Mapeamento e análise das desigualdades sociais e ambientais na cidade de Foz do Iguaçu-PR**. 2021. Curitiba: Revista Geografar, 2023. v.18, n.1, p.149-175. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/geografar/article/view/79420/49881>. Acesso em: 05 mar 2025.
- MEIRELLES, H. L. **Direito Municipal Brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2002.
- NASCIMENTO, A. B.; RAMMÉ, J.; DE SOUZA, M. B. **Impacto da implantação dos condomínios horizontais fechados em Foz do Iguaçu/PR pela ótica da urbanidade**. Taquara/RS: COLÓQUIO - Revista do Desenvolvimento Regional, 2024. v. 21, n. 1, p. 97-116.
- MINAYO, M. C. S. (org.). **Pesquisa social**: Teoria, método e criatividade. 26. ed. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2007.
- MOURA, B. F. PNAD: mulheres gastam quase o dobro de tempo no serviço doméstico. **Agência Brasil**. 11 ago 2023. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2023-08/pnad-mulheres-gastam-quase-o-dobro-de-tempo-no-servico-domestico>. Acesso em: 30 nov 2025.
- NETO, F. O. L.; DIAS, R. H. L. **Mapas mentais e a construção de um ensino de Geografia significativo**: algumas reflexões. *Revista Georaguaiá*. UFC: 2011. v. 1, n. 1, p. 1-12.
- NEVES, J. L. **Pesquisa qualitativa**: características, usos e possibilidades. *Caderno de pesquisas em administração*, São Paulo, v. 1, n. 3, p. 1-5, 1996.
- METRÔ DE SÃO PAULO. **Caracterização Socioeconômica dos Deslocamentos por**

**Modo de Transporte:** Região Metropolitana de São Paulo - Pesquisa Origem e Destino 2017. São Paulo: Companhia do Metropolitano de São Paulo, 2017.  
Disponível em:

[https://www.metro.sp.gov.br/wp-content/uploads/2023/06/Caracterizacao\\_Socioeconomica\\_dos\\_Deslocamentos\\_2017.pdf](https://www.metro.sp.gov.br/wp-content/uploads/2023/06/Caracterizacao_Socioeconomica_dos_Deslocamentos_2017.pdf). Acesso em: 20 set 2025.

PAIXÃO, L. A.; ANDRADE, L. T. **Crime e Segurança Pública**. 1996. In: Belo Horizonte: Poder, Políticas e Movimentos Sociais. Belo Horizonte, 1996. p. 109-123.

PELEGI, A. **Majoria dos usuários do transporte de Foz do Iguaçu está insatisfeita com a qualidade do serviço**. Diário do Transporte, 2021. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2021/12/21/majoria-dos-usuarios-do-transporte-de-foz-do-iguacu-esta-insatisfeita-com-a-qualidade-do-servico/>. Acesso em: 01 fev 2025.

PEREIRA, B. **Sobre usos e possibilidades da interseccionalidade**. Civitas: Revista De Ciências Sociais, 21(3), 445–454, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.15448/1984-7289.2021.3.40551>. Acesso em: 05 jan 2025.

PMFI – PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU. **História**. 2020. Disponível em: <https://www5.pmfi.pr.gov.br/cidade/#next>. Acesso em: 15 fev 2025.

PMFI – PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU. **Mapas do Município**. 2021. Disponível em: <https://sway.cloud.microsoft/x60UPZvJcFrgCK55?ref=email&loc=play>. Acesso em: 02 dez 2025.

PMFI – PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU. **Turismo de Foz do Iguaçu recebe mais de R\$ 2 bilhões em investimentos**. Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu. 2022. Disponível em: <https://www5.pmfi.pr.gov.br/noticia-50197>. Acesso em: 21 nov 2025.

PORTAL DA CIDADE. **40 anos de história: Itaipu transforma Foz em um dos maiores municípios do Paraná**. Foz do Iguaçu: Portal da Cidade, 2014. Disponível em: <https://foz.portaldacidade.com/noticias/educacao/40-anos-de-historia-itaipu-transforma-foz-em-um-dos-maiores-municipios-do-parana>. Acesso em: 20 fev 2025.

COL·LECTIU PUNT 6. **Site Oficial Col·lectiu Punt 6**. Barcelona: [s.d.]. Disponível em: <https://www.punt6.org/punt-6/>. Acesso em: 26 nov 2025.

COL·LECTIU PUNT 6. **Urbanismo feminista: Por una transformación radical de los espacios de vida**. Barcelona: Virus, 2019

RÁDIO CULTURA FOZ. **Entrevista: Falta de planejamento urbano é a principal causa de alagamentos em Foz**. Foz do Iguaçu: Rádio Cultura, 2021. Disponível em: <https://www.radioculturafoz.com.br/2021/01/27/entrevista-falta-de-planejamento-urbano-e-a-principal-cao-de-alagamentos-em-foz/>. Acesso em: 05 mar 2025.

RAMMÉ, J.; PINA, S.M. **As Vilas de Itaipu: padrão morfológico e evolução urbana**. Revista de Morfologia Urbana, v. 7, n. 2. 2019. Disponível em: <https://revistademorfologiaurbana.org/index.php/rmu/article/view/115/62>. Acesso em: 15 fev 2025.

RAMMÉ, J. **A compreensão da urbanidade pela morfologia urbana: as vilas de Itaipu**. 2020. Tese (Doutorado em Arquitetura, Tecnologia e Cidade). Universidade Estadual de Campinas, 2020.

RAMMÉ, J.; SOUZA, M.; et al. **Os condomínios fechados e a articulação do tecido urbano de Foz do Iguaçu-PR**. São Paulo, SP: Instituto das Cidades, USP, 2022, v. 3, p. 264-276

- RAMOS, M. W. **Qualidades medida e percebida no sistema de transporte coletivo por ônibus: estudo de caso de Belo Horizonte.** Dissertação (mestrado). Belo Horizonte: UFMG, 2013.
- RIBEIRO, L. C. Q. **A metrópole: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito.** 2. ed. Rio de Janeiro: Perseu Abramo/Observatório das Metrópoles/FASE, 2015. p. 17-40
- ROCHA, R. **Foz do Iguaçu será o locomotiva do turismo com investimentos de mais de R\$ 3 bilhões.** GDia. 2025. Disponível em: [https://gdia.com.br/noticia/708/foz-do-iguacu-sera-o-locomotiva-do-turismo-com-investimentos-de-mais-de-r-3-bilhoes?utm\\_source=chatgpt.com](https://gdia.com.br/noticia/708/foz-do-iguacu-sera-o-locomotiva-do-turismo-com-investimentos-de-mais-de-r-3-bilhoes?utm_source=chatgpt.com). Acesso em: 21 nov 2025.
- RODRIGUES, J. **Mobilidade urbana no Brasil: crise e desafios para as políticas públicas.** Observatório das Metrópoles, Belo Horizonte: TCEMG, ed, v. 34, 2016. p. 80-93. Disponível em: [https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/wp-content/uploads/2020/05/Mobilidade-urbana\\_Juciano-Rodrigues.pdf](https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/wp-content/uploads/2020/05/Mobilidade-urbana_Juciano-Rodrigues.pdf). Acesso em: 10 fev 2025.
- SANCHEZ, B. **De volta às origens: mapeando os caminhos da interseccionalidade.** São Paulo, 2019.
- SANTANA, A. R. **Favelas, Ocupações e Segregação Socioespacial do Território: o Caso da Comunidade Monsenhor Guilherme em Foz do Iguaçu/PR.** Foz do Iguaçu: 2022. Disponível em: <https://dspace.unila.edu.br/handle/123456789/6734>. Acesso em: 05 mar 2025.
- SANTOS, B. S.; **Epistemologias do sul.** Maria Paula Meneses (org.). Coimbra: Editora Almedina, 2009. p. 637-637.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Editora Hucitec, 1993.
- SANTOS, M. A. **Brasília, o lago Paranoá e o tombamento: natureza e especulação na cidade modernista.** São Carlos: USP, 2008.
- SHAPIRO, H. **A primeira migração das montadoras: 1956-1968.** In: ARBIX, G.; ZILBOVICIUS, M. (orgs.) *De JK a FHC: a reinvenção dos carros.* São Paulo. Scrita, 1997.
- SANTOS, S. T. L. **Feminismo, arquitetura e urbanismo.** Píxo: Revista de Arquitetura Cidade e Contemporaneidade, v. 6, n. 23, 2022.
- SIDOR, A. A. D.; ARAUJO, L. T.; RAMMÉ, J. **O papel das áreas verdes urbanas nos sistemas de espaços livres: o caso de Foz do Iguaçu.** [s.d.]
- SILVA, C. N.; VERBICARO, C. **O mapeamento participativo como metodologia de análise do território.** Scientia Plena. v. 12, n. 6. Belém, PA: UFPA, 2016.
- SOUZA, M. B. **Desconstruindo o Sujeito Neutro: Reflexões para o Planejamento Urbano.** XI Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional. Santa Cruz do Sul: UNISC, 2023.
- SOUZA, M. L. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.
- UNILA – UNIVERSIDADE FEDERAL DA INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA. **História da UNILA.** Foz do Iguaçu, 2022a. Disponível em: <https://portal.unila.edu.br/institucional/historia-unila>. Acesso em: 25 fev 2025.
- UNILA – UNIVERSIDADE FEDERAL DA INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA. **Projeto**

- Pedagógico.** Foz do Iguaçu, 2022b. Disponível em:  
<https://portal.unila.edu.br/institucional/projeto-pedagogico>. Acesso em: 25 fev 2025.
- UNILA – UNIVERSIDADE FEDERAL DA INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA. **Painel Integrado de indicadores e informações institucionais.** Foz do Iguaçu: CIRI, 2025a. Disponível em: <https://divulga.unila.edu.br/painelintegrado/>. Acesso em: 20 fev 2025.
- UNILA — UNIVERSIDADE FEDERAL DA INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA. **Horários Intercampi.** Foz do Iguaçu: Delog, 2025b. Disponível em:  
<https://portal.unila.edu.br/proagi/delog/catalogo-de-servicos/catalogo/horarios-intercampi>. Acesso em: 2 dez 2025.
- UNILA – UNIVERSIDADE FEDERAL DA INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA. **Unidades e endereços.** Foz do Iguaçu, [s.d.]a. Disponível em:  
<https://portal.unila.edu.br/unidades>. Acesso em: 2 dez 2025.
- UNILA – UNIVERSIDADE FEDERAL DA INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA. **Restaurante Universitário - RU.** Foz do Iguaçu: PRAE, [s.d.]b. Disponível em:  
<https://portal.unila.edu.br/prae/assistencia-estudantil/restaurante-universitario>. Acesso em: 2 dez 2025.
- VERGÈS, F. **Um feminismo decolonial.** Ubu Editora, 2020.
- VASCONCELLOS, E. **Transporte urbano, espaço e equidade:** análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.
- VASCONCELLOS, E.; CARVALHO, C.; PEREIRA, R. **Transporte e mobilidade urbana.** Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/IPEA, 2011.
- VETTER, D.; MASSENA, R. **Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infra-estrutura?** Uma teoria de causação circular. Solo urbano: tópicos sobre o uso da terra. Série Debates Urbanos. Rio de Janeiro: Zahar Ed, 1981. p.49-77.
- VIGOYA, M. **La interseccionalidad:** una aproximación situada a la dominación. Bogotá: 2016. Debate feminista, v. 52, p. 1-17.
- VUCHIC, V. R. **Urban Transit:** Operations, planning and economics. Hoboken: Wiley, 2005.
- WEBER, M. **Economia e Sociedade:** fundamentos da sociologia compreensiva. Tradução de Regis Barbosa e Karen Elsabe Barbosa. Brasília: Universidade de Brasília, 2000.