



Ciclismo e violência urbana: percepção de segurança pública em trajetos cicláveis entre Curitiba e São José dos Pinhais/PR.

William Willrich¹; Márcia de Andrade Pereira Bernardinis²;

¹Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano, Universidade Federal do Paraná, will.willrich@hotmail.com

²Professora Associada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano, Universidade Federal do Paraná, profmarcia.map@gmail.com

RESUMO

Modais ativos representam alternativas sustentáveis aos deslocamentos nos centros urbanos. Embora ainda discreta, sua crescente popularização no Brasil, atribui-se ao gradual reconhecimento no corpo legislativo, à difusão de hábitos saudáveis e à consolidação de posturas ambientais, além da degradação do trânsito e baixa qualidade do transporte coletivo. Ações de planejamento urbano pós-PNMU colaboram para difundir modais ativos, em especial a bicicleta, como modal utilitário, atraindo não só usuários das periferias, mas de setores elitizados. No entanto, conflitos sociais, decorrentes da má distribuição de renda e da presença do tráfico de drogas, colaboram para o aumento da violência urbana e a difusão de preconceitos socioterritoriais, dos quais ciclistas têm sido vítimas cada vez mais frequentes. Este trabalho investiga que, a adesão à ciclomobilidade vincula-se não só à existência de infraestruturas adequadas e de segurança viária satisfatória, mas também ao nível de segurança pública percebida pelos usuários. Através da aplicação de questionários (n=55) e mapas emocionais, avalia-se a percepção de ciclistas em três trajetos na divisa entre Curitiba e São José dos Pinhais/PR: região socioambientalmente vulnerável, cuja infraestrutura cicloviária associa-se às áreas de lazer, preservação ambiental e ocupações irregulares: espaços estigmatizados pela suposta incidência criminal e justapostos a bairros de alto interesse imobiliário.

PALAVRAS-CHAVE: Percepção espacial, mapas emocionais, ciclomobilidade, mobilidade metropolitana.

ABSTRACT

Non-motorized modals become sustainable alternatives to urban commuting in great cities. Despite its apparent low use, their popularization grows due gradual recognition in legislation, healthier habits, positive environmental postures and degradation of traffic and low quality of public transport. Urban planning actions, in a post- PNMU context, spread non-motorized modals, especially bicycles, as a commuting mode, which attract not only users from the poor suburbs but also ones from rich areas. However, social conflicts from unequal distribution of wealth and drug trafficking contribute to growth of urban violence and the diffusion of socio-territorial discrimination, which cyclists have been increasingly victims of. This work investigates that an effective cyclomobility is related not only to adequate infrastructure and satisfactory road safety, but also to perception of public safety perceived by users. Through the questionnaires (n = 55) and emotional maps, the cyclists' perception are analyzed in three routes: all of them on the border between Curitiba and São José dos Pinhais, southern Brazil. This area contains leisure areas together with environmental preservation areas and irregular occupations: stigmatized places by the alleged criminal high incidence, juxtaposed to districts of high-value real estate interest.

KEYWORDS: Spatial perception, emotional maps, cyclomobility, metropolitan commuting.



1. INTRODUÇÃO

Modais ativos destacam-se como alternativas sustentáveis para mobilidade urbana (GUTIÉRREZ *et al.*, 2020; ARELLANA *et al.*, 2020; FAHIM *et al.*, 2022). O crescente uso da bicicleta deve-se não só aos benefícios à saúde e ao meio ambiente, mas também à redução de custos e de tempo para o usuário, além da maior disponibilidade de ciclovias (BRASIL, 2012; VASCONCELLOS, 2016, 2018; GUTIÉRREZ *et al.*, 2020; HERRMANN-LUNECKE *et al.*, 2021; SCHAEFER *et al.*, 2021; FAHIM *et al.*, 2022).

Embora a interação entre espaço urbano e transporte ativo seja difundida nos EUA e em países europeus, o mesmo não ocorre no contexto latino-americano (GUTIÉRREZ *et al.*, 2020; HERRMANN-LUNECKE *et al.*, 2021). No Brasil, a violência urbana cresce e lidera óbitos por causas externas (BRASIL, 2021). Nesse contexto, o aumento de ataques a ciclistas entre Curitiba e São José dos Pinhais/PR, aliado à subutilização das ciclovias, não só motivam este trabalho como suscitam questionamentos sobre, haver perigo aos ciclistas ou, se estas relações são produto de estigmas e sensacionalismo midiático (GLASSNER, 2003; LADRÕES..., 2019; MONTEIRO, 2020).

Diante disso, investiga-se se, mesmo com infraestruturas *a priori* adequadas e com segurança viária satisfatória, a percepção de segurança pública influencia a prática ciclística entre Curitiba e São José dos Pinhais/PR. Busca-se, com este trabalho, difundir a relação entre “violência urbana” e “mobilidade urbana”, enfatizando a percepção do usuário no processo de planejamento.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. Segregação Socioespacial e Ciclismo

Configurações urbanas “centro-periferia” segregam classes sociais por grandes distâncias (CALDEIRA, 2011): polos funcionais distintos, não só elevam índices de motorização (KRAFTA, 2014, p.21; VASCONCELLOS, 2018), como reforçam injustiças sociais e desigualdades: ambos geradores de crime e violência (BALESTRERI, 2010).

As desigualdades socioterritoriais transferem-se às relações de trânsito, quando a condição social associa-se à forma de deslocamento dos indivíduos (ARAÚJO *et al.*, 2010; GUTIÉRREZ *et al.*, 2020). O planejamento urbano, centrado em modais motorizados, consolida ambientes de disputa não-democráticos e hostis aos ciclistas



(ARAÚJO *et al.*, 2010; GUTIÉRREZ *et al.*, 2020). Com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), a partir de 2012, ações comprometidas com o transporte não-motorizado ganham destaque, difundindo o uso de modais ativos, sobretudo a bicicleta (BRASIL, 2012; VASCONCELLOS, 2018).

2.2. Segurança Pública no Espaço Urbano

Posturas individualistas e competitivas suprimem sentimentos de pertencimento coletivo e controle do medo individual (BAUMAN, 2009; GARCIA e COSTA, 2018). Os estímulos à insegurança são diários, eles induzem à expectativa constante de eventos criminais (BAUMAN, 2009; KOHM, 2009; GARCIA e COSTA, 2018).

A sensação de segurança é uma percepção pessoal obtida por processos cognitivos de interação bilateral entre o usuário e ambiente (LYNCH, 1997). Todavia, instituições sociais e midiáticas superestimam a violência, criando imaginários coletivos calcados no preconceito socioterritorial enfatizando regiões como “focos criminais” (GLASSNER, 2003; MONTEIRO, 2020). A percepção de insegurança influencia mudanças comportamentais, as quais modificam o espaço urbano e impactam na decisão sobre deslocamentos urbanos (HUANG *et al.*, 2014; OLIVEIRA *et al.*, 2020).

O aumento da circulação de bicicletas as torna visadas por criminosos por sua disponibilidade, utilidade e valor (ZHANG *et al.*, 2007). Os ataques a ciclistas motivam-se ainda pela dificuldade ao reivindicar a propriedade das bicicletas e a impunidade: perde-se a confiança nas autoridades e geram-se sentimentos de apreensão ao circular por espaços considerados “perigosos” (ZHANG *et al.*, 2007; MBURU e HELBICH, 2016).

Embora de origem multifatorial, crimes são proporcionais no espaço: atingem todas as classes sociais (BALESTRERI, 2010; WERMUTH e CASTRO, 2020). Contudo, a repetida vitimização em áreas urbanas já fragilizadas e com iniquidades sociais, reforça características negativas e posturas evitativas nestes espaços (JACK e EGAN, 2015).

2.3. Percepção, leitura espacial e mapas emocionais

O medo e a ansiedade diminuem com uma maior familiaridade dos espaços: ao aumentar o reconhecimento de variáveis espaciais, eleva-se a percepção de segurança (CANTER, 1977; PRAK, 1977; KELLING e WILSON, 1982; NEWMAN, 1996, GARTNER, 2010; MACKETT, 2021). Este mecanismo explica o reconhecimento de intrusos e a diminuição de crimes pelo maior controle territorial mediante observação dos



moradores (KELLING e WILSON, 1982; LAY, 1996; NEWMAN, 1996, JACOBS, 2011).

A maior familiaridade com o espaço depende, no entanto, da legibilidade espacial, fator que desperta sentimentos positivos e negativos (LAY, 1996). A leitura espacial é individual, varia frente a posição social, profissão, idade ou mesmo horário de observação: fatores que conduzem a diferentes perspectivas nas observações (CANTER, 1977).

A interpretação das percepções espaciais dos indivíduos se dá pela cartografia cognitiva (CANTER, 1977). Existem diferentes aplicações dos mapas: desde desenhos realizados pelos indivíduos (CANTER, 1977), até associação de plataformas e linguagens computacionais, como os *emojis*: formas de comunicação não-verbais, já integradas à linguagem popular, capazes de carregar significados complexos como emoções, sentimentos, atividades e características de lugares (DRESNER e HERRING, 2010; NOVAK *et al.*, 2015, CAMARA *et al.*, 2021; HAUTHAL *et al.*, 2021).

3. METODOLOGIA

Realizou-se um levantamento perceptivo remoto com aplicação combinada de questionários e mapas emocionais *online* pela plataforma *Google Forms* e *Google My Maps*. Selecionaram-se ciclistas sem restrições etárias, de gênero ou de familiaridade com o local de estudo: sua experiência ao trafegar com o modal permite identificar fatores positivos e negativos, além de riscos nos trajetos, tornando-os, mesmo que não familiares com o local, aptos a participar do estudo. Disseminaram-se os questionários em grupos de ciclismo nas redes sociais, e; em abordagens presenciais com cartões com *links* de acesso.

Inicialmente aplicaram-se questionários-teste para identificar eventuais ajustes nas questões, como grau de entendimento e tempo de resposta. Após ajustes, iniciou-se a aplicação entre abril e maio de 2022, período em que se coletaram 55 respostas e 24 mapas emocionais: a quantidade difere, pois os mapas não eram itens obrigatórios.

As questões organizaram-se em três blocos: perfil do usuário; ciclomobilidade, e; segurança pública. Na primeira seção, construiu-se um perfil sociodemográfico do participante; na segunda coletaram-se dados sobre a infraestrutura cicloviária como configuração das ciclovias, nível de manutenção, frequência de uso, além da interação

com modais motorizados e, na terceira, coletaram-se informações sobre a percepção de segurança pública, tais como nível de ansiedade e formas de proteção contra o crime.

Na quarta seção alocaram-se os mapas emocionais que, georreferenciaram percepções espaciais por meio de linguagens não-verbais: os *emojis*. Esta linguagem traduz sentimentos e os vincula aos trajetos por meio de códigos numéricos atribuídos a marcadores. Ao longo do mapeamento, os participantes liam gabaritos com a descrição das percepções associando-as aos *emojis*. Ao todo, descreveram-se 20 sentimentos, previamente verificados em Camara *et al* (2021).

Tabela 1 – Gabarito de *emojis*: codificação e descrição dos sentimentos

CÓD	EMOJI	DESCRIÇÃO	CÓD	EMOJI	DESCRIÇÃO
1		Pressa, Correria, Velocidade	11		Surpresa, Espanto, Susto
2		Raiva, Ódio, Irritação	12		Nojo, Náusea, Enjoo, Desgosto
3		Perturbação com Barulho	13		Cansaço, Fadiga, Exaustão, Fraqueza
4		Desconfiança, Suspeita, Receio	14		Tédio, Lerdez, Demora, Desatenção
5		Alegria, Bem-Estar, Bom Humor, Satisfação	15		Tranquilidade, Paciência, Relaxamento, Calma
6		Introspecção, Introversão, Reflexão	16		Medo, Tensão, Preocupação, Nervosismo
7		Admiração com Beleza, Deslumbre, Fascinação	17		Medo de Assalto, Roubo ou Furto
8		Animação, Entusiasmo, Empolgação, Apoio, Incentivo, Força	18		Risco de Acidentes, Atropelamento
9		Gratidão, Agradecimento, Sentindo-se Abençoado	19		Decepção, Frustração, Insatisfação
10		Tristeza, Pena, Lamentável.	20		Segurança, Proteção, Alívio

Fonte: O Autor (2022)

A área de estudo situa-se na divisa, entre Curitiba e São José dos Pinhais: os maiores municípios da RMC em termos populacionais e econômicos. A área engloba regiões socioambientalmente vulneráveis, estigmatizadas pela suposta incidência criminal,

bairros de elevado interesse imobiliário e, infraestruturas cicloviárias recém implantadas. Delimitou-se a área por um afastamento de 3.000 metros da divisa dos municípios e, por uma faixa transversal às ciclovias de 1.000 metros. Empregaram-se os setores censitários como unidade de estudo por comportarem dados sociodemográficos.

Estabeleceram-se três trajetos para os indivíduos expressarem suas percepções pessoais sobre o espaço em que trafegam: não houve qualquer direcionamento sobre observar um viés de segurança pública, viária ou de infraestrutura, os ciclistas responderam, randomicamente, somente a um trajeto (Figura 1).

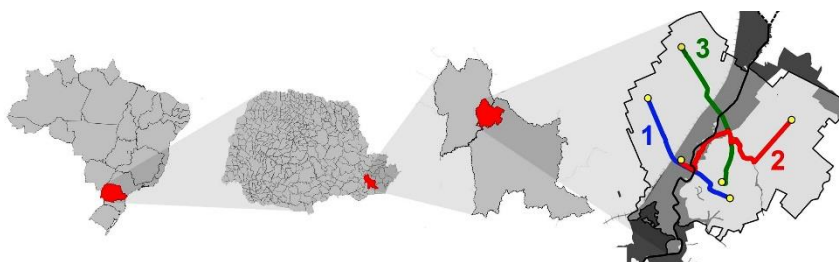


Figura 1 - Configuração da área de estudo

Fonte: O Autor (2022)

Após aplicação dos questionários, compararam-se os dados coletados com informações sociodemográficas e criminais. As análises decorrem das respostas dos questionários e da mensuração de fatores de estímulo e desestímulo. Determinaram-se tais fatores pela soma de pesos numéricos atribuídos a variáveis categóricas: muito positivo (+2); positivo (+1); indiferente/neutro (0); negativo (-1); muito negativo (-2), posteriormente somam-se as respostas e afere-se a influência do fator.

Reconhece-se, no entanto limitações na investigação: aponta-se o tamanho da amostra, que impacta na baixa representatividade dos resultados, e; a dificuldade que os indivíduos apresentaram na execução dos mapas emocionais.

4. RESULTADOS

Junto à Tabela 1, exhibe-se o perfil sociodemográfico da amostra.

Tabela 1 - Perfil sociodemográfico (n=55)

GÊNERO		FAIXA ETÁRIA		RENDA		MORADIA	
CLASSE	n (%)	CLASSE	n (%)	CLASSE	n (%)	CLASSE	n (%)



FEMININO	16 (29,1)	0-12	0 (0,0)	<1 SM	7 (12,7)	CURITIBA	37 (67,3)
MASCULINO	39 (70,9)	13-17	0 (0,0)	1-3 SM	18 (32,7)	S.J. PINHAIS	12 (21,8)
S/DECLARAR	0 (0,0)	18-25	9 (16,4)	4-5 SM	8 (14,6)	OUTRO	6 (10,9)
		26-39	23 (41,8)	>5 SM	22 (40,0)		
		40-59	16 (29,1)				
		>60	7 (12,7)				

Fonte: O Autor (2022)

Somando-se os três trajetos, registraram-se 272 marcações distribuídas entre emoções positivas (22%), neutras (16%) e negativas (62%). O trajeto 2 concentra maior das percepções negativas (46%), já emoções neutras e positivas concentram-se ao longo do trajeto 1 e 3, com 49% e 38% dos registros respectivamente.

Observaram-se padrões de distribuição das emoções que variam em função da natureza de pontos referenciais próximos às percepções. Dividiram-se os pontos entre categorias: estruturas de transporte; pontos de comércio/indústria; esporte e lazer; outros.

Observou-se que, quando próximos de estruturas de lazer, crescem percepções positivas como “admiração com beleza, deslumbre, fascinação” e “alegria, bem-estar, bom humor, satisfação”. O Parque Náutico concentra a maior quantidade de registros: embora as avaliações positivas sejam expressivas (33,3%), as negativas dominam (58,3%), sobretudo com relação ao “medo de assalto, roubo ou furto” e “medo, tensão, preocupação, nervosismo”. Este padrão se repete em outras áreas de lazer como Parque São José e a Praça do Verbo Divino, no centro de São José dos Pinhais.

Pontos de comércio/indústria; estruturas de transporte, e outros apresentam distribuições semelhantes ao total da amostra: predominância de registros negativos; em menor escala, neutros, e; uma minoria positiva.

A maioria dos participantes reconhece algum nível de angústia ou medo ao circular com bicicletas. Neste grupo, as mulheres demonstram maior percepção de medo: 73,3% contra 57,6% dos homens. Avalia-se que 52,83% dos ciclistas deslocam-se de dia, 32,07% à noite e, 15,09% não se importam com o horário.

Tabela 2 – Fatores de incômodo, estímulo/desestímulo nas ciclovias (n=55)

Incômodo ao trafegar nas ciclovias	Respostas*	Estímulo/Desestímulo nas ciclovias	Peso
Ausência de sinalização	16 (29%)	Presença de canaletas do transporte coletivo	0,4

Pavimento mal conservado e buracos	27 (49%)	Pavimentação em bom estado	1,1
Assédio	11 (20%)	Tráfego pesado de ônibus e caminhões	-1,3
Assaltos, roubos e furtos	36 (65%)	Presença de pontos de ônibus	-0,1
Lixo	14 (25%)	Ruas arborizadas	0,9
Invasão de pedestres	23 (42%)	Desvios e trocas de faixa para bicicletas	-0,1
Invasão de veículos	29 (53%)	Cruzamentos de ruas	-0,5
Falta de ciclovias	38 (69%)	Ciclovias abaixo de pontes	-0,3
Falta de guias rebaixadas	18 (33%)	Lixo próximo à ciclovia	-0,9
Má iluminação ou sua ausência	23 (42%)	Guias rebaixadas	0,6
Sujeira e detritos na ciclovia	16 (29%)	Trajetos planos	1,0
Ciclovia muito estreita	19 (35%)	Presença de iluminação pública	0,9
Vandalismo	10 (18%)	Entradas para automóveis	-0,4
Barreiras e obstáculos	17 (31%)	Ruas calmas de baixa velocidade	1,0
Raízes na ciclovia	1 (2%)	Ruas calmas	1,0
*Respostas em relação ao número total da amostra (n=55)		Ciclovias em espaços vandalizados	-0,9
		Presença de policiamento ostensivo	0,6

Fonte: O Autor (2022)

Fatores como policiamento ostensivo e iluminação pública concentraram respostas positivas: 0,6 e 0,9. No entanto, cita-se o alto índice de respostas classificadas como “indiferente/neutro” (18,2%) relativo à atuação policial: denunciando a falta de presença ou baixa efetividade da polícia. A forma de policiamento, majoritariamente motorizada e distante do cidadão pode explicar essa indiferença expressa pelos ciclistas.

As principais queixas com relação à segurança pública vão de encontro aos assaltos, roubos e furtos (65%) e, a ausência ou deficiência de iluminação pública (42%). A maioria dos participantes reconhece algum nível de angústia ou medo ao circular com bicicletas: as mulheres demonstram ser mais sensíveis a essa percepção: 75% contra 64% dos homens.

Outro fator é a proximidade entre ciclovias e espaços vandalizados ou descarte de lixo, cujo impacto negativo é de -0,9 nos ciclistas. Apesar de não se estabelecer relações diretas entre vandalismo, lixo e crimes e, não representar grande incômodo aos indivíduos, a presença destes elementos simboliza abandono dos espaços, denunciando uma não-vigilância, propícia para atividades ilícitas: gatilhos para que se evite circular nestes locais.

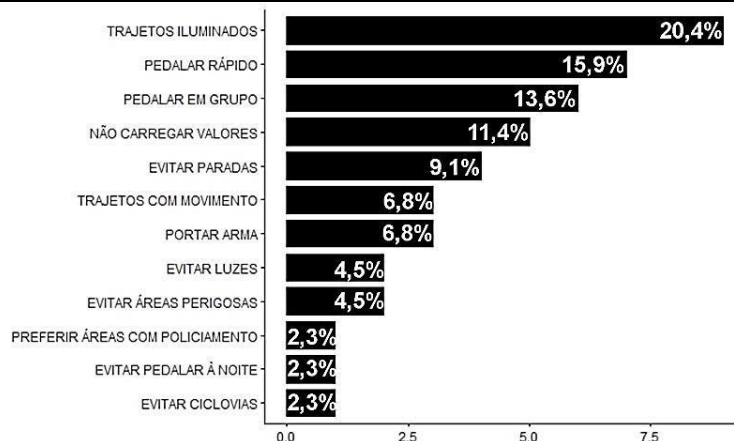


Figura 2 – Forma de proteção contra violência urbana

Fonte: O Autor (2022)

Como forma de prevenção à violência urbana (Figura 2) a maior parte dos participantes afirmou preferir trajetos iluminados (20,4%) e trafegar com maior rapidez (15,9%): 76,3% dos ciclistas mostrou-se positiva à presença de iluminação pública e 42% declararam-se incomodados com problemas relativos a este tema, o que permite relacionar a leitura espacial como um indicador positivo para aumentar a percepção de segurança pública junto ao ciclismo.

Entretanto, apesar de se reconhecer a importância da iluminação pública, 6,7% dos participantes afirmou evitar utilizar ciclovias e luzes à noite: ações para reduzir a visibilidade e não atrair a atenção de meliantes para as bicicletas. Emprega-se também o aumento da velocidade, pois como o criminoso está, na maioria das vezes, na condição de pedestre, ao pedalar rápido aumenta-se a sensação de segurança: para as bicicletas, a variável “velocidade” aproxima-se do comportamento evasivo dos veículos, trata-se de uma postura híbrida, associando-se tanto aos pedestres, quando aos automóveis.

Relatam-se outras medidas como forma de proteção contra o crime junto à prática ciclística, como a pedalada em grupo (13,6%): prática popular nas grandes cidades; evitar carregar ou utilizar valores (11,4%), além de se evitar paradas ao longo dos trajetos (9,1%).

5. CONCLUSÕES

Não é possível relacionar os impactos da violência urbana à ciclomobilidade unicamente com dados oficiais: subnotificação, falta de integração entre informações dos



órgãos de segurança pública, além da influência de preconceitos socioterritoriais e midiáticos criam distorções induzindo ações equivocadas de planejamento.

Não se verificam aumentos nos delitos em áreas de vulnerabilidade entre Curitiba e São José dos Pinhais. Entretanto, constata-se a influência de preconceitos socioterritoriais, consolidando a imagem de “área perigosa”, o que impacta na percepção de segurança pública e afeta comportamentos de ciclistas ao longo dos trajetos avaliados. Fatores como memória, influência midiática, vitimização e contato com contextos violentos, amplificam sentimentos de medo e ansiedade. Destacam-se a má iluminação e a proximidade de áreas vandalizadas como principais motivadores das percepções negativas e das posturas evitativas dos ciclistas nos espaços avaliados.

Por fim, percebe-se que, não é possível desvincular as percepções de segurança pública das de segurança viária e aspectos da infraestrutura urbana: o termo “segurança” não é suficientemente claro aos ciclistas, uma vez que, ao utilizar o espaço urbano, estes usuários estão igualmente expostos às variáveis criminais, viárias e ao ambiente construído: elementos que interferem em sua percepção espacial.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, M.R.M. *et al.* Andar de bicicleta: contribuições de um estudo psicológico sobre mobilidade. **Temas em Psicologia**, Ribeirão Preto, v. 17, n. 2, p.481-495, out. 2010.

ARELLANA, J *et al.* Developing an urban bikeability index for different types of cyclists as a tool to prioritise bicycle infrastructure investments. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, [s.l.], v. 139, p. 310-334, set. 2020.

BALESTRERI, R.B. Um novo paradigma de segurança pública. *In*: COSTA, I.F.; BALESTRERI, R.B. (org.). **Segurança pública no Brasil: um campo de desafios**. Salvador: EDUFBA, 2010. p. 57-67.

BAUMAN, Z. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, n. 3, 4 jan. 2012. Seção 1, p. 1-3.

BRASIL. Ministério da Saúde. DATASUS. **Óbitos por causas externas no Brasil**. 2021. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/defthtm.exe?sim/cnv/ext10uf.def>. Acesso em 17 dez. 2021.



CALDEIRA, T.P.R. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. 2011, 3. ed. São Paulo: EDUSP.

CANTER, D.V. **The psychology of place**. Londres: Architectural Press, 1977.

CAMARA, G.S. *et al.* Collaborative emotional mapping as a tool for urban mobility planning. **Boletim de Ciências Geodésicas**, [s.l.], v. 27, n. 3(spe), p. 1-18, 2021.

DRESNER, E.; HERRING, S.C. Functions of the nonverbal in CMC: emoticons and illocutionary force. **Communication Theory**, [s.l.], v. 20, n. 3, p. 249-268, jul. 2010.

GARCIA, T.O.; COSTA, R.A. Segurança, risco e guerra na cidade: uma relação entre urbanização, técnicas de militarização e mecanismos de policiamento. **Revista de Criminologias e Políticas Criminais**, Salvador, v. 4, n. 1, p. 114-130, jun. 2018.

GARTNER, G. Emotional response to space as an additional concept of supporting wayfinding in ubiquitous cartography. **Lecture Notes in Geoinformation and Cartography**, [s.l.], p. 67-73, ago. 2010.

GLASSNER, B. **Cultura do medo**. São Paulo: Francis, 2003.

GUTIÉRREZ, M. *et al.* Estimating bicycle demand in an aggressive environment. **International Journal of Sustainable Transportation**, [s.l.], v. 15, n. 4, p. 259-272, abr. 2020.

HAUTHAL, E. *et al.* Emojis as contextual indicants in location-based social media posts. **ISPRS International Journal of GeoInformation**, [s.l.], v. 10, n. 6, p. 407, jun. 2021.

HERRMANN-LUNECKE, M.G. *et al.* Perception of the built environment and walking in pericentral neighbourhoods in Santiago, Chile. **Travel Behaviour and Society**, [s.l.], v. 23, p. 192-206, abr. 2021.

HUANG, H. *et al.* AffectRoute - considering people's affective responses to environments for enhancing route-planning services. **International Journal of Geographical Information Science**, [s.l.], v. 28, n. 12, p. 2456-2473, jun. 2014

JACK, A.; EGAN, V. Paranoid thinking, cognitive bias and dangerous neighbourhoods: implications for perception of threat and expectations of victimisation. **International Journal of Social Psychiatry**, [s.l.], v. 62, n. 2, p. 123-132, ago. 2015.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

KOHN, S.A. Spatial dimensions of fear in a high-crime community: fear of crime or fear of disorder? **Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice**, [s.l.], v. 51, n. 1, p. 1-30, jan. 2009.

KELLING, G.L.; WILSON, J.Q. Broken windows: the police and neighborhood safety. **The Atlantic Monthly**, Boston, mar. 1982. Disponível em: www.theatlantic.com/magazine/toc/1982/03/. Acesso em: 17 jun. 2021.

KRAFTA, R. **Notas de aula de morfologia urbana**. Porto Alegre: UFRGS, 2014.



LADRÕES agredem ciclistas e roubam bicicletas em Curitiba. **Globo G1**. Curitiba, 2019. (3 min.), son., color. Disponível em: www.globoplay.globo.com/v/5554034/. Acesso em: 21 jul. 2019.

LAY, M.C.D. Relationships between site layout and spatial behaviour in low income housing schemes. *In: Evolving environmental ideals - changing way of life, values and design practices: IAPS 14 Conference Proceedings*, 159-168. IAPS. Stockholm, Sweden: Royal Institute of Technology, 1996.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACKETT, R.L. Mental health and wayfinding. **Transportation Research Part F: Traffic psychology and behaviour**, [s.l.], v. 81, p. 342-354, ago. 2021.

MBURU, L.W.; HELBICH, M. Environmental risk factors influencing bicycle theft: a spatial analysis in London, UK. **Plos One**, [s.l.], v. 11, n. 9, p. 1-19, set. 2016.

MONTEIRO, C.D. ‘Pebas’ e ‘Vagabundos’: a representação midiática de criminosos no programa DF Alerta. **Dilemas-Revista de Estudos de Conflito e Controle Social**, [s.l.], v. 13, n. 3, p. 827-848, set. 2020.

NEWMAN, O. **Creating defensible space**. New Jersey: U.S. Department of Housing and Urban Development, 1996.

NOVAK, P.K. *et al.* Sentiment of emojis. **Plos One**, [s.l.], v. 10, n. 12, p. 1-1, dez. 2015.

OLIVEIRA, A.L.S. *et al.* Homicídios do Brasil na última década: uma revisão integrativa. **Ciência & Saúde Coletiva**, [s.l.], v. 25, n. 5, p. 1925-1934, mai. 2020.

PRAK, N.L. **The visual perception of the built environment**. Delft: University Press, 1977.

SCHAEFER, K. *et al.* Transport disrupted – Substituting public transport by bike or car under COVID19. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, [s.l.], v. 153, p. 202-217, nov. 2021.

VASCONCELLOS, E.A. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. *In: BALBIM, R. et al.. Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília: ITDP, 2016. p. 57-79.

VASCONCELLOS, E.A. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: SENAC, 2018

WERMUTH, M.A.D.; CASTRO, A.G. A criminalização biopolítica da pobreza a partir do conto “O Outro”, de Rubem Fonseca. **Revista Thesis Juris**, São Paulo, v. 9, n. 2, p. 281-300, jul. 2020.

ZHANG, L. *et al.* J. Bicycle-theft victimization in contemporary urban China. **Journal of Research in Crime and Delinquency**, [s. l], v. 44, n. 4, p. 406-426, nov. 2007