

# AS MULHERES DA METRÓPOLE DE CURITIBA E A MOBILIDADE EM COLOMBO

**Maria Paula Beck**  
Universidade Federal do  
Paraná

Desafios e Perspectivas para as Trabalhadoras da Região Metropolitana de Curitiba

**RESUMO** | Este artigo aborda as desigualdades de gênero na mobilidade urbana, com foco em mulheres que moram em Colombo, na Região Metropolitana de Curitiba, que dependem do transporte público para acessar o trabalho no setor de serviços domésticos na cidade-polo. O estudo analisa a acessibilidade, inclusão e segurança do transporte público, destacando as limitações enfrentadas pelas mulheres. Utilizando o método do Percurso Comentado foram observadas as condições de mobilidade e os desafios enfrentados por esse grupo específico. O artigo destaca a importância de políticas públicas que levem em consideração as necessidades das mulheres na produção do espaço urbano e na melhoria da mobilidade, visando reduzir as barreiras físicas, simbólicas e subjetivas que impactam na qualidade de vida e participação feminina na sociedade.

Palavras-chave: gênero, mobilidade, Colombo.

**ABSTRACT** | This article looks at gender inequalities in urban mobility, focusing on women living in Colombo, in the Metropolitan Region of Curitiba, who use public transport to get to work in the domestic services sector in Curitiba. The study analyzes the accessibility, inclusion and safety of public transport, pointing out the limitations faced by women. Using the “Commented Walk” method, the mobility conditions and challenges faced by this specific group were observed. The article highlights the importance of public policies that take into account the needs of women in the production of urban space and improving mobility, with a view to reducing the physical, symbolic and subjective barriers that impact on women’s quality of life and participation in society.

Keywords: gender, mobility, Colombo.

## Introdução

As lutas travadas pelas mulheres até aqui permitiram que houvesse avanços, porém ainda é necessário que esses sejam acompanhados de liberdade, acesso e inclusão. A representação feminina ainda é pequena na tomada de decisões políticas, que envolvem interesses e necessidades de mulheres no seu cotidiano, em seus deslocamentos, em suas condições de trabalho, no transporte público e nas dificuldades que possuem ao se utilizarem desse.

Nessa perspectiva, o fato de as mulheres acumularem trabalhos remunerados e não remunerados, faz com que elas se desloquem de maneira diferente dos homens, realizando viagens mais numerosas e diversas, principalmente quando se trata de deslocamentos nas metrópoles. Esse acúmulo de funções, combinado com as longas distâncias a serem percorridas por não morarem na cidade-polo, implica numa maior utilização de transporte coletivo e deslocamentos a pé, configurando deslocamentos poligonais que podem (e devem) ser favorecidos por meio de políticas públicas de mobilidade urbana.

Esse artigo volta-se para Curitiba por ser uma metrópole que apresenta um alto índice de deslocamentos para trabalho, principalmente advindos de Colombo, município com alto fluxo de evasão. A expansão horizontal da cidade em direção à periferia e áreas metropolitanas tem implicações significativas nesse contexto, especialmente para grupos vulneráveis. Dedicar-se, nesse sentido, a estudar se, a partir do transporte público do município de Colombo – integrante da Região Metropolitana de Curitiba e parte do Arranjo Populacional – a metrópole de Curitiba é acessível, inclusiva e segura e, portanto, democrática, para as mulheres que realizam esse deslocamento, morando em Colombo e trabalhando na cidade-polo.

Sendo assim, é analisado o espaço em que os deslocamentos ocorrem, situando-os socioespacialmente, e apresentam-se dados estatísticos sobre os deslocamentos e análise das condições de transporte focando nas questões de gênero. Nesse sentido, busca-se compreender as dificuldades enfrentadas pelas mulheres residentes na região metropolitana que dependem do transporte público para acessar o trabalho na cidade-polo, mais especificamente no setor de serviços domésticos, e também destaca a importância de políticas públicas que democratizem o tempo das mulheres.

No campo da mobilidade urbana, este estudo se baseia em pesquisas anteriores que destacam a influência dos padrões de movimento na acessibilidade e distribuição de recursos reconhecendo a necessidade de políticas de transporte público que considerem as necessidades específicas das mulheres.

### **1. O espaço público: a invisibilidade é feminina.**

A questão da mobilidade urbana é um tema central na discussão sobre a organização e o funcionamento das cidades contemporâneas, especialmente devido à expansão territorial da Região Metropolitana (Freitas-Firkowski, 2019), uma vez que lidar com os ônus decorrentes dessa expansão torna-se uma realidade daqueles que moram cada vez mais distantes da cidade-polo (Delgado; Cintra; Moura, 2014).

No entanto, ao abordar esse tópico devem-se reconhecer as interações entre

gênero, espaço urbano e acesso aos serviços públicos. O que se observa é que a ausência de investimentos e planejamento adequados tem restringido a liberdade e o acesso das mulheres aos espaços públicos, enquanto a legislação urbanística federal muitas vezes negligencia essas questões, perpetuando a invisibilidade das necessidades femininas (Bello; Beleza, 2020).

Deschamps (2014) observa, no último Censo do IBGE, o processo de periferização de trabalhadores no setor terciário não especializado, visto que mais de 50% moram fora do polo, evidenciando que “os grupos sociais da base da estrutura social vivenciam com maior intensidade o processo de periferização.” (Deschamps, 2014, p. 184). Assim, devido a esse processo, trabalhadoras da metrópole se encontram a sua margem. Em 2010, no último censo divulgado pelo IBGE (2010), a população de Colombo, município que se localiza a oeste da cidade-polo Curitiba (Fig. 1), está conurbada com Curitiba e continuamente ocupada (Moura; Firkowski, 2014), era de 212.967 habitantes, desses, 52.052 mulheres eram economicamente ativas e 63.646 homens, somando 115.698 pessoas (IBGE, 2010).

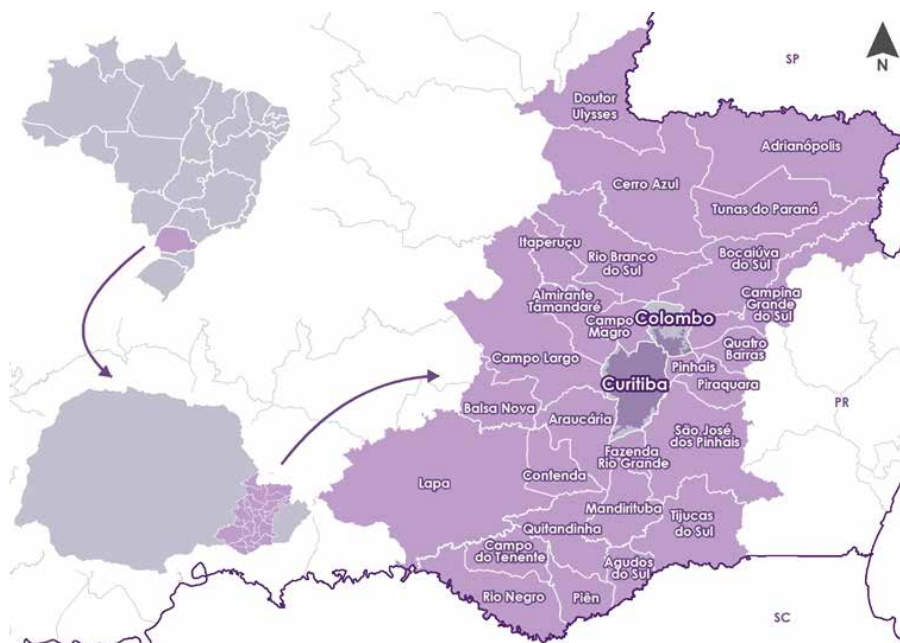


Fig. 1 Localização de Colombo. Fonte: Elaboração própria (2023) com base em dados georreferenciados de COLOMBO (2023), IPPUC (2023), IPPUC (2018) e IBGE (2021).

Por outro lado, de acordo com o IPARDES (2023), em 2021 o número de empregos formais no município era de 40.604. Portanto, observa-se, mesmo com o lapso temporal dos dados, uma população economicamente ativa muito maior do que a capacidade do município de absorver trabalhadores. Isso reflete no local de exercício de trabalho principal da população de Colombo.

Entre as principais ocupações que levam ao deslocamento para outro município estão os serviços domésticos. Identifica-se que 52,22% da população trabalhadora se desloca para outro município a trabalho e desses, 10,50% são para serviços domésticos, sendo 97,40% dos trabalhadores do setor, mulheres. Portanto, ao mesmo tempo que é o deslocamento para outros municípios que garante melhores salários, as condições de mobilidade que essa população se submete tornam-se um custo expresso em qualidade de vida e tempo (Delgado; Cintra; Moura, 2014).

Devido a essas questões e a fim de melhorar a mobilidade no município, em 2022, a Prefeitura de Colombo iniciou a elaboração do Plano de Mobilidade

de Colombo. Conduzido por uma consultoria especializada em planejamento urbano e mobilidade, esse envolveu uma variedade de pesquisas com a população local, que serão citadas a seguir uma vez que puderam fornecer dados de base para a análise.

A pesquisa de Origem e Destino Domiciliar teve como objetivo coletar dados sobre padrões de circulação, revelando que 31% dos entrevistados utilizam o transporte coletivo e 11% realizam viagens a pé (Colombo, 2022). Já a pesquisa seguinte, sobre Opinião e Satisfação da Mobilidade Ativa, que considerava mais de uma opção de deslocamento, demonstrou um aumento na participação dos deslocamentos a pé (42%), enquanto o uso do transporte coletivo permaneceu próximo da pesquisa anterior em 37% (Colombo, 2022).

Observou-se, no município, uma maior proporção de mulheres utilizando o transporte público, chegando a 70%, conforme indicado pela pesquisa de Satisfação dos Usuários de Transporte Coletivo, realizada nos terminais Guaraituba, Maracanã, Roça Grande e Sede, com 1.003 entrevistas no total (Colombo, 2022). Essa pesquisa revelou aspectos críticos da mobilidade urbana de Colombo, como as condições inadequadas das calçadas, iluminação e segurança nas travessias, especialmente preocupantes para as mulheres. A predominância de viagens pendulares casa-trabalho, com 77,2% das viagens direcionadas para outros municípios, sendo 61,7% para Curitiba, destaca a necessidade de melhoria na integração do transporte coletivo e intermunicipal (Colombo, 2022). A avaliação dos usuários sobre diversos aspectos do serviço de transporte coletivo, como frequência, lotação, tempo de viagem, estado de conservação dos veículos e pontos de parada, revelou áreas de insatisfação, incluindo o valor da passagem. Destaca-se que a segurança no sistema de transporte público foi avaliada positivamente em relação ao risco de acidentes e assaltos, embora o questionamento sobre assédio não tenha sido explicitamente mencionado na pesquisa (Colombo, 2022).

Assim, as pesquisas conduzidas como parte do Plano de Mobilidade de Colombo são fundamentais para as análises em campo realizadas e também corroboram os dados teóricos. Contudo, algumas ressalvas são necessárias, especialmente no que diz respeito aos levantamentos realizados para o transporte público.

A pesquisa de Origem e Destino, por exemplo, ao não considerar o gênero dos respondentes, desconsidera os diferentes padrões de viagem de homens e mulheres, o que compromete a capacidade dos dados em refletir as verdadeiras necessidades das mulheres no transporte público, especialmente aquelas com padrões de deslocamento irregulares, como trabalhadoras domésticas.

Da mesma forma, a pesquisa de Satisfação dos Usuários do Transporte Coletivo não considerou informações para uma avaliação precisa do sistema. A falta de correlação entre os dados de origem e destino e os de satisfação dificulta a identificação de áreas com piores avaliações em termos de acessibilidade aos pontos de ônibus e estado de conservação dos abrigos, principalmente considerando que grande parte dos deslocamentos acontece entre diferentes municípios. A avaliação da segurança também carece de detalhes específicos, tendo se limitado a uma visão geral que pode não abordar adequadamente preocupações específicas das usuárias, como o risco de assédio.

Assim, apesar de oferecer uma visão panorâmica da mobilidade em Colombo,

as pesquisas realizadas pelo Plano de Mobilidade negligenciaram aspectos importantes relacionados à caminhabilidade, segurança e deslocamentos poligonais, especialmente relevantes para as mulheres, que constituem a maioria dos usuários do transporte público no município.

Então, a fim de verificar, em campo, os pontos não atendidos pelo Plano, foram realizados Percursos Comentados (Thibaud, 2010), que consistem em observar o ambiente urbano considerando a percepção de alguém que está caminhando, seus sentimentos, emoções e também o constante movimento da percepção (Cohen; Duarte, 2018), utilizando como ponto de partida alguns caminhos feitos diariamente por trabalhadoras do serviço doméstico que moram em Colombo e trabalham em outras cidades da Região Metropolitana, incluindo o município de Curitiba.

Utilizando-se desse método, foi possível analisar as desigualdades de mobilidade a partir de diversas limitações, como financeiras, físico-espaciais, organizacionais, temporais, de habilidade, tecnológicas, corporais e emocionais (Jirón, 2017). Essas limitações foram analisadas a partir de três divisões, sendo elas as limitações territoriais, a partir dos indicadores dos parâmetros de caminhabilidade, as limitações políticas e organizacionais, estabelecendo uma relação com os indicadores das políticas de transporte público e as limitações sociais e subjetivas, considerando os sentimentos de segurança e acessibilidade experimentados nos espaços.

Na análise do espaço urbano, foram utilizados atributos sensíveis ao gênero selecionados a partir do Índice Técnico de Caminhabilidade Sensível a Gênero (Sabino, 2019) para compreender se o ambiente construído acessado pelo transporte público é democrático, acessível e seguro. Buscou-se compreender se atributos como calçadas são acessíveis e bem pavimentadas, se a conectividade garante caminhos seguros e contínuos, se existem fachadas transparentes para aumentar a sensação de segurança, se existem edificações com usos mistos para reduzir a necessidade de deslocamento, se os mobiliários urbanos são transparentes e a iluminação pública é adequada para promover a segurança das mulheres durante seus deslocamentos (Sabino, 2019).

De forma geral, foram observadas limitações em todos os atributos analisados. As barreiras físicas incluem calçadas inexistentes (Fig. 2) ou faixas livres obstruídas (Fig. 3) e ausência de pontos de ônibus, enquanto a conectividade por permeabilidade é praticamente inexistente e quando existe é comprometida pela falta de acesso ao transporte público. As edificações não oferecem fachadas ativas ou rotas de fuga (Fig. 4), e os pontos de ônibus muitas vezes não estão em condições ideais (Fig. 5). Dessa forma, os percursos acarretaram barreiras relacionadas com a distância percorrida e as características físicas dos espaços (Jirón, 2017).

Para analisar as políticas de transporte público, foram considerados critérios como integração física, tarifária e operacional do sistema a partir dos atributos identificados como relevantes para o sistema pelo Guia Transporte Público Coletivo (BNDES; SEMOB, 2018), em que a integração física busca proximidade entre estações e pontos de parada, e destes com o ambiente urbano, enquanto a tarifária está na possibilidade de se pagar apenas uma tarifa para a viagem e a integração temporal permite que se faça viagens com rotas mais racionais, com menor tempo de espera entre linhas (BNDES; SEMOB, 2018).



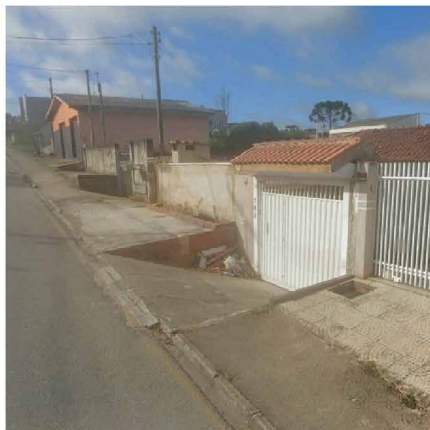


Fig. 2 Inexistência de calçadas. Fonte: Elaboração própria (2023).

Fig. 3 Calçadas interrompidas. Fonte: Google Earth (2023).

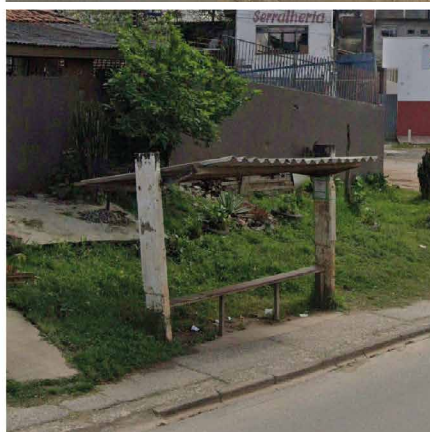


Fig. 4 Ausência de fachadas ativas. Fonte: Elaboração própria (2023).

Fig. 5 Abrigo de ônibus sem anteparos e com banco improvisado. Fonte: Google Earth (2023).

O sistema de transporte público enfrenta limitações relacionadas à gestão fragmentada entre município e região metropolitana, resultando em tarifas elevadas, ônibus lotados e uma rede de transporte desarticulada. A integração física é ineficiente, com necessidade de deslocamentos acima de 500 metros de distância do ponto de ônibus e, portanto, fora da área de abrangência (ITDP, 2017) e abrigos com falta de proteção contra intempéries.

Em relação à integração tarifária, observam-se as piores falhas de acessibilidade do sistema de transporte da Região Metropolitana. Para além do discurso de um sistema unificado, com terminais de transbordo eficiente, observa-se um sistema desconexo, com tarifas e cartões diferentes para os diferentes municípios e sem a possibilidade de integração temporal, que seria capaz de favorecer os deslocamentos curtos e em cadeia, que, trata-se de uma estratégia de mobilidade para enfrentar os desafios de cuidado, favorecendo a realização de viagens multipropósito (Jirón, 2017).

Já a integração operacional, por causa ou consequência da ineficiência da integração tarifária, não realiza rotas mais racionais, com menor tempo de espera entre linhas, para percursos fora do padrão de viagem pendular em hora-pico. Essa limitação afeta os deslocamentos das mulheres de maneira significativa, pois mesmo sendo elas mais da metade dos usuários, e dependendo muito mais do transporte público, em muito mais horários, devido a quantidade de viagens que realizam (Jirón, 2017), suas necessidades são desconsideradas.

Essas barreiras no transporte público implicam em limitações financeiras, organizacionais, temporais e tecnológicas. Para Jirón (2017), a tarifação deve levar em consideração viagens mais curtas, encadeadas e que podem até mesmo combinar diferentes meios de transporte e deslocamentos a pé que muitas

mulheres costumam fazer, o que representa custos adicionais.

Vale também destacar que a ausência de alternativas de transporte coletivo eficientes e as más condições de infraestrutura e segurança para pedestres e ciclistas têm resultado não apenas em estímulo ao uso do automóvel, mas, em muitos casos, na única opção viável (Storck, 2023).

Após a análise dos atributos foi possível compreender as experiências e percepções das mulheres ao utilizarem o transporte público, evidenciando as questões de segurança e acessibilidade enfrentadas por elas. A partir dessas percepções, propostas de melhorias podem ser executadas para que as condições de mobilidade e transporte melhorem e garantam um deslocamento mais seguro e acessível para esse grupo específico da população.

## 2. Considerações

Vale destacar que essas análises têm o objetivo de trazer reflexões sobre as experiências urbanas sem a intenção de generalizar todas as trabalhadoras ou todo o município. Identificam-se situações vivenciadas nos espaços que ajudam a compreender o cotidiano de mulheres que trabalham como domésticas na Região Metropolitana e a orientar políticas públicas mais alinhadas com suas reais dificuldades. Em consonância com pesquisas anteriores, como a realizada no Plano de Mobilidade Urbana de Colombo (2022), os percursos comentados confirmaram problemas de acessibilidade e más condições das calçadas, além de questões relacionadas à iluminação pública e ao transporte público.

Além das barreiras físicas, as mulheres enfrentam barreiras simbólicas, como medo, insegurança, estresse, cansaço e a vontade de deixar de utilizar o transporte público, mesmo que isso acarrete outras barreiras, levando a uma dependência a terceiros. A insegurança acontece em todos os espaços e horários, o estresse é decorrente de uma barreira temporal, causada pela superexploração das mulheres que, para além do trabalho remunerado, tem os custos do trabalho não remunerado (Barragán et al., 2020), incluindo o tempo de deslocamento, e também são decorrentes da falta de disponibilidade de serviços públicos de cuidado, reforçando a invisibilidade dos trabalhos de cuidado nas abordagens políticas, agravando a desvalorização do tempo dessas mulheres (Barragán et al., 2020).

Para garantir deslocamentos eficazes e reduzir a exclusão social dessas mulheres, são necessárias intervenções como horários flexíveis, linhas com distâncias curtas, serviços públicos de cuidado, informações unificadas aos usuários, resolução de problemas de superlotação no transporte público, integração temporal ou tarifa zero e treinamento de gênero para motoristas. (Jirón, 2017). A exclusão, sendo material, subjetiva e simbólica, demanda lutas não apenas pela igualdade, mas pelo reconhecimento das diferenças. A construção do espaço urbano, muitas vezes orientada para restringir mulheres a papéis familiares, revela-se nas divisões espaciais, no desenho de espaços públicos e na falta de serviços que promovam a relação da vida comunitária, familiar e laboral (Czytajo, 2013).

O receio, a violência e a falta de segurança integram a realidade das mulheres que trabalham na Região Metropolitana de Curitiba. As condições de infraes-

trutura nos bairros de Colombo e a localização das paradas de ônibus exercem um papel crucial na percepção de insegurança, restringindo as escolhas, o poder e as oportunidades econômicas (Kern, 2021). É de extrema relevância assegurar para esse grupo de mulheres invisibilizadas deslocamentos eficazes, reduzindo as distâncias necessárias para o trabalho, estudo e acesso aos serviços essenciais. Sem essa garantia, persiste a exclusão social.

## Bibliografía

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – BNDES & Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana – SEMOB. (2018). Guia TPC - orientações para seleção de tecnologias e implementação de projetos de Transporte Público Coletivo.

BARRAGÁN, A., et al. (2020). Pensar a partir do feminismo: críticas e alternativas ao desenvolvimento. In H. B. de HOLLANDA (Org.), *Pensamento feminista hoje: perspectivas decoloniais* (pp. 384). Rio de Janeiro: Bazar do Tempo.

BELLO, E., & BELEZA, L. (2020). As mulheres no espaço urbano brasileiro: o direito à cidade como alternativa a um cenário de violações de direitos humanos. *Revista de Direito da Cidade*, 11(2), 741-764. Recuperado de <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/43724>. Acesso em: 14 out. 2021.

COHEN, R., & DUARTE, C. (2018). Afeto e emoção – sentimentos e sensorialidade: as pessoas com deficiência em seus trajetos urbanos por algumas cidades – a realidade brasileira. *Revista do Centro de Pesquisa e Formação*, 6.

COLOMBO. Prefeitura Municipal. (2022). Plano de mobilidade de Colombo. Recuperado de [http://portal.colombo.pr.gov.br/downloads/urbanismo/pmu/122\\_p3\\_Diagnostico-e-Prognostico\\_parte-2\\_v3.Pdf](http://portal.colombo.pr.gov.br/downloads/urbanismo/pmu/122_p3_Diagnostico-e-Prognostico_parte-2_v3.Pdf). Acesso em: 21 jun. 2023.

COLOMBO. Prefeitura Municipal. (2023). Plano de mobilidade de Colombo. Recuperado de [https://portal.colombo.pr.gov.br/downloads/urbanismo/pmu/122\\_CADERNO%20SINTESE\\_FINAL.pdf](https://portal.colombo.pr.gov.br/downloads/urbanismo/pmu/122_CADERNO%20SINTESE_FINAL.pdf). Acesso em: 21 jun. 2023.

COLOMBO. Prefeitura Municipal. Secretaria de Desenvolvimento Humano e Habitação. (2023). *GeoPortal Colombo*. Recuperado de <https://colombo.ctm-geo.com.br:10085/geo-view/index.ctm>. Acesso em: 8 ago. 2023.

CZYTAJLO, N. (2013). *Espacio, Género y Pobreza: Discursos, prácticas y subjetividades*. Ci[ur] 90 Cuaderno de Investigación Urbanística. Madrid: FASTER.

DELGADO, P., CINTRA, A., & MOURA, R. (2014). Organização social do território e mobilidade urbana. In O. FIRKOWSKI & R. MOURA (Ed.), *Transformações na ordem urbana* (pp. 165-198). Curitiba: Letra Capital.

DESCHAMPS, M. (2014). Região Metropolitana de Curitiba: estrutura social e organização social do território. In O. FIRKOWSKI & R. MOURA (Ed.), *Curitiba: transformações na ordem urbana* (pp. 165-198). Letra Capital.

FREITAS-FIRKOWSKI, O. (2019). A contribuição do IBGE para as leituras do território nacional na perspectiva da metropolização do espaço. *Revista Brasileira*



leira de Geografia, 64(1).

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. (2010). Cidade de Colombo. Recuperado de <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/colombo/panorama>. Acesso em: 02 fev. 2022.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA – IPPUC. (2018). Dados geográficos: Bairros. Recuperado de <https://ippuc.org.br/geodownloads/geo.htm>. Acesso em: 8 ago. 2023.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA – IPPUC. (2023). Dados geográficos: Eixo de rua. Recuperado de <https://ippuc.org.br/geodownloads/geo.htm>. Acesso em: 8 ago. 2023.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO - ITDP. (2017). Padrão de qualidade DOTS (3a ed.). Nova York: ITDP. Recuperado de <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2017/12/DU-Padrao-de-Qualidade-DOTS-2017.pdf>. Acesso em: 10 mai. 2023.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – IPARDES. (2023). Caderno estatístico – município de Colombo. Recuperado de <http://www.ipardes.gov.br/cadernos/MontaCadPdf1.php?Municipio=83400&btOk=ok>. Acesso em: 20 jun. 2023.

JIRÓN, P. (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. In M. NIEVES RICO & O. SEGOVIA (Org.), ¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad (pp. 123-145). Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

MOURA, R., & FIRKOWSKI, O. (2014). Introdução: transformações na ordem urbana da RMC. In O. FIRKOWSKI & R. MOURA (Ed.), Curitiba: transformações na ordem urbana (pp. 1-18). Letra Capital.

SABINO, L. (coord.). (2019). Índice técnico de caminhabilidade sensível à gênero. Curitiba. Recuperado de [https://issuu.com/sampape/docs/20191025\\_curitiba\\_apostila\\_ic](https://issuu.com/sampape/docs/20191025_curitiba_apostila_ic). Acesso em: 23 mai. 2020.

STORCK, G. (2023). Transporte público: entre a expansão da metrópole e o direito à cidade. In R. MOURA & O. L. C. de FREITAS (Org.), Reforma Urbana e Direito à Cidade - Curitiba (pp. 55-72). Rio de Janeiro: Letra Capital.

THIBAUD, J. (2010). A cidade através dos sentidos. Cadernos PROARQ, 18. Recuperado de [https://cadernos.proarq.fau.ufrj.br/public/docs/Proarq18\\_ACidade\\_JeanThibaud.pdf](https://cadernos.proarq.fau.ufrj.br/public/docs/Proarq18_ACidade_JeanThibaud.pdf). Acesso em: 23 jan. 2021.

XVI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo / Cristina Araujo Lima... [et al.]; Contribuciones de Josefina Dámaris Gutiérrez; Compilación de Mónica S. Martínez. - 1a ed compendiada. - Córdoba: Editorial de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba; Cataluña: Universitat Politècnica de Catalunya, 2024. Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online  
ISBN 978-987-8486-61-1

1. Urbanismo. I. Araujo Lima, Cristina II. Gutiérrez, Josefina Dámaris, colab. III. Martínez, Mónica S., comp.

CDD 711.007