

DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO
DE CAMINHABILIDADE E
GÊNERO EM ROTA TURÍSTICA
NO CENTRO DE SALVADOR

CAMINHAR AFRO-FEMININO

Salvador 2021



SampaPé 

 **BID**
Banco Interamericano
de Desenvolvimento

FICHA TÉCNICA

Diagnóstico Participativo de Caminhabilidade e Gênero em Rota Turística no Centro de Salvador

Salvador, Dezembro 2021

Tipo de publicação: Monografia

Autoras: Leticia Leda Sabino; Bethânia Boaventura ; Louise Uchôa

Palavras chave: turismo; gênero; afroturismo; roteiros turísticos; cidades turísticas; rotas turísticas; caminhabilidade; espaços públicos; desenvolvimento urbano; planejamento turístico

Resumo: esse informe tem como objetivo integrar ao planejamento turístico territorial do município de Salvador, Bahia, uma visão de desenvolvimento urbano que tenha foco no acolhimento e representação de mulheres e meninas negras, compreendendo tal esforço como fundamental para a geração de territórios mais prósperos e justos com suas histórias, habitantes e potencialidades. A partir da aplicação de uma metodologia especialmente desenvolvida para o projeto em questão, traçou-se um diagnóstico com pontos de atenção e estabeleceram-se recomendações para que os ambientes de área do centro histórico da cidade, amplamente utilizadas por moradores locais, empreendedores e por turistas, sejam caminháveis, justos, feministas e antirracistas.

Códigos JEL:

O54 – Latin America & Caribbean; O21 – Planning Policy; R58 – Regional Development; Q58 – Government Policy; L83 - Sports; Gambling; Restaurants; Recreation; Tourism

Tópicos: Turismo, Gênero, Afroturismo, Rotas turísticas, Desenvolvimento urbano

Catálogo na fonte fornecida pela

Biblioteca Felipe Herrera do Banco Interamericano de Desenvolvimento

Sabino, Leticia.

Diagnóstico participativo de caminhabilidade e gênero em rota turística no centro de Salvador: caminhar afro-feminino / Leticia Leda Sabino, Bethânia Boaventura, Louise Uchôa.

p. cm. (Monografia do BID ; 977)

1. Pedestrians-Brazil. 2. Urban women-Brazil. 3. Women-Transportation-Brazil. 4. City planning-Social aspects-Brazil. 5. Urbanization-Social aspects-Brazil. 6. Public spaces-Brazil. I. Boaventura, Bethânia. II. Uchôa, Louise. III. Banco Interamericano de Desenvolvimento. Divisão de Meio Ambiente, Desenvolvimento Rural e Administração de Riscos de Desastres. IV. Título. V. Série.

IDB-MG-997

REALIZAÇÃO



sampape.org



fb/sampape.sp



@sampapesp



contato@sampape.org

APOIO



PARCERIA



PRIMEIRA CAPITAL DO BRASIL



Imagens: SampaPé! (salvo quando indicado na própria imagem)

Diagramação: Bethânia Boaventura e Louise Uchôa

Revisão de texto: Leticia Leda Sabino, Bethânia Boaventura e Louise Uchôa



Copyright © 2022 Banco Interamericano de Desenvolvimento. Esta obra está licenciada sob uma licença Creative Commons IGO 3.0 Atribuição-NãoComercial-SemDerivações (CC BY-NC-ND 3.0 IGO) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) e pode ser reproduzida com atribuição ao BID e para qualquer finalidade não comercial. Nenhum trabalho derivado é permitido.

Qualquer controvérsia relativa à utilização de obras do BID que não possa ser resolvida amigavelmente será submetida à arbitragem em conformidade com as regras da UNCITRAL. O uso do nome do BID para qualquer outra finalidade que não a atribuição, bem como a utilização do logotipo do BID serão objetos de um contrato por escrito de licença separado entre o BID e o usuário e não está autorizado como parte desta licença CC-IGO.

Note-se que o link fornecido acima inclui termos e condições adicionais da licença.

As opiniões expressas nesta publicação são de responsabilidade dos autores e não refletem necessariamente a posição do Banco Interamericano de Desenvolvimento, de sua Diretoria Executiva, ou dos países que eles representam.

SOBRE AS AUTORAS



Leticia Leda Sabino - Coordenação

É a fundadora e diretora presidente do SampaPé! Mestre em Planejamento de Cidades e Design Urbano pela University College London. Administradora de empresas pela FGV - EAESP e especialista em Economia Criativa e Cidades Criativas - FGV.



Bethânia Boaventura - Consultora local

Mestra em Planejamento de Desenvolvimento Urbano pela University College London e mestranda na FAUFBA. Arquiteta e Urbanista baiana com experiência em desenvolvimento internacional, processos participativos e análise de políticas urbanas.



Louise Uchôa - Colaboradora

Arquiteta e Urbanista maranhense pela UEMA e mestre em Arquitetura Sustentável de Múltipla Escala pela Politecnico di Milano. Envolvida com iniciativas que focam na importância dos espaços públicos e de uma cidade mais democrática.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	7
CONTEXTUALIZAÇÃO	11
CAMINHABILIDADE, GÊNERO E RAÇA EM SALVADOR.....	11
PLANO TURÍSTICO ÉTNICO-AFRO DE SALVADOR.....	17
DESCRIÇÃO DO PROJETO	19
OBJETIVOS.....	19
METODOLOGIA.....	21
RESULTADOS E ANÁLISE	33
DEFINIÇÃO DE ROTEIRO.....	33
PARTICIPANTES.....	36
OFICINA CAMINHADA DE SENSAÇÕES.....	40
OFICINA DE CAMINHABILIDADE.....	45
ANÁLISE GERAL.....	49
ANÁLISE POR TRECHOS.....	61
TRECHO 01: RUA MIGUEL CALMON.....	61
TRECHO 02: RUA PORTUGAL.....	72
TRECHO 03: PRAÇA DO MERCADO.....	82
TRECHO 04: RUA 3 DE MAIO.....	92
TRECHO 05: LARGO TERREIRO DE JESUS.....	102
RECOMENDAÇÕES	113
BIBLIOGRAFIA	144



CENA DO VÍDEO DO PROJETO CAMINHAR AFRO FEMININO

Realização: SampaPé!

Apoio e parceria:

Secretaria Municipal de Cultura e
Turismo

Prefeitura de Salvador

Prodetur Salvador

BID - Banco Interamericano de
Desenvolvimento

Realização Audiovisual: Zuruba Filmes



ASSISTA AO VÍDEO DO PROJETO

APRESENTAÇÃO

Este relatório tem como objetivo integrar ao planejamento de turismo de Salvador a visão de desenvolvimento urbano e dos espaços públicos com foco em acolhimento e representação de mulheres e meninas negras para gerar territórios mais prósperos e justos com suas histórias, habitantes e potencialidades.

O direito à cidade, que garante a livre fruição para todas as pessoas e a participação na formulação da cidade, é uma responsabilidade compartilhada de diversos setores do poder público e de atrizes e atores que transformam o espaço urbano. Aqui, alguns caminhos de ação são apresentados, assim como um diagnóstico sobre as condições atuais que limitam o direito à cidade e ao caminhar e estar nos espaços públicos de forma mais incisiva para mulheres negras.

Os resultados apresentados são referentes à metodologia participativa desenvolvida pela ONG SampaPé! em um território específico, o centro histórico de Salvador, e com um grupo de pessoas limitado em número e representatividade. Por isso, compreende-se que há limitações e que são resultados que devem ser incluídos a outros processos e ao contexto transversal do território, principalmente entendendo que o processo de transformação urbana é contínuo.

Algumas recomendações apresentadas correspondem a desafios e soluções universais para diversas cidades, enquanto outros se referem a elementos locais e específicos. De toda forma, este material traz luz a questões que promovem opressão no espaço público das cidades e aponta caminhos possíveis para ambientes mais caminháveis, justos, feministas e antirracistas.

BOA LEITURA!





MULHERES CAMINHANTES DO PROJETO CAMINHAR AFRO FEMININO

Mulheres realizando registros
fotográficos na caminhada de
sensações

O Prodetur Salvador (Programa de Desenvolvimento Turístico da cidade de Salvador), desenvolvido em parceria entre o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e a Prefeitura Municipal de Salvador, tem como seu objetivo central promover o desenvolvimento turístico do município de modo a aumentar as receitas que ele gera para a população soteropolitana, bem como os níveis de emprego locais. O Programa almeja, especificamente, aumentar a parcela do gasto dos turistas em Salvador que beneficia diretamente a população afrodescendente da cidade, em especial feminina, compreendendo que essa tanto é a população majoritária do município, como seu papel central como ativo crucial para a atratividade e competitividade turística do destino. Refletir tais objetivos em ações concretas e específicas vêm sendo a tônica do Programa, que se encontra em franca execução, e o presente informe é uma das frentes adotadas para garantir caminhos mais assertivos rumo ao alcance dos resultados almejados.

No contexto específico dos instrumentos estabelecidos pelo BID, o Padrão 9 de Desempenho Social e Ambiental (ESPS) do novo Marco de Políticas Ambientais e Sociais (MPAS) reconhece que a igualdade de gênero tem valor intrínseco e não é apenas uma questão de justiça e direitos humanos, mas também um fator de desenvolvimento sustentável. A busca pela igualdade requer ações voltadas para a equidade, o que implica fornecer e distribuir benefícios e/ou recursos de maneira a diminuir as diferenças de gênero existentes, entendendo que a desigualdade de gênero limita a capacidade dos indivíduos afetados de participar e de se beneficiar das oportunidades derivadas de projetos, além de interferir na sua capacidade de resistir, lidar e recuperar-se dos impactos adversos que os projetos podem gerar.

Este padrão de desempenho presta especial atenção a como as desigualdades de gênero interagem com outras desigualdades, como socioeconômica, étnica, racial, deficiência e outros fatores, e como essa interseccionalidade pode exacerbar barreiras ao acesso aos benefícios do projeto, limitar a capacidade de lidar com impactos negativos do projeto e criar outras vulnerabilidades. Nesse contexto, ferramentas precisas e detalhadas como o Diagnóstico Participativo de Caminhabilidade e Gênero em Rota Turística no Centro de Salvador apoiam gestores e gestoras públicas na identificação de possíveis riscos e impactos baseados em gênero – e na sua interseção com outros marcadores sociais – e na introdução de medidas efetivas para evitar, prevenir ou mitigar esses riscos e impactos, eliminando assim a possibilidade de que seus projetos reforcem as desigualdades pré-existentes ou criem novas.

Sua importância está na materialização de instrumentos participativos que apoiam a leitura do cenário de intervenção urbano a partir de diferentes matizes, permitindo que o processo de planejamento e execução de projetos urbanos e turísticos aconteça de forma mais democrática, segura e acolhedora para mulheres negras, gerando assim territórios mais prósperos e coerentes com suas histórias, habitantes e potencialidades.

Ana Beatriz Esteves, Especialista Social da Unidade de Soluções Ambientais e Sociais do BID

Judith Morrison, Assessora Sênior em Gênero e Diversidade do BID

Juliana Bettini, Especialista em Turismo do BID



MULHERES CAMINHANTES DO PROJETO CAMINHAR AFRO FEMININO

Mulheres realizando registros fotográficos na caminhada de análise de caminhabilidade com perspectiva de raça e gênero

CONTEXTUALIZAÇÃO

CAMINHABILIDADE, GÊNERO E RAÇA EM SALVADOR

Caminhabilidade (walkability em inglês) se trata de uma medida que avalia a qualidade dos espaços públicos para se deslocar a pé (SampaPé!, 2019). O termo surgiu em 1993 pelo canadense Christopher Bradshaw, que definiu que para avaliar a caminhabilidade de um espaço é necessário observar 10 itens:

1. Densidade
2. Estacionamento na rua
3. Bancos para sentar
4. Chances de encontrar conhecidos nas ruas
5. A idade em que as crianças começam a andar sozinhas
6. Como as mulheres avaliam a segurança para andar
7. Conectividade com transporte público
8. Lugares significantes no bairro
9. Verde (parques e praças)
10. Calçadas

Estes itens de observação consideram que a caminhabilidade tem relação com a experiência das pessoas caminhando, e que tal experiência é afetada por múltiplos fatores para além de calçadas e travessias em boas condições. Ressalta-se que desde sua primeira formulação a perspectiva de gênero já é condicionante da caminhabilidade, uma vez que se avalia a idade que as crianças começam a andar sozinhas no território analisado, assim como, a percepção de segurança das mulheres.

O termo continuou sendo estudado e desenvolvido no urbanismo, e em uma conceituação mais recente, de acordo com o urbanista norte americano Jeff Speck, para um ambiente ser caminhável é preciso que ele siga quatro princípios: “1) utilidade – no sentido de ter equipamentos, comércio e outras facilidades possíveis de acessar a distâncias a pé; 2) segurança – que haja a garantia de caminhar sem risco de quedas, atropelamentos e até mesmo assaltos e assédio; 3) conforto – que os caminhos tenham espaços de parada e de sombra, entre outros elementos que garantem uma experiência cômoda; e 4) interesse – que o trajeto proporcione às pessoas o que ver, com o que interagir e se conectar” (Sabino, 2019).

Entretanto, é necessário compreender que caminhar e caminhabilidade são diferentes. Caminhar é a ação de movimento realizada com passos, enquanto a caminhabilidade se refere às condições objetivas (o espaço construído e

o ambiente natural) e subjetivas (as sensações individuais e o comportamento das pessoas) sob as quais esta ação acontece nas cidades. Para construir ambientes mais caminháveis é preciso traçar estratégias de políticas públicas e desenho urbano em diferentes escalas do território urbano, sendo elas: as ruas, os bairros e as cidades. (Sabino e Uchôa, 2020). A busca pela melhora da caminhabilidade deve ser um processo contínuo nas cidades.



“Caminhar é uma atividade urbana cotidiana que extrapola a simples função de deslocamento dos cidadãos seja para realizar sua viagem ou para acesso a outro modo de transporte. Caminhar envolve outros aspectos como sociabilidade, lazer, esporte, contemplação, além de ser fundamental para atividades urbanas essenciais como trabalho, estudo, comércio e serviços entre outras. Tratar da mobilidade a pé requer considerar todos esses aspectos.” (Plano de Mobilidade de Salvador, 2017, p. 274)

Nas cidades brasileiras, a maior parte dos deslocamentos diários é realizado exclusivamente a pé, representando 39% (Associação Nacional de Transportes Públicos, 2018). Além disso, a maioria dos deslocamentos por transporte público coletivo iniciam e terminam com trechos a pé.

Salvador é uma cidade com a maioria de sua população de mulheres negras. A cidade tem 2.675.656 habitantes (IBGE, Censo 2010), e uma população estimada de 3 984 479 na região metropolitana (IBGE, 2021) que engloba 13 municípios. Desta **população 53,3% é mulher, das quais 78% são mulheres negras** (IBGE, Censo 2010). Em Salvador, de acordo com a pesquisa origem-destino, são realizadas 4,6 milhões de viagens por dia, o que corresponde a 1,69 deslocamentos diários por habitante, dos quais 38% são realizados exclusivamente a pé e 32,3% por transporte público coletivo municipal (Pesquisa Origem Destino, 2012).

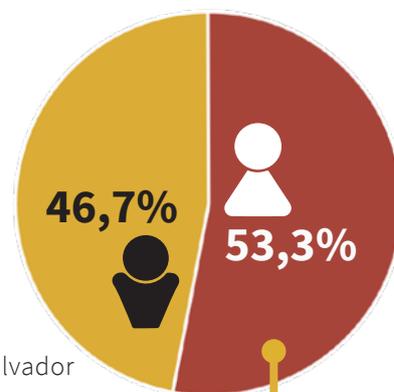


Gráfico População de Salvador por gênero

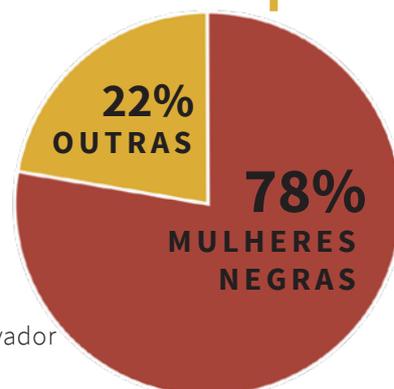


Gráfico Mulheres de Salvador por raça

MODO PRINCIPAL DE DESLOCAMENTO	SALVADOR - % TOTAL DA POPULAÇÃO
A pé	38,0%
Ônibus Municipal	32,3%
Automóvel	20%
Ônibus Intermunicipal	2,4%
Transporte Escolar	1,9%
Ônibus Fretado/Lotação/Van/Perua	2,8%
Moto	1,3%
Taxi	0,5%
Bicicleta	0,5%
Mototaxi	0,2%
Outros	0,1%
TOTAL	100%

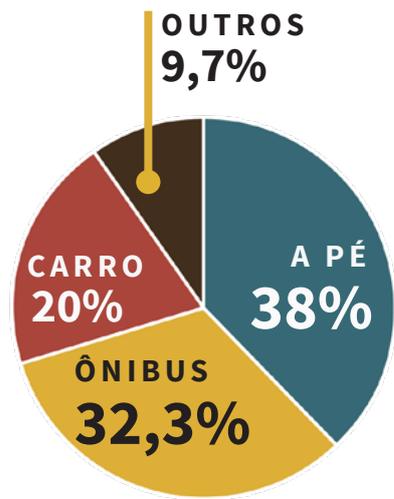


Tabela: Porcentagem dos modais de deslocamento usados pela população de Salvador.
 Fonte dos dados: Pesquisa Origem Destino, 2012

Gráfico: Modais de deslocamento usados pela população de Salvador

No entanto, vale lembrar que muitos deslocamentos realizados nas cidades não são contemplados nas metodologias de pesquisas de origem e destino. Isso ocorre porque estas pesquisas geralmente focam no que reconhecem como “viagens principais” das pessoas, excluindo os deslocamentos de menos de 500 metros - como as viagens rotineiras para serviços e lazer dentro dos bairros - e também os deslocamentos das crianças. Portanto, é possível afirmar que os deslocamentos a pé nas cidades são subdimensionados e que caminha-se mais do que os dados apontam.

este é um resultado de heranças culturais e sociais que delegam às mulheres a responsabilidade pelo trabalho doméstico e o cuidado de filhos e familiares - trabalho não remunerado (SampaPé!, 2019). Os deslocamentos para executar todas essas funções, conhecido como mobilidade de cuidado, combinados ao deslocamento para o lazer, estudo e/ou trabalho, faz com que as mulheres criem suas próprias redes de mobilidade que se caracterizam por deslocamentos poligonais e em grande parte ativos, diferentemente do padrão de deslocamento dos homens que é majoritariamente pendular e linear, destinado a viagens casa-trabalho que são mais longas e realizadas em maior número por meio de transporte motorizado, coletivo ou individual.

Considerando a divisão de gênero, o caminhar é ainda mais expressivo. Dentre muitos fatores,

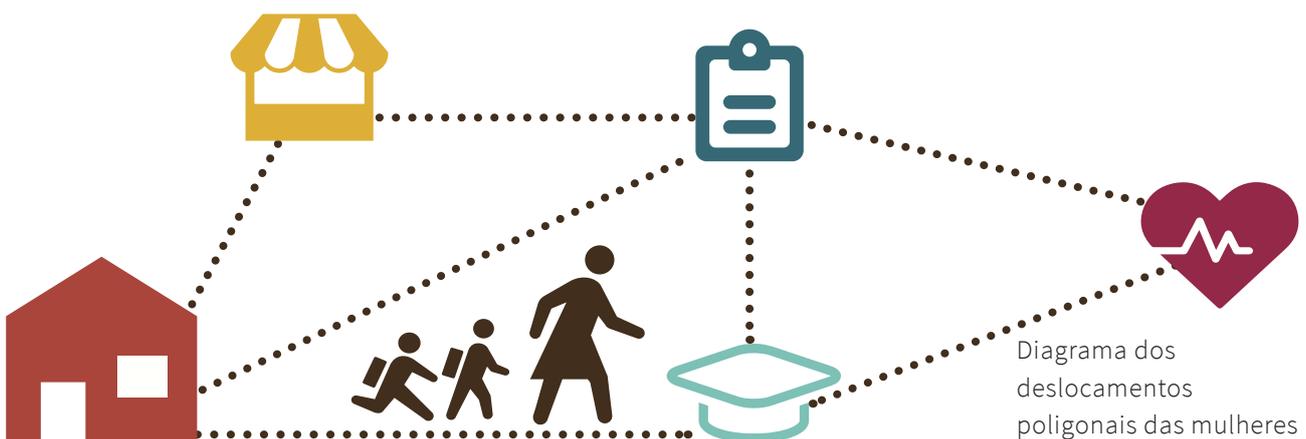


Diagrama dos deslocamentos poligonais das mulheres

Observa-se, que em Salvador as mulheres são maioria nos deslocamentos a pé e por ônibus, enquanto são minoria nos deslocamentos motorizados individuais. Segundo o Plano de Mobilidade de Salvador (2017), na Região Metropolitana da cidade as mulheres realizam mais viagens que os homens - 50,9% em comparação a 49,1% - e a maior parte dos deslocamentos a pé são realizados por mulheres, representando 56,35% destes deslocamentos. Enquanto os deslocamentos por transporte individual motorizado, carro e moto, tem predominância dos homens, com cerca de 70% e 86% das viagens em cada modo respectivamente.

A MAIORIA DOS DESLOCAMENTOS



A PÉ



ÔNIBUS

SÃO REALIZADOS POR MULHERES



MINORIA NOS DESLOCAMENTOS MOTORIZADOS INDIVIDUAIS

MODO PRINCIPAL DE DESLOCAMENTO	HOMENS %	MULHERES %
A pé	43,65%	56,35%
Moto	86,80%	13,20%
Bicicleta	88,20%	11,80%
Ônibus municipal	44,18%	55,82%
Ônibus intermunicipal	51,08%	48,92%
Automóvel	69,29%	30,71

Tabela: Porcentagem dos modais de deslocamento usados por gênero em Salvador.

Fonte dos dados: Plano de Mobilidade de Salvador, 2017

Ressalta-se ainda que gênero e raça influenciam no imobilidade e no acesso à direitos básicos. De acordo com o Plano de Mobilidade de Salvador (2017) a taxa de imobilidade na Região Metropolitana de Salvador é de 29%.

Nesse sentido, em levantamento da Actionaid no Brasil, 79% das mulheres entrevistadas disseram que a má qualidade dos serviços públicos (ambiente urbano e transporte) dificulta suas vidas, limitando o acesso de 33% delas ao trabalho e de 22% à educação.

Considerando recortes interseccionais de gênero, raça e classe social o caminhar e a presença dos corpos das mulheres negras nos espaços públicos é uma questão ainda mais representativa. Desde a Salvador colonial, as mulheres negras, parte escravizadas, tinham como trabalho e funções de quituteiras e ganhadeiras, trabalhando nos espaços públicos e circulando pelas ruas da cidade de forma a serem a base da economia e da sociedade. Entretanto, como as pesquisas de origem-destino não estão racializadas, as políticas públicas de mobilidade não são atravessadas e confrontadas por questões raciais.



“A atuação da mulher negra como força de trabalho, no campo e na cidade, nos espaços públicos e privados, foi elemento fundamental na construção do Brasil e continua sustentando a base (re)produtiva da sociedade brasileira atual. Em uma sociedade capitalista, heteronormativa, pós-escravocrata e patriarcal, a mulher negra permanece subalternizada pela dupla opressão da raça e do gênero que se configura inevitavelmente em uma diferenciação de classe.” (Anjos; Manzi, 2021)

A relação entre classe social e deslocamento a pé é evidente. A Pesquisa Origem e Destino (2012) aponta que 54,8% das pessoas que se enquadram na classe D e 40,2% das que estão na classe C se deslocam a pé, enquanto na classe B este índice é de 18,4% e na classe A é de 7,3%. Ou seja, pessoas com renda mais baixa se deslocam a pé, ou de transporte coletivo, enquanto pessoas de renda maior optam pelo transporte individual motorizado. (Pesquisa Origem e Destino, 2012)

Entendendo que a maioria da população é composta por mulheres negras, compreende-se

que as intersecções de gênero, raça e classe geram a vulnerabilização e marginalização ainda maior de mulheres negras de baixa renda pelo desenvolvimento urbano. O que explicita como as cidades são insistentemente transformadas e “desenvolvidas” ignorando as experiências e necessidades específicas das mulheres (Ana Ortiz, 2007, p. 15), assim como das crianças, idosos e pessoas com deficiência, entre outros grupos. Resultado de até hoje o planejamento urbano ser feito em sua maioria por homens brancos, focado na produção capitalista e sem a participação da população e sua diversidade, que é quem vive a realidade das cidades.

TIPO DE MODAL	CLASSE A	CLASSE B	CLASSE C	CLASSE D
Não motorizado	7,3%	18,4%	40,2%	54,8%
Motorizado coletivo	11,9%	31,6%	47,3%	38,3%
Motorizado individual	80,8%	50,0%	12,5%	6,9%
TOTAL GERAL	100%	100%	100%	100%

Tabela: Porcentagem dos tipos de deslocamento por classe social em Salvador.
Fonte dos dados: Pesquisa Origem e Destino, 2012

É importante ressaltar que os deslocamentos a pé, além de serem maioria e o modo mais democrático e sustentável de acessar a cidade, deve ser o meio de deslocamento priorizado no território urbano também por regulação nacional. De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012) artigo 6º é estabelecida “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado” (PNMU,2012).

No entanto, a realidade das cidades demonstra como o deslocamento a pé e participação das pessoas é ainda negligenciado pelos poderes públicos. Em Salvador, conforme apontado nos dados essa situação se repete, e para promover cidades mais justas, sustentáveis e democráticas é necessário promover melhores condições de caminhabilidade, com foco principalmente na perspectiva das mulheres negras.



CAMINHADA DE ANÁLISE DE CAMINHABILIDADE

Mulheres realizando registros fotográficos na caminhada de análise de caminhabilidade com perspectiva de raça e gênero

PLANO TURÍSTICO ÉTNICO-AFRO DE SALVADOR

O Plano Turístico Étnico-Afro de Salvador foi desenvolvido em 2019 pelo Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR) em uma parceria entre a Secretaria de Cultura e Turismo de Salvador junto ao BID. O objetivo do plano é de empoderar e potencializar empreendedoras negras, principalmente mulheres, de forma a possibilitar que usufruam dos benefícios e lucros provenientes das atividades turísticas em Salvador.

Neste sentido, o plano é inovador, pois marca a primeira vez em que a perspectiva Afro é colocada no centro das decisões do ponto de vista institucional (Plano Turístico Étnico-Afro de Salvador, 2019) e tem a intenção de transformar o objetivo dos planos de turismo, para que não foque unicamente no consumo, mas também, em como as atividades turísticas interferem no território, em seu espaço público e como pessoas locais se relacionam com elas.

Para definir os eixos estratégicos do plano e as ações a serem implementadas foram realizados processos participativos desde oficinas que reuniram líderes e agentes do turismo étnico afro de Salvador, a entrevistas individuais e pesquisas de campo com pessoas que trabalham no setor do turismo nos territórios foco: Pelourinho, Liberdade, Rio Vermelho, Itapuã e Curuzu.



O projeto Caminhar Afro Feminino surge como um desdobramento da aplicação do Plano Turístico Étnico-Afro de Salvador, a partir da compreensão de que o caminhar e a condição das ruas e espaços públicos se interseccionam com o turismo, comércio e empreendedorismo.



CAMINHADA DE ANÁLISE DE CAMINHABILIDADE

Grupo de mulheres na segunda etapa da oficina: a caminhada de análise de caminhabilidade com perspectiva de raça e gênero

DESCRIÇÃO DO PROJETO

OBJETIVOS

O principal objetivo do projeto é indicar caminhos e soluções para que de forma prática e a curto prazo se possa promover melhorias no espaço urbano no Centro Histórico de Salvador para gerar um ambiente mais acolhedor e seguro, principalmente para mulheres negras.

Outros objetivos derivados e mais amplos são:

- Dar visibilidade às demandas e questões de gênero e raça interseccionadas com o espaço público e o caminhar.
- Promover a interação entre pessoas do poder público, que planejam e influenciam nas decisões da cidade, e cidadãs que estão na cidade construindo o espaço público e suas dinâmicas a partir de vivências cotidianas.
- Gerar e fortalecer o empoderamento e apropriação do tema por mulheres cidadãs, principalmente mulheres negras, para poder reivindicar e incidir na elaboração e construção da cidade.
- Construir um legado para que técnicos e técnicas absorvam a perspectiva de gênero e raça como elemento intrínseco de projetos futuros.
- Ampliar a relação do turismo com o caminhar e qualidade dos espaços públicos para quem vive nas cidades.
- Fortalecer o modelo de cidades caminháveis e a perspectiva de gênero e raça como ponto de partida na transformação das cidades.
- Ser referência de boas práticas para processos participativos da transformação de cidades de modo a inspirar outros modelos participativos.
- Aproximar o desenvolvimento turístico em desenvolvimento territorial e de espaços públicos das populações marginalizadas



CAMINHADA DE ANÁLISE DE CAMINHABILIDADE

Grupo de mulheres na segunda etapa da oficina: a caminhada de análise de caminhabilidade com perspectiva de raça e gênero

METODOLOGIA

A caminhabilidade tem inspirado a criação de muitas metodologias que adaptam seus conceitos aos contextos locais e criam interseções com outras temáticas e condições sociais, como é o caso da metodologia criada para o projeto Caminhar Afro-Feminino.

Avaliar os espaços públicos dedicados à perspectiva do caminhar é o passo inicial para reconhecer a prioridade desta forma de se deslocar e estar na cidade, compreender a sua real dimensão na vida da população urbana e reivindicar espaços urbanos mais humanos, democráticos e justos.

Neste sentido, para construir cidades mais justas, seguras e acolhedoras para meninas e mulheres, é fundamental colocar suas perspectivas no centro dos processos de transformações urbanas. O projeto Caminhar Afro Feminino se propõe realizar isso por meio de metodologia participativa. Nesta metodologia, estão consolidados elementos básicos de promoção de cidades mais caminháveis, acolhedoras e seguras para mulheres, e transversalizando com raça.

A metodologia utilizada é autoral do SampaPé!, e tem como base duas metodologias da organização que já foram utilizadas para avaliar a caminhabilidade e gênero em outros territórios, sendo elas: [Mulheres Caminhantes! \(São Paulo\)](#) e o [Índice Técnico de Caminhabilidade Sensível a Gênero \(Curitiba\)](#). Ambas metodologias foram desenvolvidas após extensa revisão teórica e metodológica, assim como, por meio do uso

empírico e conhecimentos acumulados da organização nos referidos temas.

Como referências de outras organizações, vale ressaltar o Índice de Caminhabilidade do ITDP Brasil, O Guia para Construção de um Ambiente Urbano Seguro, parte do programa Mulheres e Cidades (tradução livre de Femmes et Villes, da pesquisadora feminista canadense, Anne Michaud e as publicações Entornos Habitáveis (tradução livre de Entornos Habitables) e Espaços para a vida cotidiana: Audiorias de qualidade urbana com perspectiva de gênero (tradução livre de Espacios para la vida cotidiana: Auditoría de calidad urbana con perspectiva de género) do coletivo feminista Punt.6 de Barcelona.

As metodologias de gênero e espaço público apresentam seis princípios básicos de desenho urbano seguro para mulheres:

- 1. Sinalização**
- 2. Visibilidade**
- 3. Vitalidade**
- 4. Vigilância**
- 5. Equipamentos e Mobiliário**
- 6. Convivência**

A metodologia elaborada para o projeto Caminhar Afro-Feminino compreende etapas de análise do contexto local e território, definição de roteiro, seguida de etapa com oficinas presenciais participativas percorrendo as ruas a pé e por fim análise dos resultados e recomendações.

Apresenta-se as metodologias das etapas participativas presenciais, que são utilizadas para mediar as pessoas participantes e prepará-las sobre o que devem observar e como trabalhar subjetividades com métricas quantitativas, como notas, apoiando a apresentação de resultados. Nestas oficinas estiveram presentes mulheres afro empreendedoras e moradoras do território, assim como técnicos da prefeitura e pessoas que trabalham no receptivo turístico.

ambiente construído e suas dinâmicas. Dessa forma, é possível acessar a dimensão das sensações que limitam e diminuem o acesso à cidade para mulheres e meninas, que não são registradas por outros dados disponíveis da cidade a não ser por meio de metodologias participativas que provocam a experiência, como a realizada. Utiliza-se de metodologias sociais que simplificam as sensações a símbolos que representam **5 escalas de sensações entre negativas e positivas** provocadas pela passagem no espaço.

Esta etapa está dividida em dois momentos:

1. Caminhada de Sensações

2. Caminhada de Análise de Caminhabilidade com Perspectiva de Gênero e Raça

A Caminhada de Sensações se propõe a qualificar e evidenciar as subjetividades e as sensações das mulheres com relação aos espaços públicos antes de observar o



ESCALA PARA MAPEAMENTO DAS SENSações

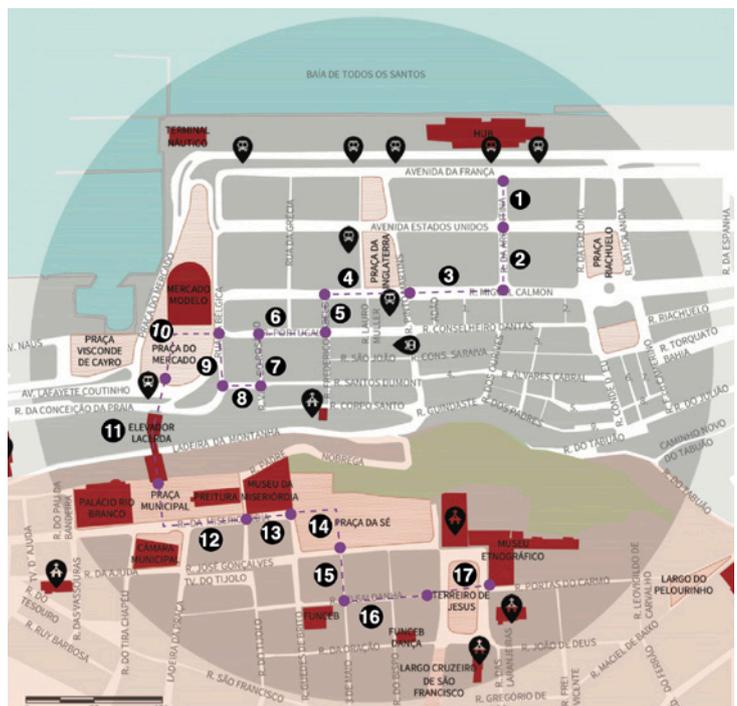
Já aplicamos essa metodologia, baseada em métodos de análise social do espaço na disciplina no design urbano (urban design), desde 2017 com o projeto das Mulheres Caminhantes.

FICHA DE AVALIAÇÃO

CAMINHADA DE SENSações E AVALIAÇÃO						p.2/4
1	ME SENTI	:):)	:)	:	:(:(:(
	COMENTÁRIOS					
2	ME SENTI	:):)	:)	:	:(:(:(
	COMENTÁRIOS					
3	ME SENTI	:):)	:)	:	:(:(:(
	COMENTÁRIOS					
4	ME SENTI	:):)	:)	:	:(:(:(
	COMENTÁRIOS					
5	ME SENTI	:):)	:)	:	:(:(:(
	COMENTÁRIOS					
6	ME SENTI	:):)	:)	:	:(:(:(
	COMENTÁRIOS					

OFICINA DE PRÉ CAMINHADA DE SENSAÇÕES

Oficina realizada antes da Caminhada de sensações para explicar a metodologia



MAPA DOS 17 TRECHOS PERCORRIDOS NA CAMINHADA DE SENSações

Na etapa da Caminhada de Sensações o roteiro é percorrido em grupo, mas a análise é pessoal. Para isso, pede-se às participantes que caminhem em silêncio, simulando como se estivessem sozinhas

Além do registro em escala, há espaço livre para que cada uma possa descrever e se aprofundar nas emoções que correspondem a aquela escala indicada e relatar possíveis violências de raça e gênero que vivenciaram, ou presenciaram. A atividade dura cerca de duas horas.

A Caminhada de Sensações também é determinante para a escolha dos trechos a serem analisados em detalhe na Caminhada de

Análise de Caminhabilidade com Perspectiva de Gênero e Raça. Para isso, seleciona-se 5 trechos, os dois com pior análise, os dois com melhor análise e o trecho com análise mais neutra.

Com os cinco trechos definidos, no segundo encontro presencial, é realizada a Caminhada de Análise de Caminhabilidade com Perspectiva de Raça e Gênero. Este encontro acontece no período diurno e as participantes são divididas em seis (6) grupos, de cerca de 5 pessoas, de acordo com as camadas de análise. São seis (6) camadas totalizando 23 subitens, que podem ser vistos em detalhe nas fichas de avaliação nas páginas seguintes.



PODER CAMINHAR

ESPAÇO PARA CAMINHAR

COMO MEDIR? Caminhar todo o trecho analisando a largura do espaço para caminhar

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. É possível caminhar com duas ou mais pessoas ao lado

3. É possível caminhar com uma pessoa ao lado, mas se alguém passar terá que desviar

2. Não é possível caminhar com alguém ao lado

1. Não há espaço exclusivo para caminhar ou o espaço não é suficiente

AVALIAÇÃO

LADO A
LADO B



CONDIÇÕES DO PISO

COMO MEDIR? Caminhar todo o trecho com um objeto com rodinhas (mala, carrinho de bebê, carrinho de ambulantes, etc) analisando as condições do piso e obstáculos (degraus, buracos, etc) e rampas nas esquinas

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. É possível levar um objeto com rodinhas com conforto e sem obstáculos

3. É possível levar um objeto com rodinhas, mas têm obstáculos

2. É difícil levar um objeto com rodinhas, pois o piso é escorregadio e com muitos obstáculos

1. Não é possível levar um objeto com rodinhas, pois o piso é de grama, terra ou sem acabamento

AVALIAÇÃO

LADO A
LADO B



ATRAVESSAR

COMO MEDIR? Observar como as pessoas circulam entre os dois lados da rua e como é a sinalização e oportunidade para atravessar a rua

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. É possível atravessar em qualquer lugar da rua de forma segura e confortável, mesmo sem faixas de pedestre (calçadão ou rua com pouco movimento de veículos que privilegie os pedestres)

3. Há faixa de pedestres no meio da quadra e em todas as esquinas

2. Não há faixa de pedestres e/ou sinalização em todas as esquinas, ou se existem não são seguras

1. Não é possível atravessar em segurança ou há apenas passarelas

AVALIAÇÃO



DISTRIBUIÇÃO VIÁRIA

COMO MEDIR? Observar a largura das calçadas e do espaço viário

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. Via exclusiva para caminhar ou com prioridade para caminhar em toda sua dimensão (rua compartilhada, ou seja, no mesmo nível e velocidade reduzida)

3. Calçadas mais amplas que o espaço viário

2. Espaço viário um pouco mais amplo que as calçadas

1. Espaço viário predominante em relação às calçadas

AVALIAÇÃO



↑↓ PODER CHEGAR E SAIR

ORIENTAÇÃO DO CAMINHAR

COMO MEDIR? Prestar atenção se há placas e mapas com indicações para pedestres que orientam a caminhada e permitem o entendimento do espaço (informam nomes de ruas, indicam o local dos transportes públicos, escolas,

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. O caminho está muito bem sinalizado com placas de indicação com distâncias a pé e mapas dos arredores

3. Há placas com os nomes das ruas e também um mapa dos arredores (pode ser em pontos de ônibus)

2. Há apenas placas com os nomes das ruas e são legíveis para quem caminha

1. Não há nem placas com nome das ruas ou se há não são legíveis

AVALIAÇÃO

LADO A
LADO B



ACESSO AO TRANSPORTE PÚBLICO

COMO MEDIR? Observar e registrar pontos de ônibus e placas de indicação ao transporte público

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. Tem mais de um ponto de acesso a transporte público no trecho

3. Tem um ponto de acesso ao transporte público no trecho

2. Há placas que indicam estações ou pontos de acesso ao transporte público, mas não estão no trecho estão no trecho

1. Não é possível saber onde acessar transporte público por perto - não há estações ou pontos nem placas que indicam onde ficam

AVALIAÇÃO



CONVITE PARA PEDALAR

COMO MEDIR? Observar se há estrutura para pedalar e para parar ou acessar bicicletas públicas, assim como, se há pessoas que passam de bicicleta e como são as condições

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. É calçadão ou rua compartilhada, ou tem ciclovia onde é possível passar de bicicleta com segurança, e também tem estrutura para estacionar bicicletas ou estações de bicicletas compartilhadas

3. Tem espaço exclusivo para pedalar, mas não há estrutura para estacionar bicicletas, nem estações de bicicletas compartilhadas

2. Não tem espaço exclusivo para pedalar mas é possível passar de bicicleta (rua de baixa velocidade) e/ou há estrutura para estacionar bicicleta ou estações de bicicletas compartilhadas

1. Não há nenhuma infraestrutura para bicicletas

AVALIAÇÃO



PASSAGENS

COMO MEDIR? Observar se há caminhos ou passagens de pedestres para acessar outras ruas e o tamanho das quadras no mapa

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. A quadra tem menos de 100 metros ou se é maior há passagem pública para outras ruas aberta 24 horas (praça ou outra área pública)

3. A quadra tem mais de 100 metros e há uma passagem pública com horário controlado (parques gradeados, etc)

2. A quadra tem mais de 100 metros e há pelo menos uma passagem privada de acesso público com horário controlado (galerias, shoppings, etc)

1. A quadra tem mais de 100 metros e não há nenhuma passagem no meio da quadra

AVALIAÇÃO

LADO A
LADO B



TRANSPARÊNCIA DAS FACHADAS

COMO MEDIR? Observar todas as fachadas para ver se há visibilidade ou não do interior -vidros transparentes, janelas e grades promovem visibilidade, enquanto muros não

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

AVALIAÇÃO LADO A LADO B

4. É possível ver através de todas fachadas do trecho



3. É possível ver através de mais da metade das fachadas do trecho



2. A maior parte das fachadas do trecho são muros, sem visibilidade



1. Todas as fachadas do trecho são muros sem visibilidade



VISÃO DE TODA A RUA

COMO MEDIR? Identificar se existem objetos fixos que bloqueiam a visão da rua, como por exemplo, postes, lixeiras, totem de propaganda, arbustos, pontos de ônibus, bancas de jornal, etc.

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

AVALIAÇÃO LADO A LADO B

4. É possível ver toda a rua, pois não há objetos fixos nas calçadas que bloqueiem a visão



3. É possível ver a maior parte da rua, mas há bloqueio parcial por alguns objetos pequenos ou com transparência



2. Uma parte da rua tem bloqueio completo da visão por um objeto fixo alto e sem transparência



1. Não é possível ver toda a rua, pois há um grande objeto fixo (banca de jornal, ponto de ônibus) ou vários objetos fixos que bloqueiam a visão



REFÚGIO

COMO MEDIR? Observar os acessos onde é possível entrar e se refugiar (como entrada de lojas, entradas de parques, restaurantes, serviços, escola, etc)

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

AVALIAÇÃO LADO A LADO B

4. Há acessos para se refugiar a qualquer hora (lugar público e/ou aberto) na maior parte do trecho



3. Há acessos para se refugiar (lojas, etc) na maior parte do trecho, mas tem horário controlado



2. Há poucos acessos para se refugiar no trecho



1. Não há nenhum acesso para se refugiar em todo o trecho



ATIVIDADES

COMO MEDIR? Avaliar os usos do térreo e primeiro andar dos edifícios considerando os seguintes usos: **residencial**; **equipamentos de serviços públicos** (escolas, unidade de saúde, bibliotecas); **atrativos históricos** (centros culturais, museus, centros religiosos); **comercial de consumo** (lojas, farmácias, ambulante); **comercial, alimentação e entretenimento** (padarias, restaurantes, bares, boates, cafés, ambulante); **comercial de trabalho** (escritórios); **serviços** (como oficinas, cabeleireiros, chaveiro, sapateiro, academia, ambulante); **espaços públicos** (parques e praças); **industrial**.

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

AVALIAÇÃO

4. Há 5 ou mais tipos de atividades no trecho



3. Há 4 tipos de atividades no trecho



2. Há 2 ou 3 tipos de atividades no trecho



1. Só existe 1 tipo de atividades no trecho



PROTEÇÃO DE CHUVA E SOL

COMO MEDIR? Observar árvores, construções e elementos fixos que protegem da chuva e do sol (desconsiderar as coberturas móveis de mesas de restaurantes, bares, etc)

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. Em todo o trecho é possível caminhar protegida de chuva e sol

3. Na maior parte do trecho é possível caminhar protegida de chuva e/ou sol

2. Poucas partes do trecho é possível caminhar protegida de chuva e/ou sol

1. Não há nenhuma estrutura que proporciona proteção de chuva e sol em todo o trecho

AValiação

LADO A
LADO B



OPORTUNIDADE DE SENTAR

COMO MEDIR? Observar estruturas públicas para sentar. Sentar-se de forma improvisada significa sentar em lugares que não foram pensados para permanência, como pontos de ônibus, escadas, muretas, canteiros, batentes de portas etc. (não considerar meio-fio como oportunidade de sentar de forma improvisada)

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. Há vários bancos públicos para sentar no trecho

3. Só há e um banco público para sentar em todo o trecho

2. Há apenas oportunidade de sentar de forma improvisada

1. Não há oportunidade de sentar, mesmo que de forma improvisada

AValiação

LADO A
LADO B



ILUMINAÇÃO

COMO MEDIR? Observar postes de iluminação pública. Lembrar de observar se a iluminação é pública (postes) ou de casas, comércio, bares e outros estabelecimentos privados que estão na rua

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. Há iluminação pública direto na calçada e travessias em todo o trecho, sem bloqueio por árvores ou outros

3. Há iluminação pública direto na calçada ou travessias em alguns pontos no trecho, ou em todo o trecho, mas há bloqueio

2. Há iluminação pública apenas no espaço viário e não as calçadas

1. Não há iluminação pública no trecho

AValiação

LADO A
LADO B



VEÍCULOS COMO OBSTÁCULO

COMO MEDIR? Observar entradas de garagens e estacionamentos, se são de baixo movimento (casas) ou muito movimento (grandes prédios comerciais ou residenciais, shopping e estacionamentos) e a presença de faixa de estacionamento na rua ou se há costume de estac

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. Não tem faixa de estacionamento nas ruas, nem veículos estacionados nas calçadas e não há nenhuma entrada de garagens ou estacionamento

3. Há algumas entradas de garagens apenas de baixo movimento e/ou carros estacionados na rua, mas não invadem as calçadas

2. Há algumas entradas de garagens ou estacionamentos de muito movimento ou alguns veículos estacionados na calçada

1. Há muitas entradas de garagem ou estacionamentos de muito movimento e/ou faixa de estacionamento em toda a ruas ou muitos veículos estacionados na calçada

AValiação

LADO A
LADO B





PODER PERTENCER

REPRESENTATIVIDADE

COMO MEDIR? Observar se existem placas, painéis artísticos, monumentos e informações históricas que reconheçam, ilustram ou contam a história de mulheres negras. Observar os nomes de ruas e espaços públicos

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. Há informações históricas e painéis ou monumentos de mulheres negras e há ruas, praças ou outros lugares públicos com nomes de mulheres

3. Há informações históricas sobre mulheres negras e painéis ou monumentos de mulheres negras

2. Há apenas ruas, praças ou outros lugares públicos com nomes de mulheres

1. Não há nenhum dos elementos de representatividade de mulheres

AVALIAÇÃO LADO A LADO B



VIOLÊNCIA SIMBÓLICA DE GÊNERO

COMO MEDIR? Observar a presença de campanhas e informações contra o racismo e canais de denúncia. Atentar para a presença de mensagens, propagandas, produtos em vitrines que de cunho racistas e ofensivo a pessoas negras

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. Há mensagens oficiais contra assédio e não há mensagens machistas e ofensivas às mulheres e meninas

3. Há mensagens informais contra o assédio e não há mensagens machistas e ofensivas às mulheres e meninas

2. Não há mensagens contra o assédio, nem mensagens machistas e ofensivas às mulheres e meninas

1. Há mensagens machistas e ofensivas às mulheres e meninas

AVALIAÇÃO LADO A LADO B



VIOLÊNCIA SIMBÓLICA DE COR/RAÇA

COMO MEDIR? Observar a presença de campanhas e informações contra o racismo e canais de denúncia. Atentar para a presença de mensagens, propagandas, produtos em vitrines que de cunho racistas e ofensivo a pessoas negras

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. Há mensagens oficiais contra o racismo e não há mensagem de cunho racista e ofensivas às pessoas negras

3. Há mensagens informais contra o racismo e não há mensagens de cunho racista e ofensivas às pessoas negras

2. Não há mensagens contra o racismo, nem mensagens de cunho racista e ofensivas às pessoas negras

1. Não há mensagens contra o racismo e há mensagens de cunho racista e ofensivas às pessoas negras

AVALIAÇÃO LADO A LADO B



PRIORIDADE À PÉ

COMO MEDIR? Observar todas as placas e sinalizações presentes, com atenção às esquinas, travessias e entradas de escolas, outros edifícios públicos e praças

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4. Há sinalização que indica área de circulação a pé (calçadão) ou a prioridade de pedestres

3. Há sinalização de preferência de pedestres em zonas de conflito com veículos (travessias e entradas de automóveis, zonas escolares, etc)

2. Não há nenhuma sinalização que dê preferência aos pedestres

1. Há sinalização e/ou estrutura oficial para limitar a circulação de pedestres e/ou sinalização avisando sobre carros e outros automóveis nas entradas de estacionamento, priorizando o fluxo dos automóveis





PODER INTERAGIR E SENTIR

CUIDADO COM AS CONSTRUÇÕES E A RUA

COMO MEDIR? Observar as condições de conservação das construções e suas fachadas, assim como o lixo e entulho nas ruas

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4.

As ruas estão limpas e todas as construções estão em boas condições de conservação

3.

As ruas estão limpas e a maior parte das construções está em boas condições de conservação

2.

Há trechos da rua sujos e/ou algumas construções em más condições de conservação

1.

A maior parte das construções estão em más condições de conservação e as ruas estão sujas

AVALIAÇÃO

LADO A

LADO B



SONS E RUÍDOS

COMO MEDIR? Escutar os sons, se atentando para os sons de natureza e os de poluição sonora (sons altos de escapamento de carro, caixas de som, etc.). Identificar sua intensidade, quantidade e se causa sensação de calma ou estresse

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4.

Sons agradáveis, e/ou silêncio em todo o trecho

3.

Os sons agradáveis e o silêncio predomina, mas há alguns ruídos desagradáveis

2.

Os barulhos e ruídos desagradáveis são frequentes

1.

Os barulhos e ruídos são muito altos e predominam

AVALIAÇÃO



DIVERSIDADE DE PESSOAS

COMO MEDIR? Observar a quantidade de pessoas no trecho e identificar se tem as mesmas características ou não. Pensar sobre a diversidade de pessoas e se o trecho é movimentado ou não

PONTUAÇÃO E CRITÉRIOS

4.

Passam pessoas em todo o trecho, entre elas crianças, mulheres, idosas/os, pessoas com deficiência e de cores diferentes

3.

Passam algumas pessoas e há diversidade (pessoas de cores, idade, gênero, classe social iguais)

2.

Há poucas pessoas em todo trecho ou se há muitas não há diversidade

1.

Não passam outras pessoas em todo o trecho

AVALIAÇÃO



Os grupos percorrem os trechos analisando e atribuindo notas ao trajeto de acordo com os subitens de suas respectivas camadas. Cada trecho corresponde a uma quadra, mesmo que de tamanhos distintos, e algumas análises são realizadas na totalidade da rua, enquanto outras têm atribuição de notas separadas para cada lado da calçada, dependendo não só do item de análise como do desenho da rua. Ruas pedestrianizadas, por exemplo, na maior parte dos itens são analisadas na sua totalidade.

PONTUAÇÃO: NOTAS E AVALIAÇÃO

A pontuação de 1, nota mais baixa, à 4, nota mais alta, é atribuída com base em critérios explicitados em cada item. As participantes devem observar o ambiente e os critérios e atribuir a nota correspondente ao final do trecho percorrido. Há ainda espaço para justificar e explicar as pontuações de acordo com o contexto e especificidades de cada lugar ou trecho de análise. Em termos gerais, as notas podem ser:

-  4 Colabora com um ambiente muito caminhável, inclusive para meninas e mulheres negras.
-  3 Apresenta bons elementos de caminhabilidade, considerando meninas e mulheres negras.
-  2 Diminui a caminhabilidade do espaço e a qualidade da experiência de meninas e mulheres negras.
-  1 Representa baixa caminhabilidade, de forma a limitar a mobilidade principalmente de meninas e mulheres negras.



**CAMINHADA
DE SENSAÇÕES**

Durante a caminhada as pessoas também fazem registros fotográficos com o auxílio de molduras verdes e vermelhas para indicar os elementos positivos e negativos observados em campo e que justificam as pontuações atribuídas. Esta atividade, também dura cerca de duas horas.

Os resultados são tabulados para compreensão das avaliações por trechos,

camadas e cada item isoladamente, de forma a ser possível de compreender em planos gerais e específicos os maiores desafios. São produzidos gráficos e mapas que junto aos registros fotográficos e justificativas qualitativas das avaliações direcionam as recomendações de transformação dos espaços. A descrição das etapas executadas e os resultados são detalhados a seguir.



MAPA BASE CAMINHAR AFRO-FEMININO

LEGENDA

- 1. BECO DOS ALGIBEBES
- 2. RUA PEDRO RODRIGUES BANDEIRA
- 3. RUA FRANCISCO GONÇALVES
- 4. RUA DOS ALGIBEBES
- 5. RUA RODRIGUES ALVES
- 6. RUA FERNÃO CARDIM
- 7. RUA DIOGO DIAS
- 8. RUA CRUZ MACHADO
- 9. RUA CONSELHEIRO LAFAYETE

- IGREJAS
- PONTOS DE ÔNIBUS

Mapa englobando área do Centro Antigo da cidade. Inclui áreas no bairro do Comércio e do Centro Histórico. Foi utilizado como base para a Oficina de Definição de Roteiro.

RESULTADOS E ANÁLISE

DEFINIÇÃO DE ROTEIRO

Para a definição do roteiro de diagnóstico, a equipe do PRODETUR Salvador indicou a área do território no Centro Antigo da cidade, incluindo áreas da Cidade Baixa, particularmente englobando uma parte do bairro do Comércio, e áreas da Cidade Alta, especificamente englobando uma parte do Centro Histórico. A partir dessa delimitação territorial preexistente se realizou, entre os meses de Julho e Agosto de 2021, a Oficina de Definição de Roteiro para se chegar à definição do trajeto a ser percorrido com as participantes da próxima etapa.

A equipe da prefeitura de Salvador conformou um grupo composto por seis funcionárias mulheres na gestão pública de diferentes secretarias municipais, para que participassem da atividade remota que resultou no roteiro. A atividade da oficina foi realizada por meio de apresentação online com mapa do território com duas etapas. A primeira com ícones a serem alocados no mapa para indicar as ruas

e lugares que respondessem às perguntas: E a segunda etapa pediu às participantes para indicar os trajetos que fariam entre determinados pontos de referência no território, assim como justificar essas escolhas, os trajetos foram:

1. Qual rota você iria de Hub Salvador ao Mercado Modelo?

2. Qual rota você iria de Elevador Lacerda à Escola de Dança FUNCEB?

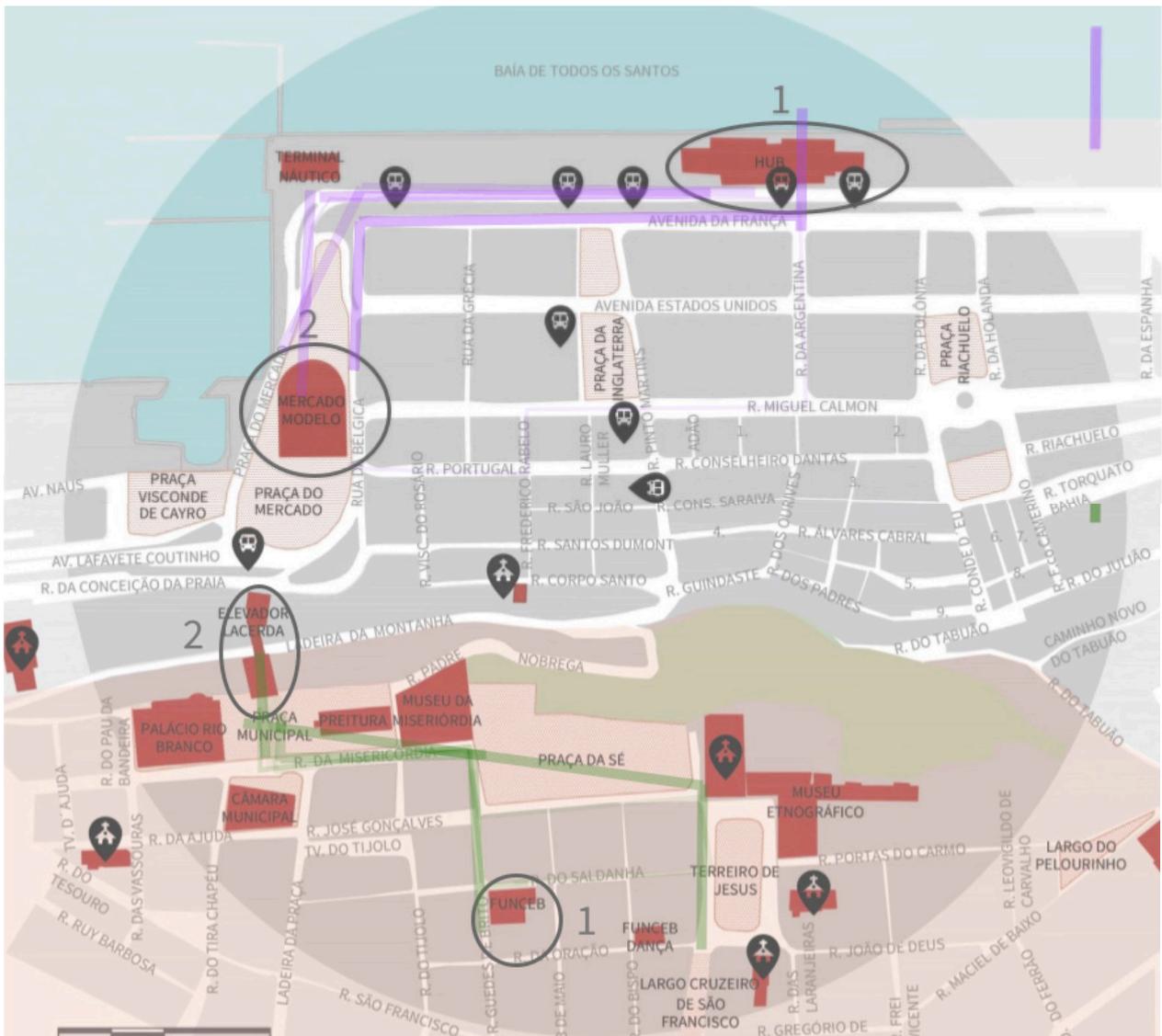
A partir da coleta de todos os resultados, os mapas foram sobrepostos de forma a encontrar onde havia maiores incidências negativas ou positivas, considerando a recorrência de certas ruas descritas como espaços atrativos para serem frequentados, ou evitados, ou desconhecidos, assim como espaços a serem melhorados.

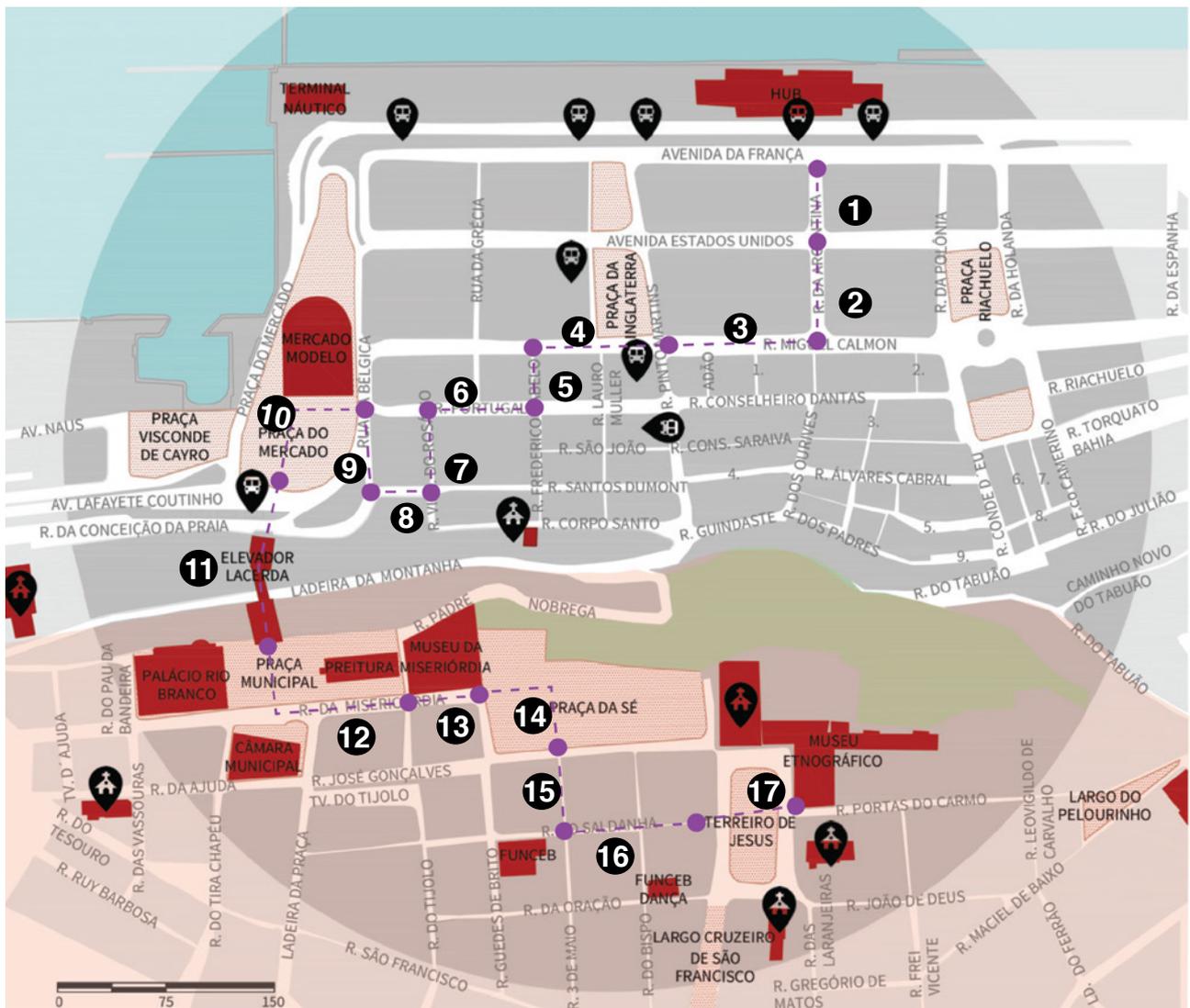
PERGUNTA	ÍCONE
1. Qual rua você levaria alguém para conhecer?	
2. Qual rua você evitaria levar alguém, ou você tem medo de passar?	
3. Qual rua você não conhece, nunca passou?	
4. Qual rua você gostaria que fosse melhor?	



MAPA COM ÍCONES SOBREPOSTOS

MAPA DOS TRAJETOS SOBREPOSTOS





MAPA DO ROTEIRO RESULTADO DA OFICINA

As escolhas das participantes se deram por diferentes motivos que vão desde a familiaridade com a rua, o fluxo de pessoas, a rapidez do trajeto, as perspectivas visuais proporcionadas pelo trecho, as condições e dimensões das calçadas, a relação desse trecho com o mar, a existência de edifícios históricos ou icônicos e a facilidade de acesso ao transporte público. Foram também escolhidas ruas e trajetos que proporcionam caminhadas confortáveis e melhoram a experiência do espaço público, como as caminhadas através da Praça da Inglaterra, Praça da Sé e Cruz Caída.

A escolha de ruas a serem melhoradas se justifica pela ausência de fluxo de pessoas nessas ruas, pela ausência de arborização ou pelo potencial atrativo da rua. Por exemplo,

uma participante justifica a sua indicação da área do Palácio Rio Branco e de certa rua no Comércio com a fala: *“é árido pra passear, tem edificações bonitas e uma vista interessante, mas não tem arborização e a cidade é muito quente. A outra área que indiquei no Comércio é uma rua só de estacionamentos, dá sensação de insegurança.”* Sobre as ruas a serem evitadas, as participantes justificaram suas indicações por serem áreas ou com pouco trânsito de pessoas, ou com recorrência de furtos, o que faz com que se sintam inseguras. Os mapas sobrepostos, assim como, principais pontos de referência no território e equilíbrio entre as zonas foram considerados para definir o trajeto de diagnóstico. Como ilustrado na figura acima, os trechos foram numerados, sendo indicados 17 trechos, em um trecho de aproximadamente 1,3 km.

PARTICIPANTES

O convite às participantes foi realizado pela equipe do PRODETUR Salvador com apoio do SampaPé!. As pessoas participantes foram convidadas advindo de três grupos diferentes de relação com o território, de forma a ter pessoas de três grupos:

A composição do grupo participante é muito importante para que se cumpra os objetivos do projeto, principalmente de perspectiva de mulheres negras, interação entre grupos diversos e empoderamento nas pautas.



Poder Público

que tem possibilidade de intervir nos espaços públicos



Afro Empreendedoras

que trabalham no território e tem como cliente principal as pessoas fazendo turismo



Receptivo Turístico

pessoas que trabalham circulando na área e mostrando o território para outras pessoas

FOTOS PARTICIPANTES DO CAMINHAR AFRO-FEMININO. FONTE: ZURUBA FILMES



O perfil das participantes é conhecido por meio de ficha de caracterização respondida pelas participantes no primeiro dia de oficina presencial. A maior parte das participantes são afro-empendedoras, e muitas delas também contaram que moram no centro, então também trazem a perspectiva de moradoras.



Gráfico
Grupo das pessoas
participantes da oficina

De todos os grupos deu-se preferência às participantes mulheres, de forma que cerca de 87% eram mulheres.

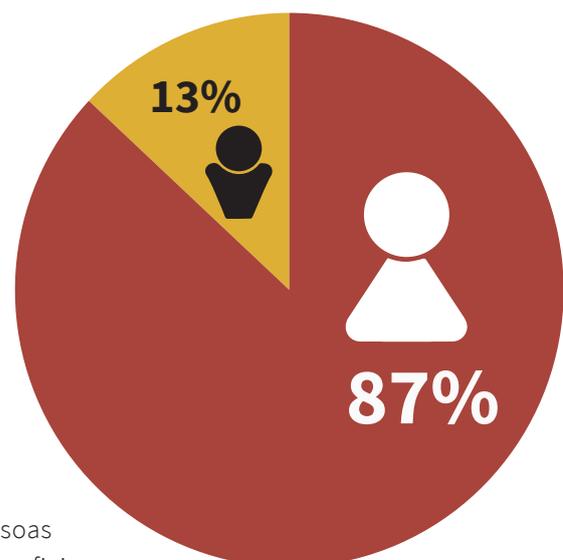


Gráfico
Gênero das pessoas
participantes da oficina

De acordo com a autodeterminação de cor/raça, 52% se declararam pretas e 26% pardas, com cerca de 22% de pessoas brancas.



Gráfico
Autodeterminação de cor/raça das pessoas participantes da oficina

Com relação à origem, cerca de 57% são nascidas em Salvador, enquanto 30% de outras cidades na Bahia e cerca de 13% de fora da Bahia.



Gráfico
Origem das pessoas participantes da oficina

Com relação à renda, há o mesmo número de pessoas que ganham entre 1 e 3 salários mínimos e 3 e 6.

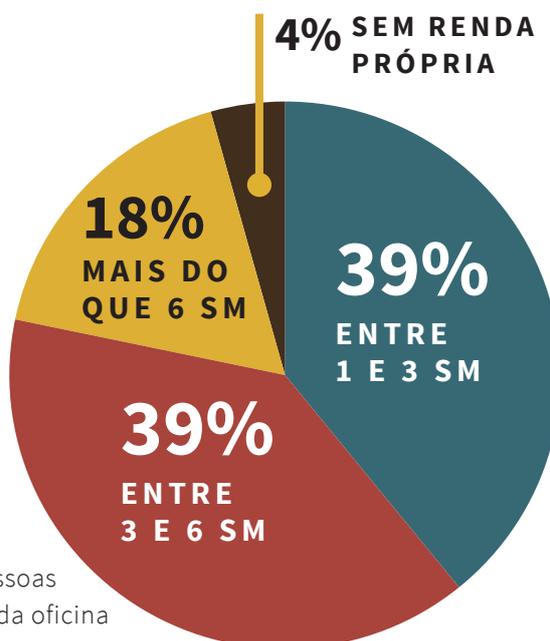


Gráfico
Renda das pessoas participantes da oficina

Com relação aos deslocamentos diários, foi identificada uma predominância do uso rotineiro de automóveis, seja carro próprio ou seja de aplicativo. Resultado que pode ter relação com o momento da pandemia.

A pé é a forma de deslocamento que tem mais adesão de somadas as respostas de todos os dias e às vezes, com a menor proporção de raramente. Enquanto bicicleta e o trem são o menos utilizados.

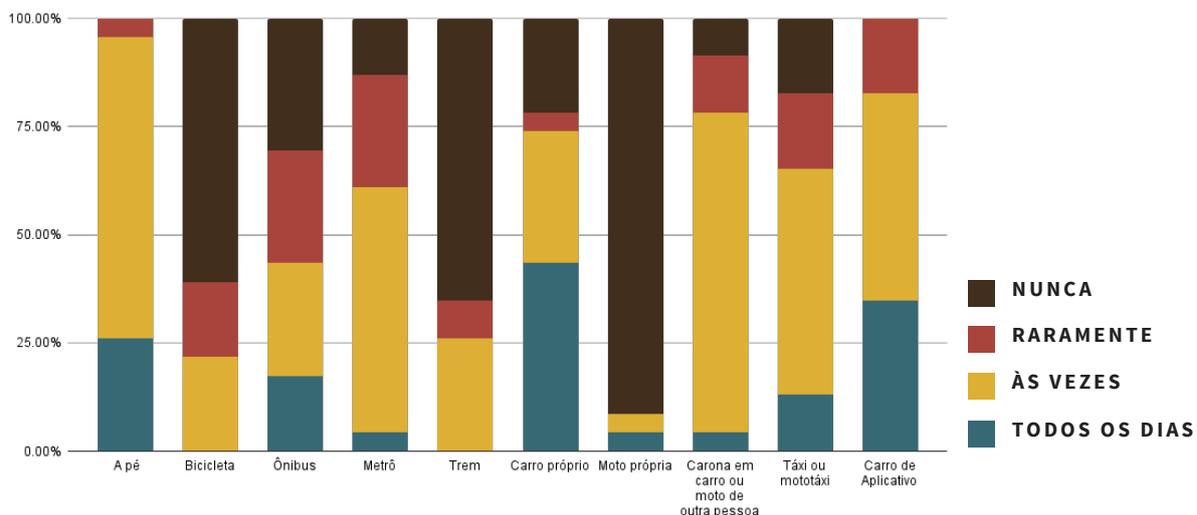


Gráfico
Frequência dos modos de deslocamento das participantes da oficina

Com relação ao cuidado, 70% das pessoas participantes têm pessoas sob seus cuidados, sendo cerca de 43% filhos/as ou menor de idade e cerca 22% pessoas maior de idade ou idosas e 4% outra.



Gráfico
Pessoas sob responsabilidade e cuidado das participantes da oficina

OFICINA CAMINHADA DE SENSAÇÕES

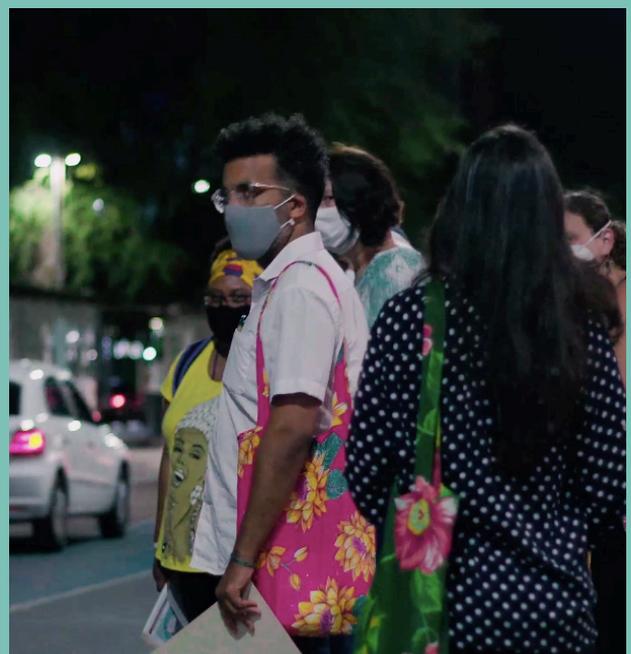
O primeiro dia das oficinas presenciais de diagnóstico é focado nas sensações das participantes caminhando pelo trajeto de análise. A Caminhada de Sensações tem como objetivo acessar as emoções e subjetividades experimentadas pelas pessoas participantes ao percorrer o roteiro de interesse no período noturno, registrando experiências pessoais que limitam e diminuem, ou promovem e estimulam, o acesso à cidade para mulheres e meninas.

A oficina foi realizada em uma segunda-feira à noite (20/09/2021) com início às 18h no Hub Salvador. As participantes foram instruídas a caminharem em silêncio e simulando uma caminhada sozinha, para acessar melhor suas sensações a respeito do espaço ao percorrer os trechos. Ao final de cada trecho, elas deveriam preencher em suas fichas de análise a “carinha” que melhor correspondia à sensação experimentada naquele local, com 5 níveis de gradação (ver imagem ao lado).

É importante ressaltar que havia muita tensão entre as participantes em caminhar na área e horário definido. Além de essa área ser estigmatizada como insegura, havia acontecido um episódio de violência na cidade envolvendo moradores do Centro Antigo que residiam nas imediações da Barroquinha.

Precisamente o incidente e a tensão sentida pelo grupo estaria relacionada com o assassinato de dois jovens moradores do Centro ocorrido no dia anterior à oficina e um suposto “toque de recolher” ocorrido mais cedo no dia da oficina. Tudo isso elevou a tensão sentida pelo grupo, inclusive resultando na recusa das participantes em transitar e realizar um trecho específico do trajeto pré-definido, indicado na tabela a seguir.

FOTOS OFICINA CAMINHADA DE SENSAÇÕES
FONTE: ZURUBA FILMES





**DIA 01: MAPEAMENTO
DAS SENSAÇÕES
“CARINHAS”**

**TABELA MAPEAMENTO DAS SENSAÇÕES DE
TODOS OS 17 TRECHOS DA OFICINA**

Trecho 01	Trecho 02	Trecho 03	Trecho 04	
:	:	:	:	
Trecho 05	Trecho 06	Trecho 07	Trecho 08	
:(:(:(:	
Trecho 09	Trecho 10	Trecho 11	Trecho 12	
:	:)	:)	:	
Trecho 13	Trecho 14	Trecho 15	Trecho 16	Trecho 17
:	:	:(:	:)

Como é possível observar, em geral, a parte alta tem melhor percepção do que a parte baixa, o Comércio. As áreas onde são praças com atrativos turísticos e atividades também geram sensações mais positivas nas participantes. Algumas das falas das participantes durante a atividade destacam suas emoções e alguns elementos que melhoram as sensações.

Logo no início o ambiente é mais marcado por impressões ruins:

“Vazio. O vazio grita em nós, mesmo andando com gente”

“Deserta, baixa iluminação. Minha primeira reação é colocar a bolsa para frente. Sinto que tudo pode acontecer a qualquer momento.”

“O esvaziamento das ruas do comércio é perturbador!”

Destaca-se como a presença de uma farmácia aberta e iluminada foi tema das observações e impactou nas sensações das participantes:

“Me senti mais tranquila, tinha iluminação e a farmácia estava aberta, a luz ajuda a dar segurança”

“Um pouco mais segura por ter algumas farmácias abertas. Prédios vazios, impacto no fluxo.”

“Comércio aberto trouxe mais segurança e conforto caminhar”

Logo ao chegar na praça do Mercado Modelo:

“Trecho mais iluminado, foi possível admirar a arquitetura da cidade da música e mercado modelo que fazia contraste com os prédio e casas coloridas.”

“Luzes, mercado, me sinto menos tensa”

TRECHOS DE ANÁLISE		AVALIAÇÃO
1	Rua Miguel Calmon	:
2	Rua Portugal	:(:(
3	Praça do Mercado	:) :)
4	Rua 3 de Maio	:(:(
5	Largo Terreiro de Jesus	:) :)



FOTOS OFICINA CAMINHADA DE SENSações
FONTE: ZURUBA FILMES

Ao chegar na parte alta os sentimentos e impressões são ambíguas:

“Alguns transeuntes apreciando a vista. Cubana aberta, há vida mesmo com poucas pessoas”

“Ambiente agradável, comércio de rua, iluminação”

“Um certo abandono na praça municipal. Mendigos dormindo em frente do palácio”

“Se existe meio termo é esse o sentimento de estar entre a cruz e a espada”

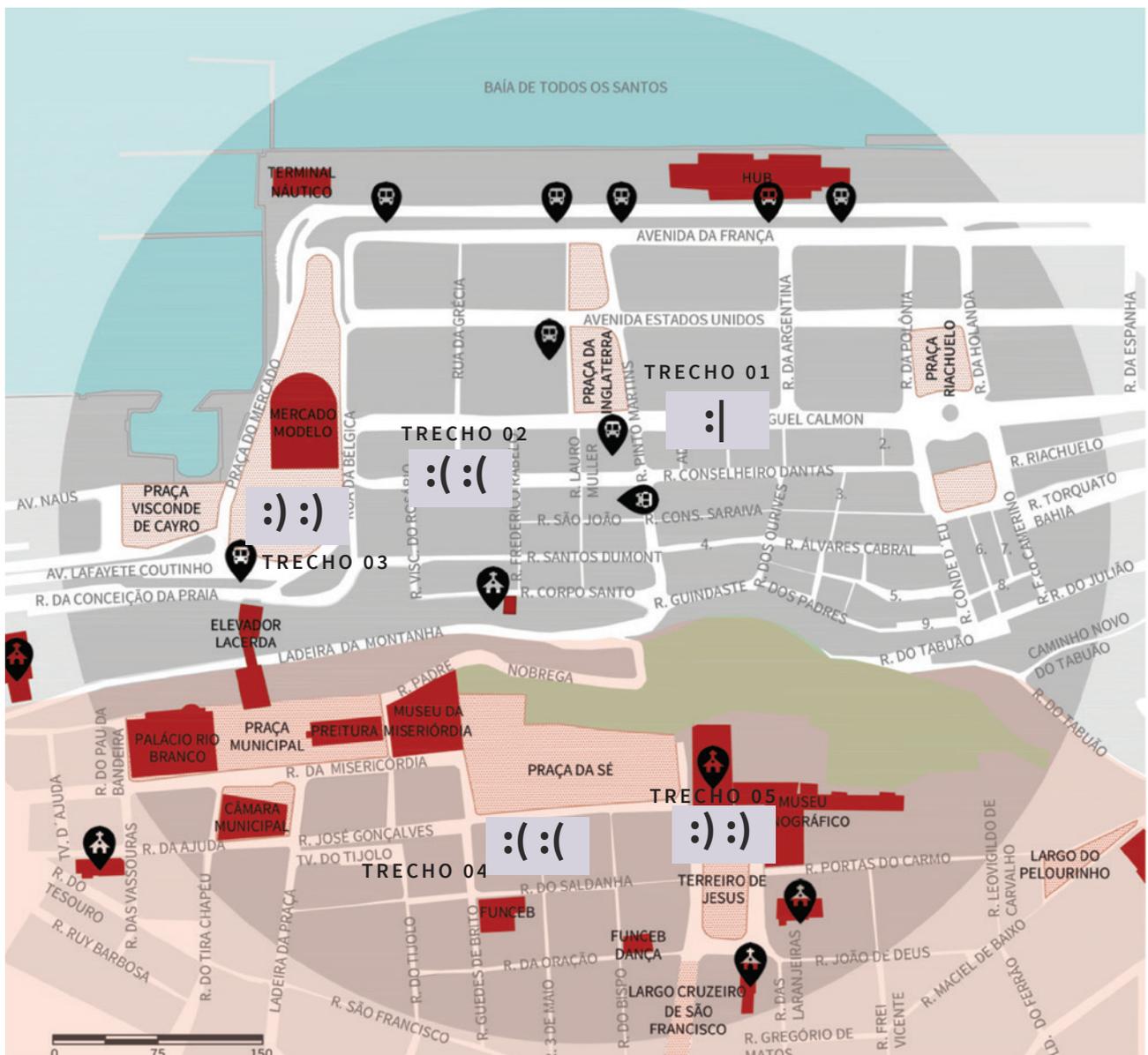
Na chegada na Praça do Terreiro:

“Sempre bom chegar no terreiro que a vista é linda. Mais monumento que antes, mas triste por ver fechado e grupo de turistas lá.”

“Me senti segura por ter outras pessoas e turistas lá.”

Com base nessa atividade foram definidos os cinco (5) trechos de análise para o segundo dia de oficinas presenciais para serem analisados em profundidade pela perspectiva de Caminhabilidade, Gênero e Raça. Estes são os dois que provocaram mais sensações positivas no grupo, os dois que provocaram mais sensações negativas e o trecho que foi mais neutro.

RESULTADO MAPEAMENTO DAS SENSACIONES DEFINIÇÃO DE 5 (CINCO) TRECHOS



Destaca-se que os dois trechos que foram avaliados com melhor sensação correspondem a praças no trajeto, uma na parte baixa, no Comércio, e outra na parte alta. Ambas em áreas com muitos atrativos turísticos que já são trabalhados há muitos anos em Salvador, o que fez com que os espaços recebessem investimentos e projetos de requalificação. Resultando em espaços com boa iluminação, movimento de pessoas e mobiliários.

Os trechos que geraram as piores sensações são ruas muito próximas aos atrativos mas que não tiveram projetos de requalificação, o que demonstra que não há uma visão inte-

grada das áreas e de conexão e trajetos. Na parte baixa, a rua Portugal, concentra esta-
cionamentos e prédios em mau estado de
conservação, enquanto a Rua 3 de Maio na
parte alta, apesar de ser pedestrianizada e
com fachadas interessantes tem poucas ativ-
idades, informação e acaba por inibir as pes-
soas de passarem.

O trecho mais neutro se trata de uma grande
avenida, que passou por um projeto recente
de requalificação e criação de rua completa,
contando com ciclovia, novas áreas para sen-
tar, mas que tem poucas atividades no nível
da rua, menos no período noturno.

OFICINA ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE, GÊNERO E RAÇA

O segundo dia das oficinas presenciais foram realizadas no dia 22/10/2021, quarta-feira, com início às 14h30. As participantes foram comunicadas dos resultados do primeiro dia, conhecendo os trechos que iriam analisar, assim como foram instruídas sobre a metodologia e seu uso. Dividiu-se as participantes em 6 grupos, considerando a diversidade de gênero e de atuação, cada grupo estava focado na análise de cada uma das camadas da metodologia:

1. PODER CAMINHAR

avalia as condições básicas de caminhar em segurança e a prioridade de caminhar



1.1 Espaço para caminhar

1.2 Condições do piso

1.3 Atravessar

1.4 Distribuição viária

2. PODER CHEGAR E SAIR

avalia os acessos, orientações para caminhar e conexões com outros modos de transporte



2.1 Orientação do caminhar

2.2 Acesso ao transporte público

2.3 Convite para pedalar

2.4 Passagens

3. PODER VER E SER VISTA

avalia a visibilidade nas ruas, a oportunidade de ver, ser vista e percebida, assim como as oportunidades de se refugiar



3.1 Transparência fachadas

3.2 Visão de toda rua

3.3 Refúgio

3.4 Atividades

4. PODER ESTAR

avalia o conforto e segurança da rua e as oportunidades e convite a permanecer ou arar e cuidar



4.1 Proteção de chuva e sol

4.2 Oportunidade sentar

4.3 Iluminação

4.4 Veículos como obstáculo

5. PODER PERTENCER

avalia as mensagens e posicionamento do espaço por meio de informação, símbolos e representações



5.1 Representatividade

5.2 Violência Simbólica de Gênero

5.3 Violência Simbólica de Cor/Raça

5.4 Prioridade pedestres/a pé

6. PODER SENTIR E INTERAGIR

avalia a relação com os sentidos, espaço e diversidade de pessoas, assim como o cuidado e a vitalidade do espaço



6.1 Cuidado com as construções e a rua

6.2 Sons e ruídos

6.3 Diversidade de pessoas

Cada grupo definiu as pessoas responsáveis por cada atividade de análise e preenchimento, tendo uma pessoa mais focada no registro fotográfico, uma nas notas e outra nas justificativas das notas e detalhamento das características do

trecho. De forma que os resultados fossem construídos de forma coletiva e dialogados ao longo do diagnóstico e análise dos trechos. Os resultados serão apresentados por camadas e por trechos.

**FOTOGRAFIAS OFICINA
ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE,
GÊNERO E RAÇA**





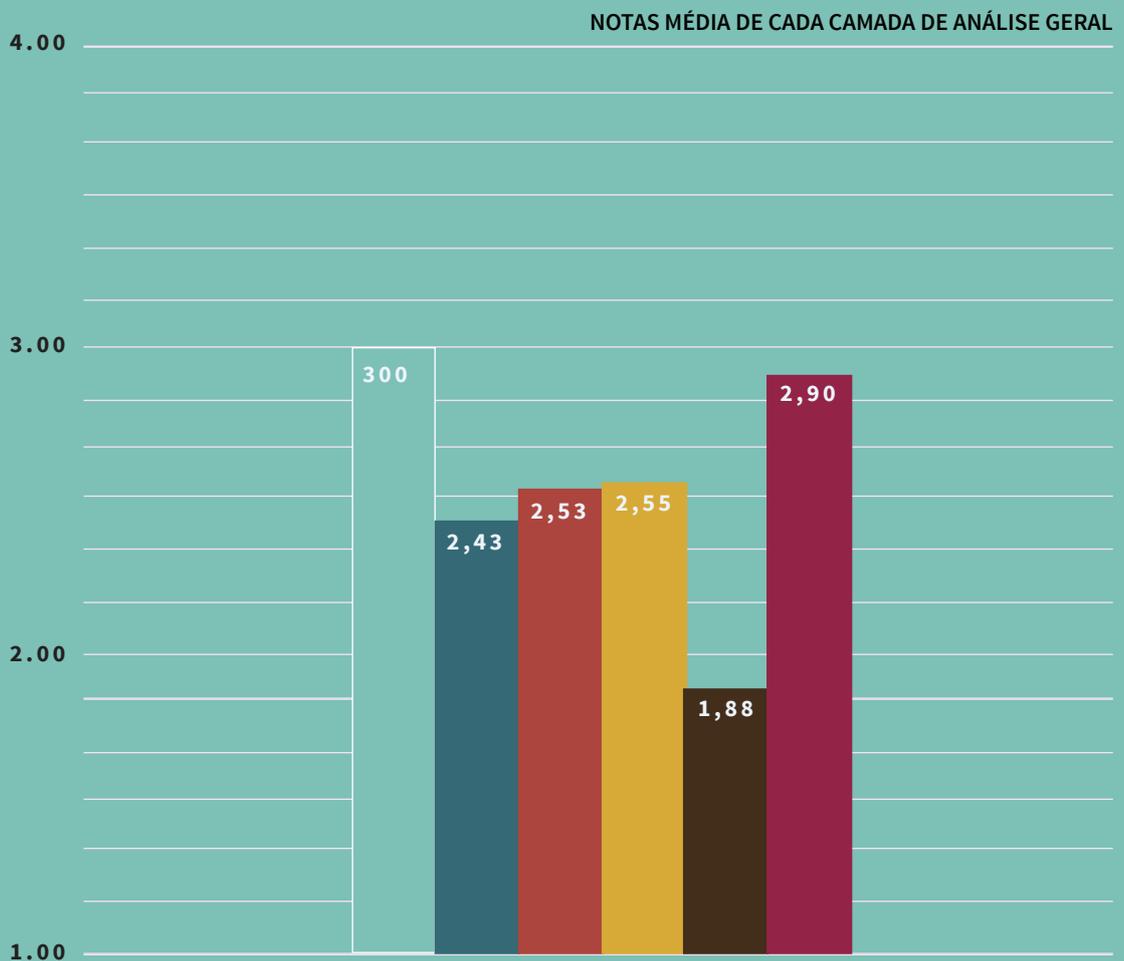
**FOTOGRAFIA OFICINA
ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE,
GÊNERO E RAÇA**



ANÁLISE GERAL

Considerando os cinco (5) trechos de análise, como representativos do território, foi possível identificar que a camada que tem pior avaliação diminuindo sua perspectiva de caminhabilidade e acolhimentos de meninas e mulheres negras é o que denominamos de poder pertencer. Ou seja, há uma ausência total de elementos de representação de mulheres, principalmente negras, assim como, não é possível encontrar campanhas e ações de combate ao assédio

e ao racismo. Além disso, em toda a zona central, ainda que haja algumas soluções de mobiliário, acalmamento de tráfego, não há prioridade para quem está a pé, seja por meio da comunicação, seja pela continuidade dos trajetos. Ainda que as calçadas, em geral, não sejam estreitas e tenham bons pavimentos, a prioridade de caminhar deve ter continuidade, ser explicitada nas estruturas, símbolos e sinalização.



LEGENDA

- PODER CAMINHAR ○
- PODER CHEGAR E SAIR ●
- PODER VER E SER VISTA ●
- PODER ESTAR ●
- PODER PERTENCER ●
- PODER INTERAGIR E SENTIR ●

O detalhamento dos resultados das análises dos itens em cada camada indica os maiores desafios que devem ter ação para melhorar a caminhabilidade e o convite a que mulheres e meninas, principalmente negras, se sintam mais pertencentes e seguras no centro histórico de Salvador. Apresenta-se cada camada e os pontos principais.



PODER CAMINHAR

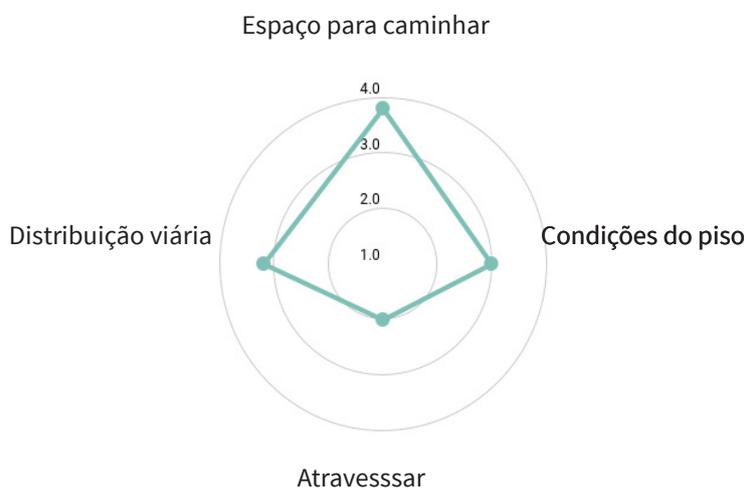
A pesar de esta camada ter recebido a melhor nota de análise (3,0) é possível destacar que há muitos problemas de continuidade dos trajetos nas travessias o que é de extrema importância pois é justamente o que garante segurança viária e evita atropelamentos, proporciona que as linhas de desejo e criar as oportunidades de rotas e trajetos que geram maior segurança para mulheres e meninas.



PODER CHEGAR E SAIR

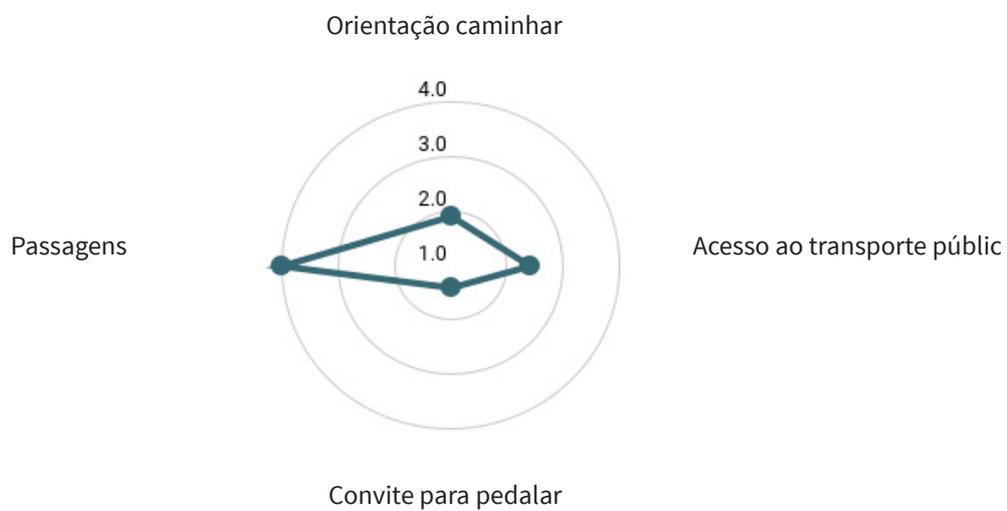
Nesta camada de análise, é importante destacar que a morfologia e desenho de quadras desta área da cidade conta com dimensões de ampliam a caminhabilidade, tendo suas extensões menores que 100 metros. Entretanto, as oportunidades de pedalar e conexão com esse modo é praticamente inexistente, assim como, a conexão com transporte público é pouco clara e informada. Além disso, mesmo que se tratando de uma área histórica e turística não há sistema de legibilidade e orientação a quem está a pé, com mapas de navegação, placas de indicação de

tempo de caminhada para lugares de referência, fazendo com que a compreensão do espaço de forma integrada e autônoma não seja possível, gerando muita insegurança.



NOTA MÉDIA FINAL

3



NOTA MÉDIA FINAL

2,43

LEGENDA NOTAS

- <3,25
- <2,5 - 3,25
- <1,75 - 2,5
- 1 -1,75



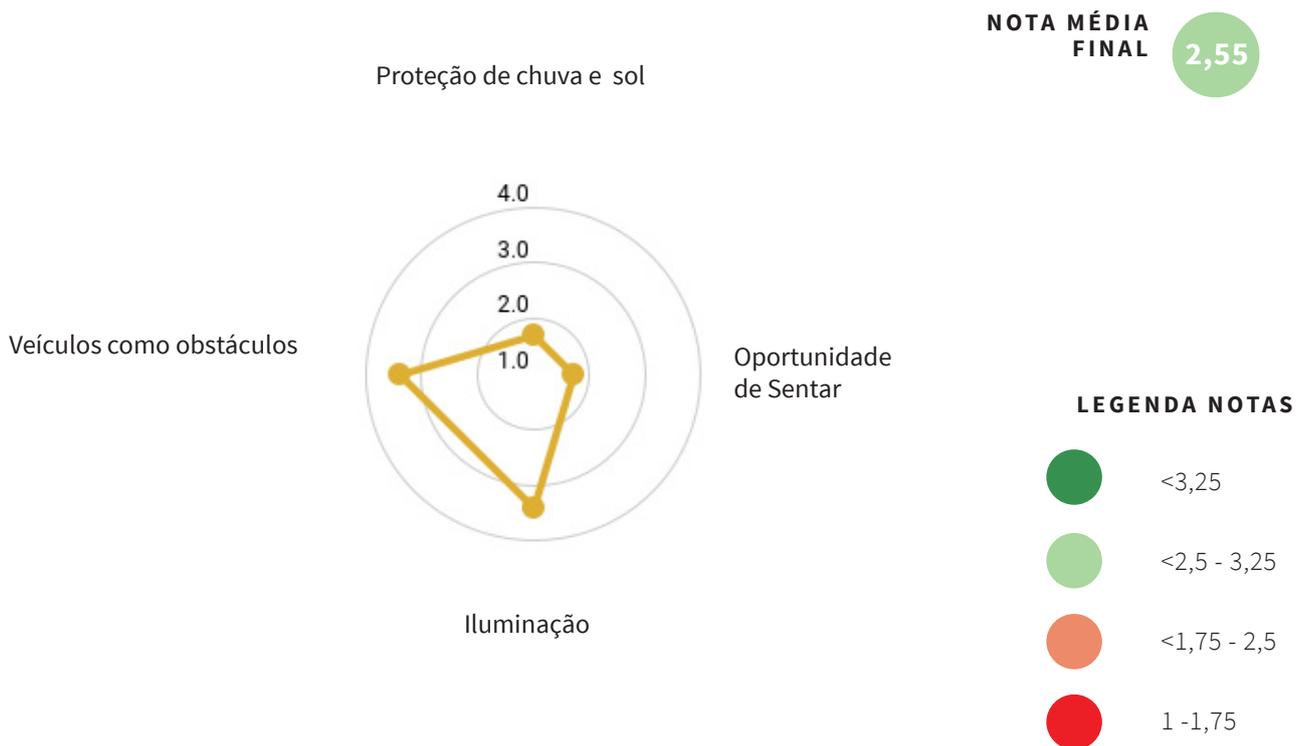
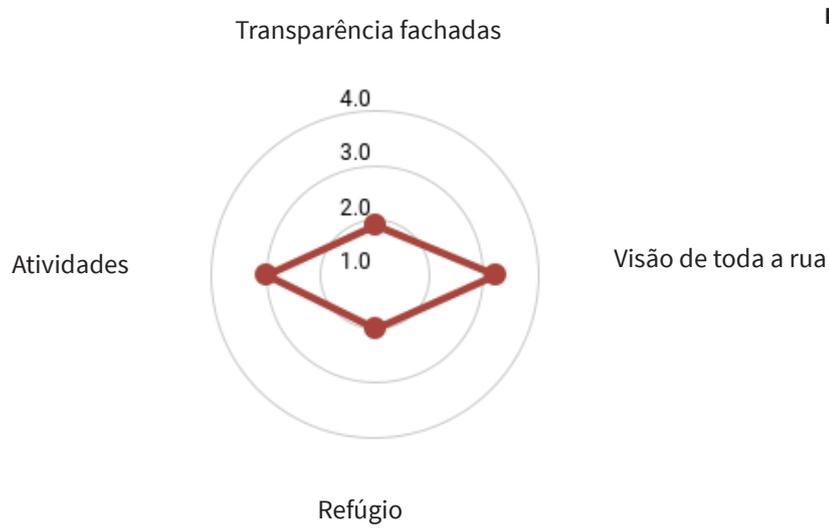
PODER VER E SER VISTA

Esta camada de análise, tem duas características positivas, que é a diversidade de atividades no território e a visibilidade de toda a rua na maior parte, fazendo com que mobiliários e outros elementos no espaço público não sejam barreiras visuais. Por outro lado, mesmo que haja diversidade, poucos lugares servem como potenciais refúgios no caminho e tem transparência nas fachadas gerando olhos nas ruas e maior segurança.



PODER ESTAR

Nesta camada, observa-se que as oportunidades de sentar e a proteção de chuva e sol são os maiores problemas, o que é bastante importante considerando o clima da cidade, e que são de extrema importância para ter mais mulheres, crianças, pessoas idosas e com deficiência nos espaços públicos. É importante destacar que a iluminação tem em geral pontuação alta, uma vez que Salvador tem postes e mobiliário desenvolvidos para iluminar áreas de caminhada. E os veículos são obstáculos visuais apenas em um dos trechos de análise, o que faz com que a média seja alta.





PODER PERTENCER

Esta camada foi a que teve a pior avaliação em geral, evidenciando que ações de comunicação para criar espaços livres de assédio e racismo, representatividade de mulheres negras e prioridade de quem está a pé são inexistentes na área e são extremamente importantes para criar ruas mais acolhedoras.

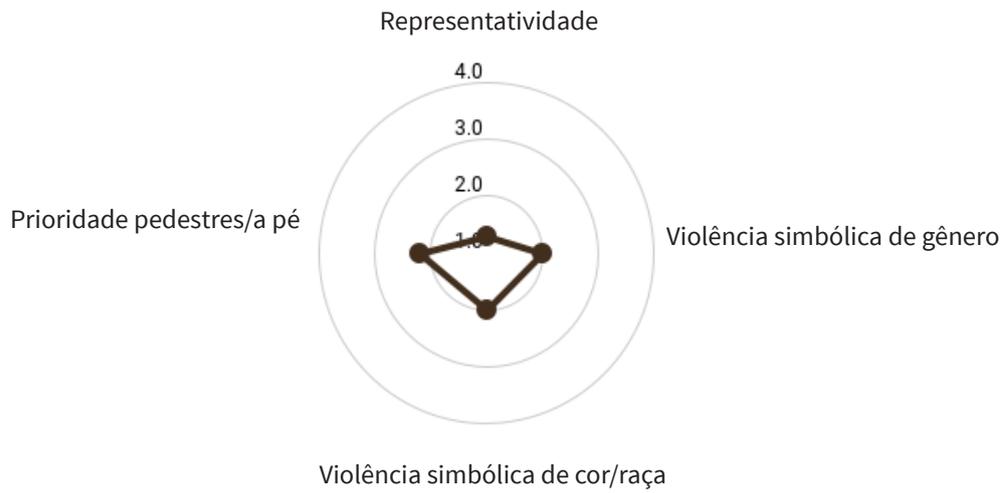


PODER SENTIR E INTERAGIR

Esta camada teve boas avaliações, pois ainda que na parte baixa há edifícios abandonados e/ou mal cuidados não teve tanta influência no nível da rua e nas áreas de análise, e em toda a área há muitas pessoas circulando. E os sons e ruídos variam, mas tendem a não ser um grande problema.

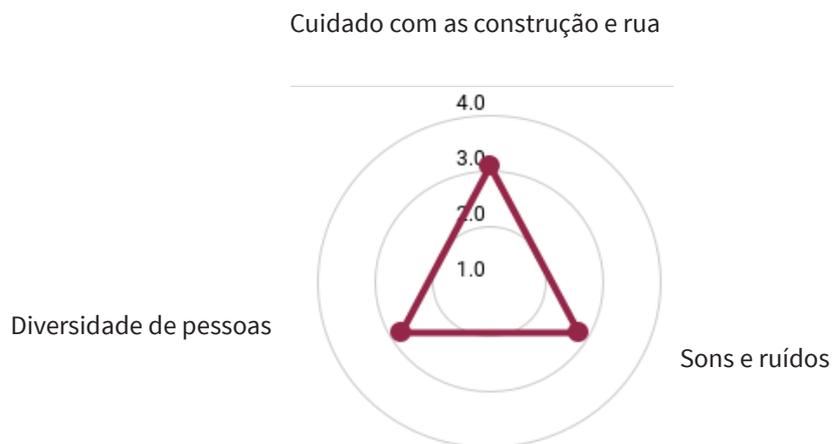
NOTA MÉDIA
FINAL

1,88



NOTA MÉDIA
FINAL

2,55



LEGENDA NOTAS



<3,25



<2,5 - 3,25



<1,75 - 2,5

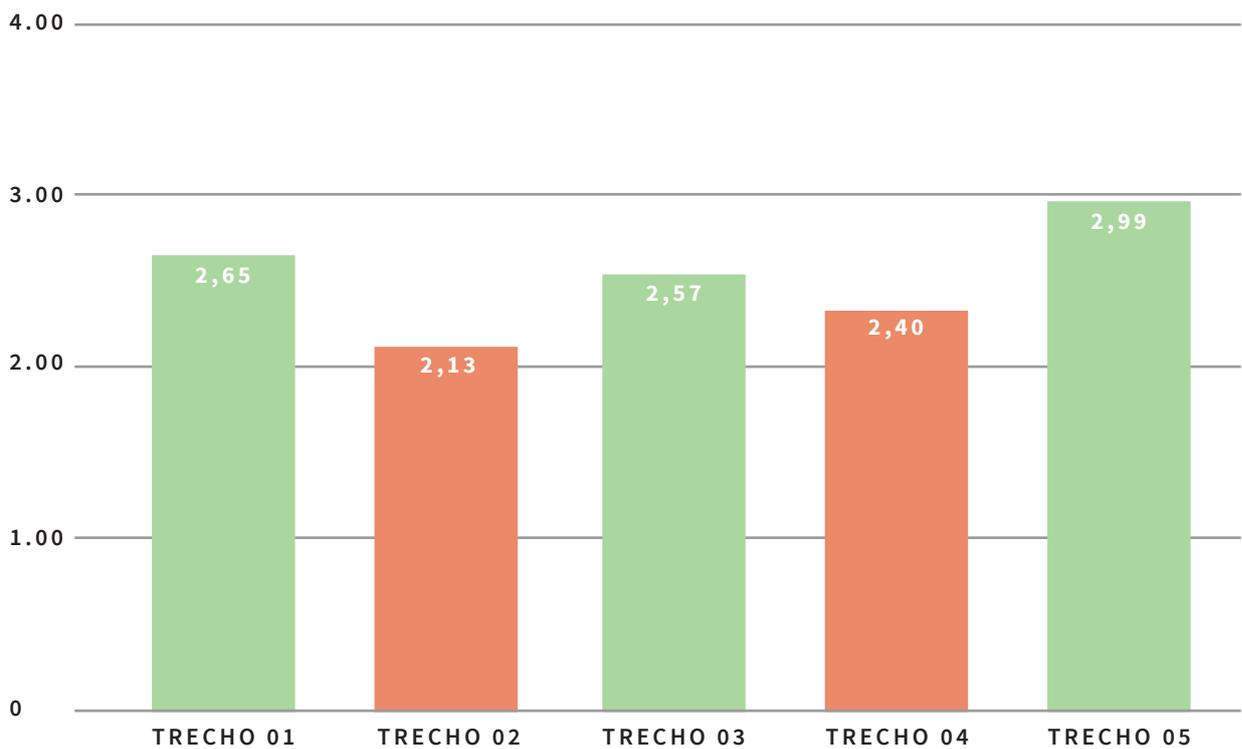


1 - 1,75

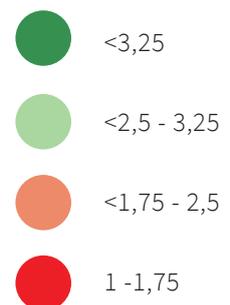
Ao observar todos os trechos, é possível notar que as notas de análise de seus atributos técnicos e características desde a perspectiva de caminhabilidade, gênero e raça, confirmam o que já havia sido constatado nas sensações. Ou seja, as ruas com as piores sensações tiveram as piores notas de análise e a com melhores sensações, as melhores notas. Confirmando a relação entre esses atributos de análise e as sensações das participantes.

O trecho pior avaliado na caminhabilidade para mulheres negras, é o trecho da Rua Portugal, que pelo dia é usado como estacionamento de veículos, seguido da Rua 3 de Maio que há pouco interesse e mensagens que geram desconfiança. Em seguida está a Rua Miguel Calmon, e na sequência a Praça do Mercado e o Largo Terreiro de Jesus, sendo a área com espaço para sentar, movimento, diversos comércios, entre outros elementos que serão destacados.

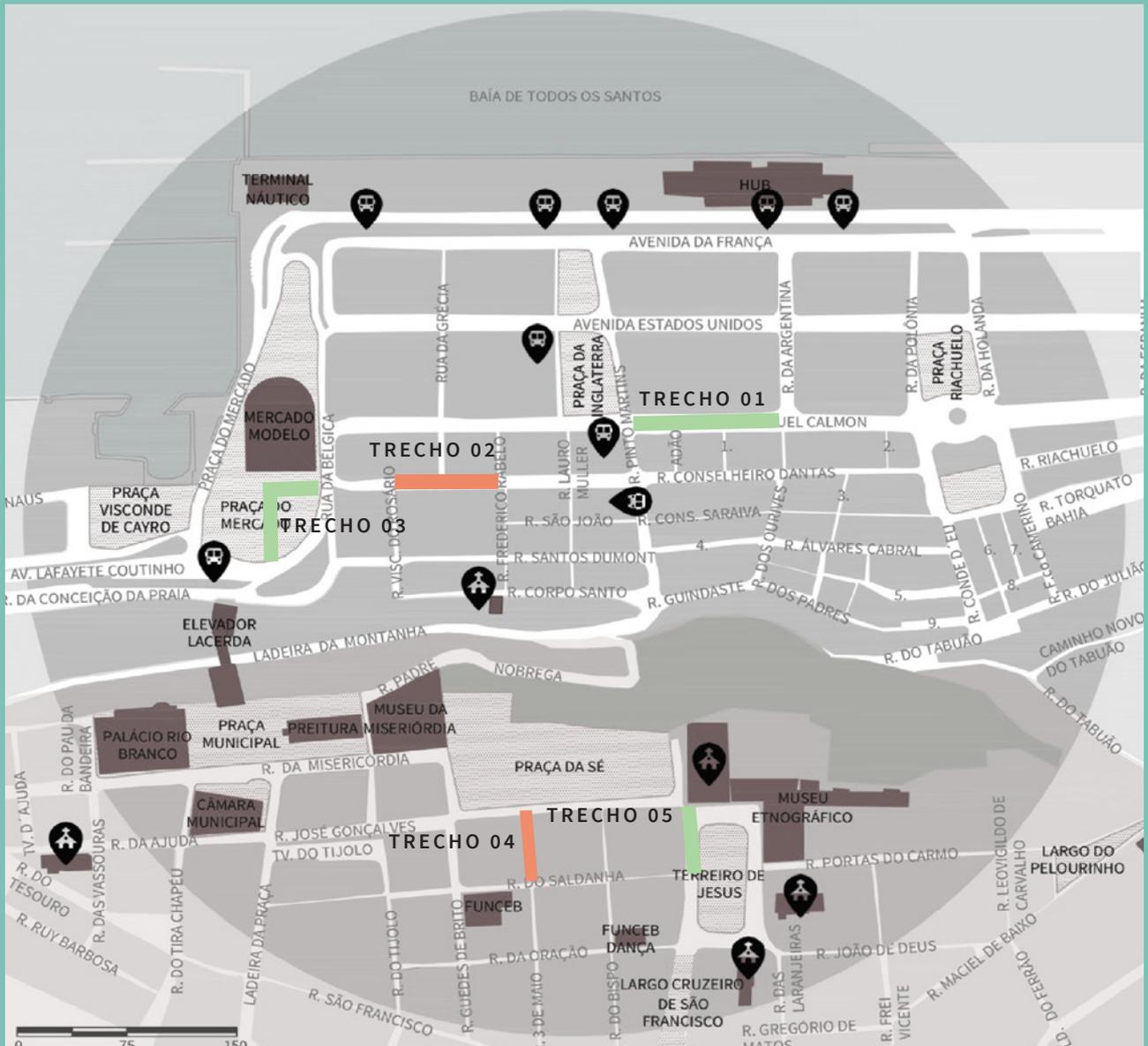
RESULTADO DE NOTAS GERAIS POR TRECHO



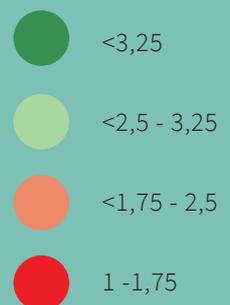
LEGENDA NOTAS



MAPA COM NOTA FINAL CADA TRECHO

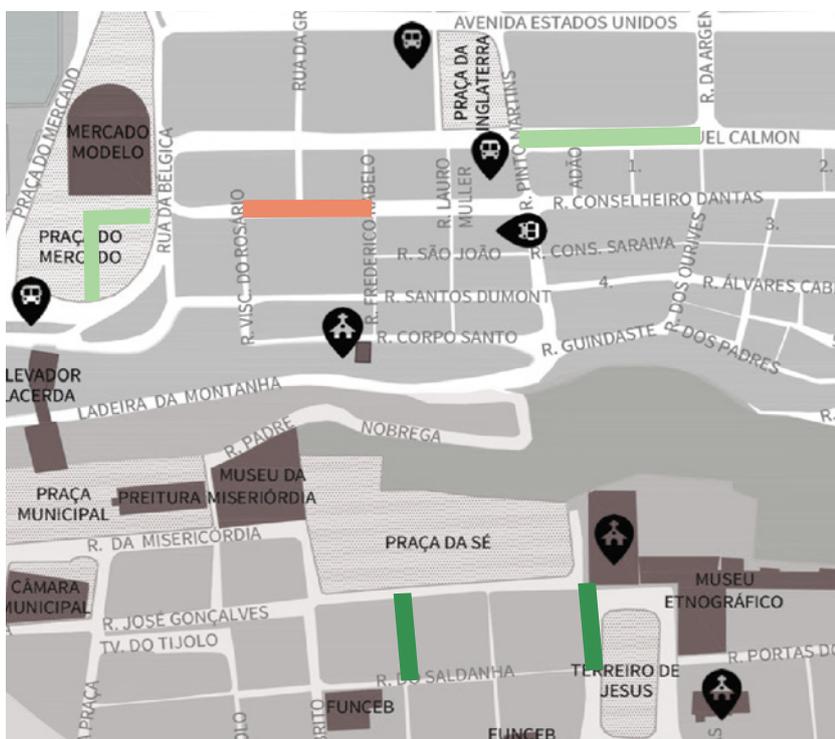


LEGENDA NOTAS





PODER CAMINHAR



MAPA COM NOTA FINAL

LEGENDA NOTAS MAPA - PODER CAMINHAR

Trecho 01	2,8
Trecho 02	2,5
Trecho 03	3,0
Trecho 04	3,3
Trecho 05	3,5



PODER CHEGAR E SAIR



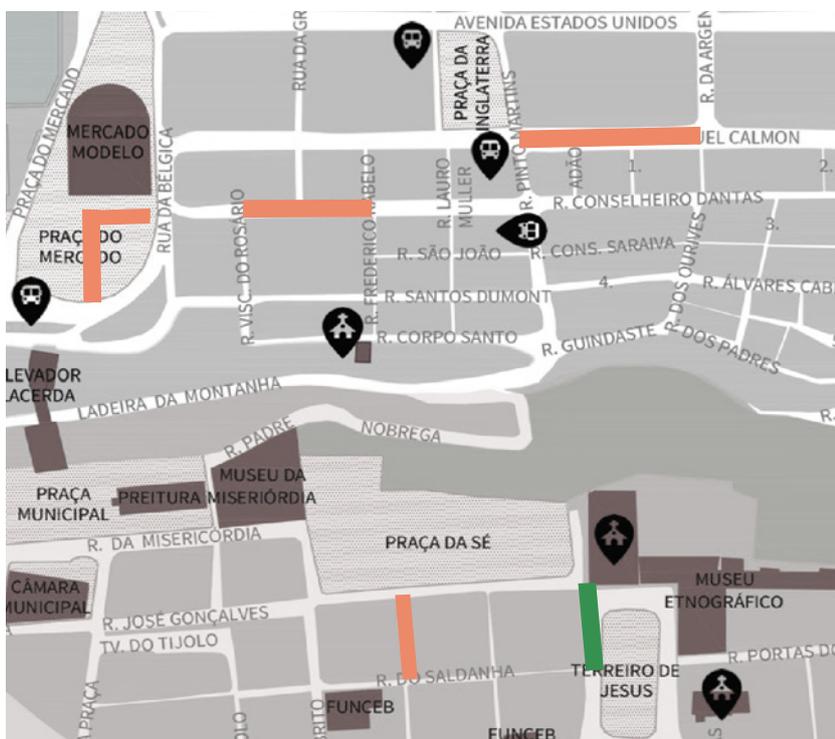
MAPA COM NOTA FINAL

LEGENDA NOTAS MAPA - PODER CHEGAR E SAIR

Trecho 01	3,1
Trecho 02	2,3
Trecho 03	3,3
Trecho 04	2,0
Trecho 05	2,3



PODER VER E SER VISTA



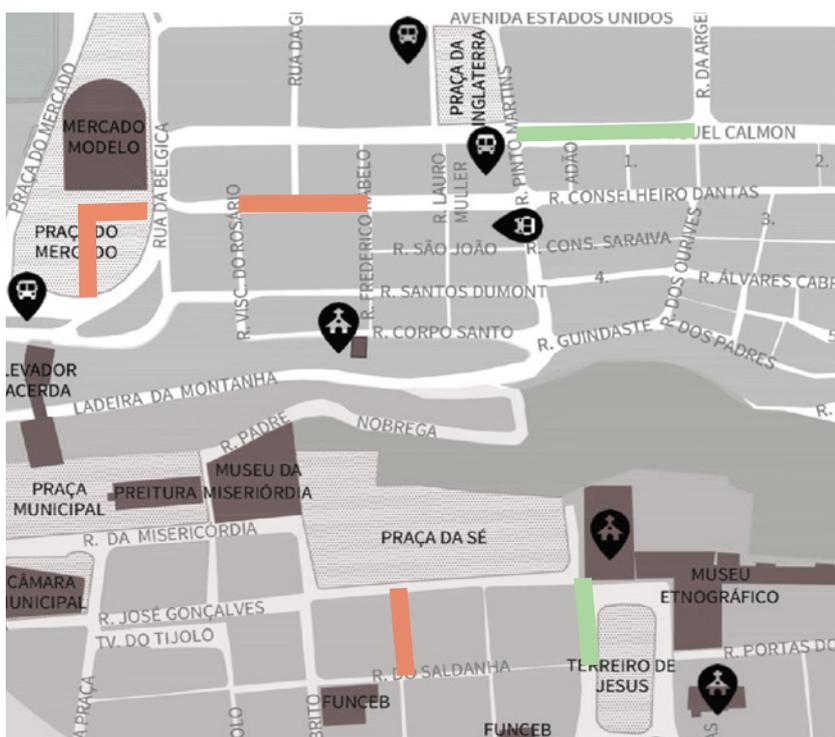
MAPA COM NOTA FINAL

LEGENDA NOTAS MAPA - PODER VER E SER VISTA

Trecho 01	2,4
Trecho 02	2,0
Trecho 03	2,5
Trecho 04	2,3
Trecho 05	3,5



PODER ESTAR



MAPA COM NOTA FINAL

LEGENDA NOTAS MAPA - PODER ESTAR

Trecho 01	3,1
Trecho 02	1,8
Trecho 03	2,5
Trecho 04	2,5
Trecho 05	2,9



PODER PERTENCER



MAPA COM NOTA FINAL

LEGENDA NOTAS MAPA - PODER PERTENCER

Trecho 01	2,0
Trecho 02	1,8
Trecho 03	1,8
Trecho 04	1,8
Trecho 05	2,1



PODER SENTIR E INTERAGIR



MAPA COM NOTA FINAL

LEGENDA NOTAS MAPA - PODER SENTIR E INTERAGIR

Trecho 01	2,5
Trecho 02	2,5
Trecho 03	3,2
Trecho 04	2,7
Trecho 05	3,7

ANÁLISE POR TRECHOS

TRECHO 01: RUA MIGUEL CALMON

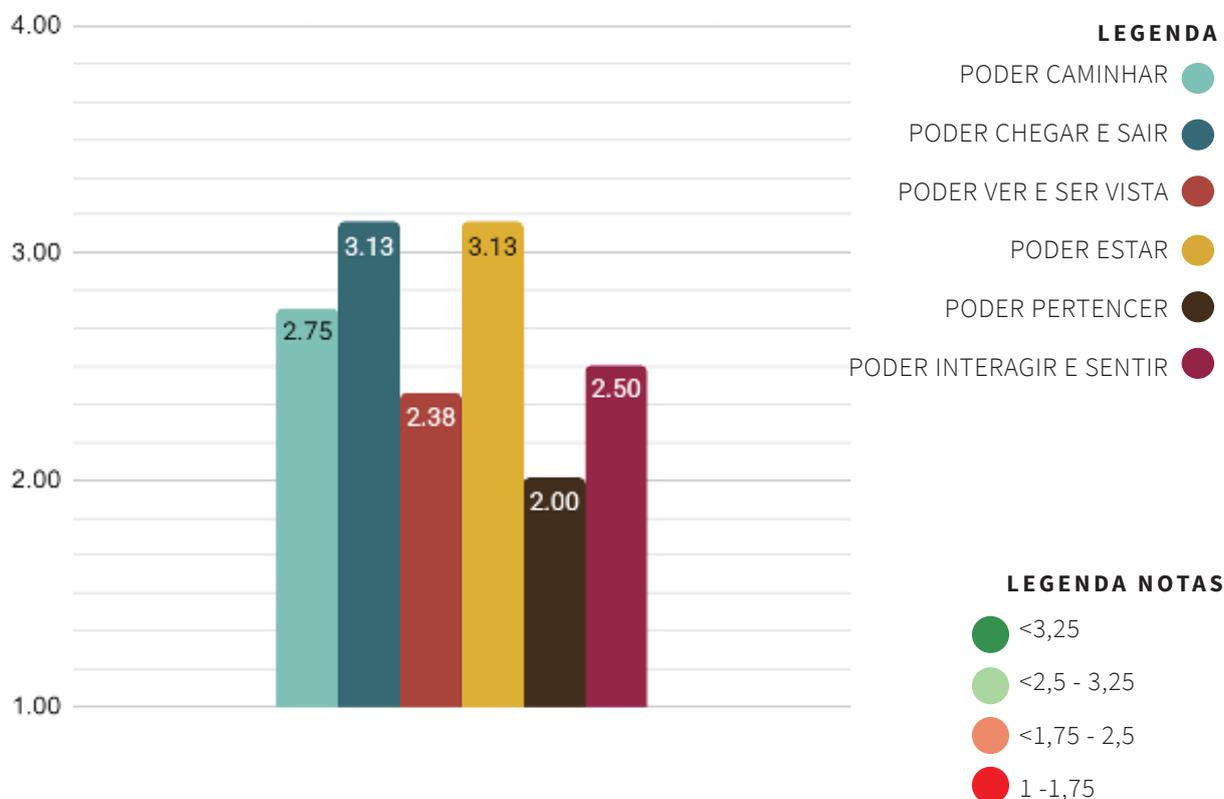
O trecho de análise da Rua Miguel Calmon compreendeu a quadra entre a rua da Argentina e a Praça da Inglaterra. É importante ressaltar que a rua diagnosticada passou por qualificações e redesenho recentes, que incluiu a criação de ciclovia e a inserção de áreas com mobiliário para sentar e iluminação. Observou-se que é uma rua bastante movimentada, mas com pouca diversidade de usos e fachadas no nível da rua com pouca interação.

Neste trecho, observa-se as camadas de análise “poder chegar e sair” e “poder estar” com a maior nota, e com uma avaliação positiva. A conectividade e fruição, avaliadas como “poder chegar e sair” pois neste trecho há ciclovias e acesso ao transporte público, além de fruição por

ruas pedestrianizadas em um dos lados da rua. As condições de permanência no espaço tem avaliação positiva pois foram implementadas áreas com mobiliário com bancos para sentar e iluminação nas calçadas. A pior avaliação foi da camada de “poder pertencer”, uma vez que não apresenta nenhum elemento de identidade, representatividade ou campanhas contra assédio ou racismo. A segunda camada mais mal avaliada é a de “poder ver e ser vista” principalmente com relação às fachadas que geram pouca interação ou oportunidade de acesso. Enquanto “poder interagir e sentir” e “poder caminhar” apresentam notas intermediárias, podendo ser melhoradas, mas apresentando aspectos positivos. As camadas e itens são detalhadas a seguir.

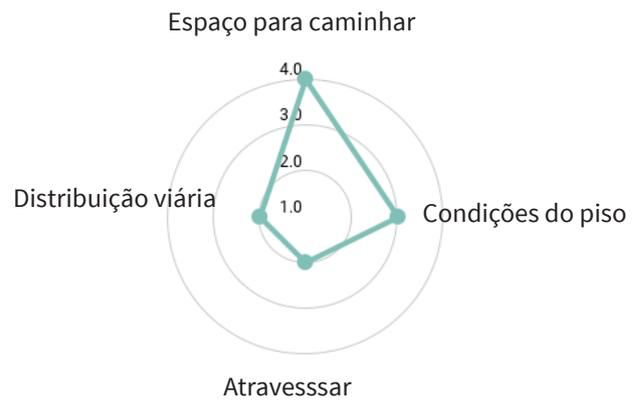


NOTAS MÉDIA DE CADA CAMADA MIGUEL CALMON



PODER CAMINHAR			
2,75			
Espaço para Caminhar	Condições de Piso	Atravessar	Distribuição Viária
4	3	2	2
4	3		
4	3	2	2
As calçadas do trecho são amplas e cabem pessoas acompanhadas, carregando carrinhos.	Os pisos também foram parte da requalificação tendo substituído ladrilho português por concreto, o que garante uma boa avaliação, entretanto foram observados obstáculos.	Há faixa de pedestres nas esquinas, mas não são em nível nem tem semáforo e como em outros pontos tem os veículos não respeitam a travessia. E não tem como atravessar no meio de quadra.	Ainda que haja espaço suficiente para caminhar, é evidente que a priorização ainda é dos veículos motorizados que têm grande parte da via.

Este trecho passou por requalificação das calçadas, substituindo o ladrilho português por concreto na faixa livre de circulação, e ciclovia implantada. Entretanto, há ainda bueiros e outros elementos que podem ser obstáculos na área de caminhar, principalmente para pessoas em cadeira de rodas ou com objetos de rodinhas; e há predominância do espaço da via para veículos, sendo uma faixa de estacionamento e três de circulação. Mas em geral essa rua tem boas soluções e exemplos sobre como melhorar as condições para caminhar em uma avenida ampla.



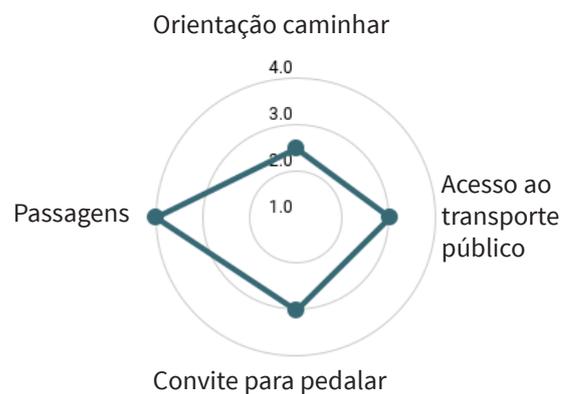


PODER CHEGAR E SAIR

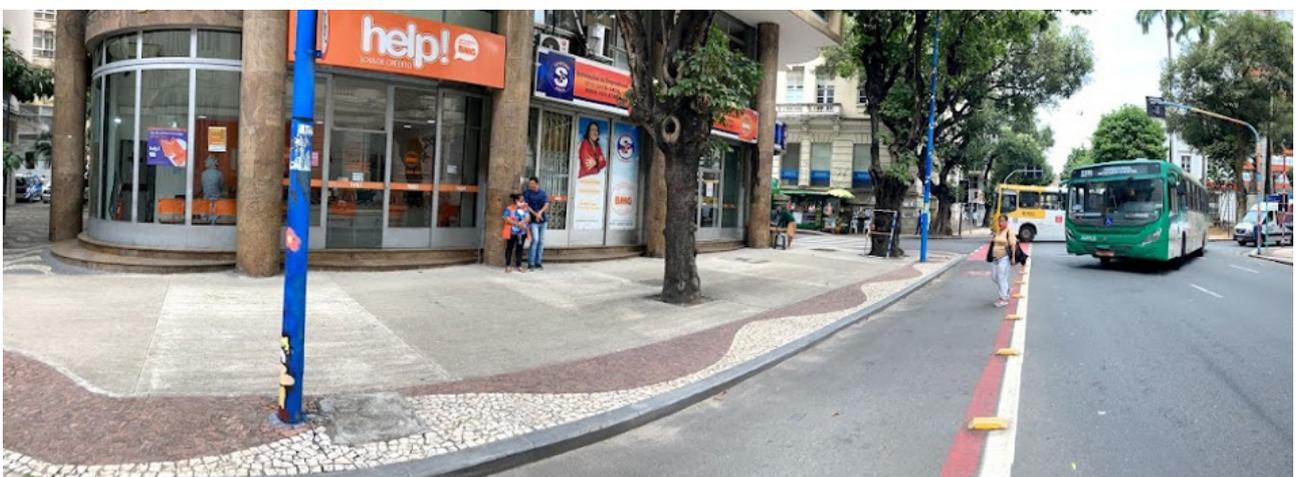
3,13

Orientação do Caminhar	Acesso ao Transporte Público	Convite para Pedalar	Passagens
3	3	3	4
2			4
2,5	3	3	4
Não há nenhuma orientação para caminhar, apenas o nome das ruas.	Apesar de não haver pontos no trecho, como há corredor de transporte público é possível identificar que está próximo ao seu acesso.	Há ciclovias em todo o trecho, bem sinalizada e protegida por área de estacionamento de táxis. Entretanto não há paraciclos ou estações de bicicletas para serem acessadas na área.	De um lado a quadra tem menos de 100 metros, e do outro o mesmo trecho tem acesso por 3 pequenas ruas pedestrianizadas, aumentando muito a fruição.

Esse trecho tem boas condições de chegada e saída, o que gera maior sensação de segurança pelas possibilidades e conectividade. É importante ressaltar como ponto alto a fruição para quem está a pé por ruas pedestrianizadas a cada 30 metros, em média, assim como as possibilidades de passar em bicicleta e sair por transporte público. Entretanto é necessário que haja mais informação de onde os trajetos levam, o entorno e sobre o transporte público, assim como, oportunidade de acessar bicicletas públicas.



CALÇADAS REQUALIFICADAS, CICLOVIA E ÔNIBUS



2,38

Transparência Fachadas	Visão de Toda a Rua	Refúgio	Atividades
2	3	1	4
1	3	1	
1,5	3	1	4
As fachadas dos edifícios no nível da rua são bastante muradas e com pouca transparência ou relação com a calçada, apesar da diversidade de atividades, e poucas janelas para as ruas.	Em geral, a visão da rua não tem obstruções e obstáculos de mobiliários.	Não há lugares públicos ou de acesso público para se refugiar ou recorrer em alguma situação de perigo, com exceção de uma farmácia.	A diversidade de atividades no trecho é um ponto positivo que faz com que tenha movimento e diversidade de pessoas e de horários de uso. O trecho conta com faculdade, serviços, comércio e escritórios, além de muito comércio na rua.

A visibilidade é um problema no trecho, ainda que haja diversidade de atividades, as fachadas são pouco transparentes o que faz com que não haja relação entre espaços privados e públicos, e “olhos nas ruas” são apenas pelo comércio ambulante. As atividades e lugares não são abertos para que as pessoas possam entrar e se refugiar caso haja necessidade, gerando insegurança.



FACHADAS MURADAS E BLOQUEIO DE VISIBILIDADE

COMÉRCIO DE RUA



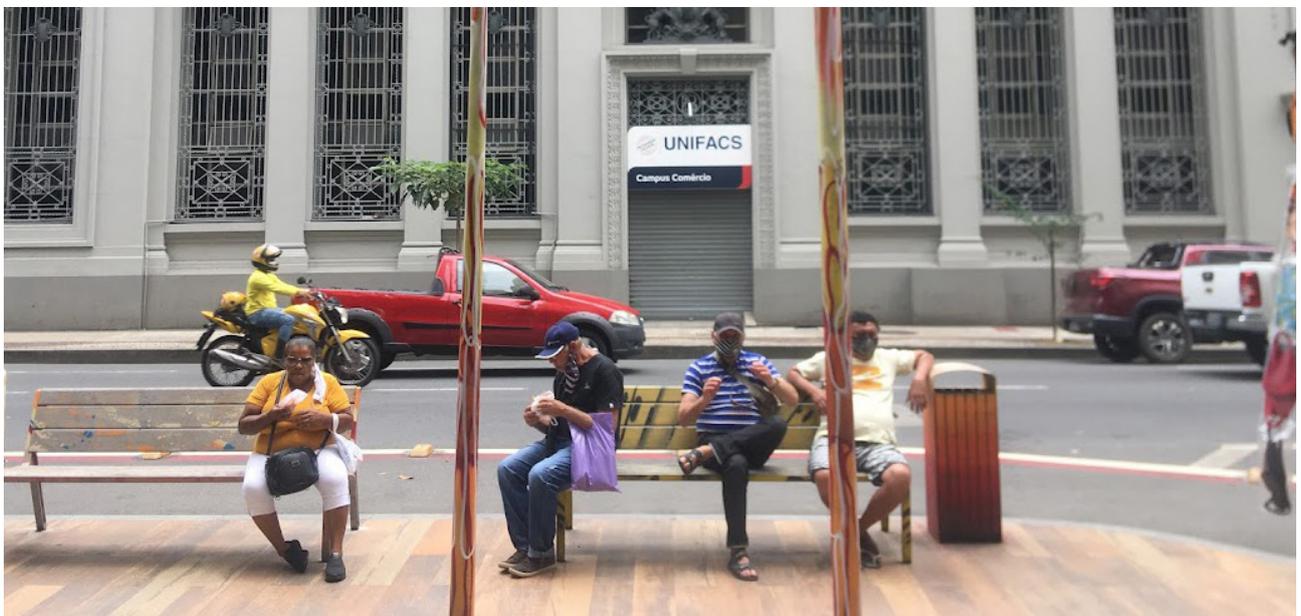
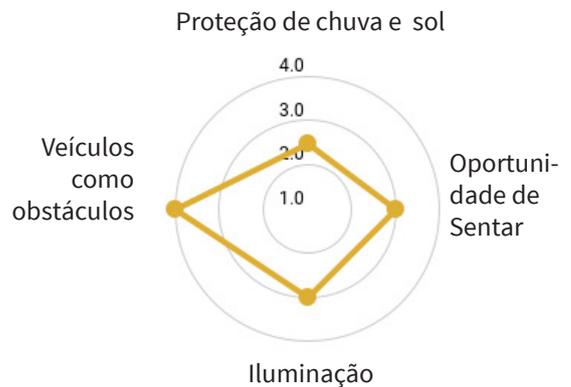


PODER ESTAR

3,13

Proteção de Chuva e Sol	Oportunidade Sentar	Iluminação	Veículos como Obstáculo
2	2	2	4
3	4	4	4
2,5	3	3	4
Apesar de não ser contínuo observa-se marquises que servem como proteção de chuva e sol, assim como algumas árvores. Entretanto não há confiança no cuidado das marquises.	Há área com bancos públicos para sentar, com encosto e qualidade e junto a lixeiras, iluminação e com arte urbana, entretanto apenas em um lado da rua.	Há iluminação pública focada nas calçadas, entretanto apenas em um lado da rua.	Nesta rua os veículos não são obstáculos próximos às calçadas para quem está a pé.

Neste trecho destaca-se a inserção da área de mobiliários com oportunidades públicas e de qualidade para sentar, criando oportunidade de permanência, assim como a iluminação na área das calçadas.





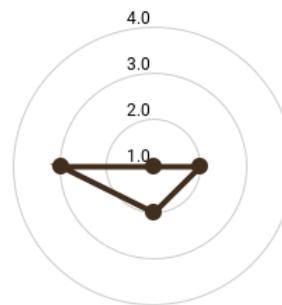
PODER PERTENCER

2,00

Representatividade	Violência Simbólica de Gênero	Violência Simbólica de Cor/Raça	Prioridade pedestres/a pé
1	2	2	3
1	2	2	3
1	2	2	3
Não há nada que represente ou conte histórias de mulheres. A rua tem nome de homem.	Não há mensagens ofensivas mas tão pouco há mensagens de combate ao assédio.	Não há mensagens ofensivas mas tão pouco há mensagens de combate ao racismo.	Foi possível identificar o cuidado com a garantia da circulação a pé.

Não há elementos de representatividade e de combate a preconceitos e assédios no trecho, o que prejudica a sensação de pertencimento e acolhimento de mulheres negras.

Representatividade



Prioridade pedestres/a pé

Violência simbólica de gênero

Violência simbólica de cor/raça



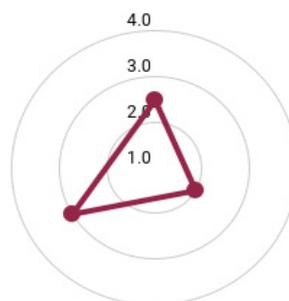
PODER SENTIR E INTERAGIR

2,50

Cuidado com as Construções e Rua	Sons e ruídos	Diversidade de pessoas
3	2	3
2	2	3
2,5	2	3
O cuidado com as construções é variado, tendo algumas que necessitam de mais atenção e cuidado, mas as ruas estão muito bem cuidadas.	Por se tratar de uma avenida com muito fluxo motorizado e rota de ônibus os ruídos são intensos e desagradáveis.	Há muita diversidade de pessoas e bastante gente circulando e permanecendo na rua.

A diversidade de pessoas, o movimento e o cuidado com as ruas são os pontos altos do trecho.

Cuidado com as construções e rua



Diversidade de pessoas

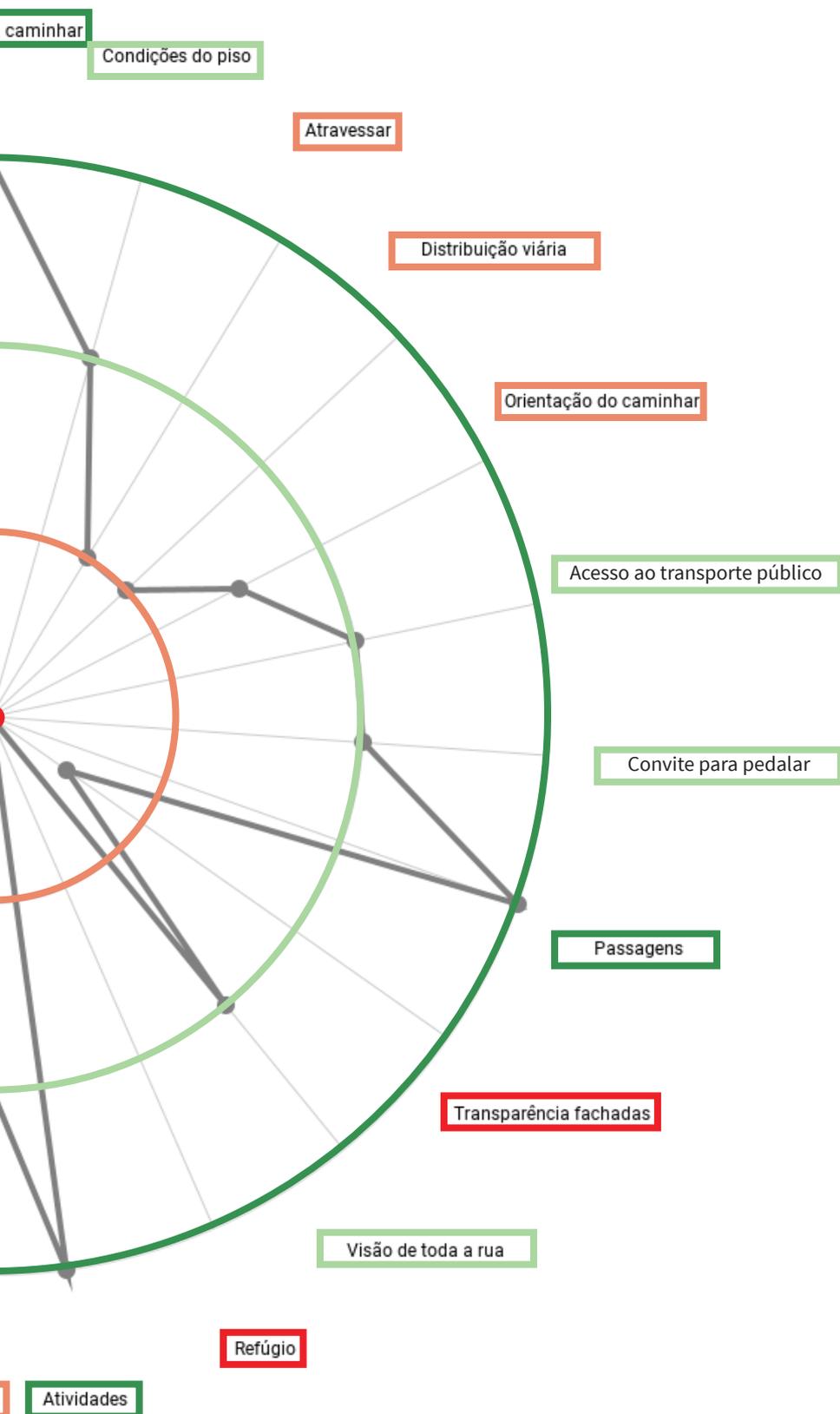
Sons e ruídos



AVALIAÇÃO DE TODOS OS ITENS NO TRECHO



Observando os itens de análise isoladamente, sem divisão das camadas, é importante destacar como a representatividade precisa ser trabalhada com elementos de nomes e histórias.



LEGENDA NOTAS

- <3,25
- <2,5 - 3,25
- <1,75 - 2,5
- 1 - 1,75

Outro ponto importante de atenção é com relação a transparência das fachadas, que pode ter estímulo a serviços e comércios com maior relação com a rua. A distribuição viária, as travessias e os ruídos também se apresentam

como uma questão no trecho negativa no trecho, assim como a orientação para caminhar, os cuidados com as construções e a proteção de sol e chuva.

TRECHO 02: RUA PORTUGAL

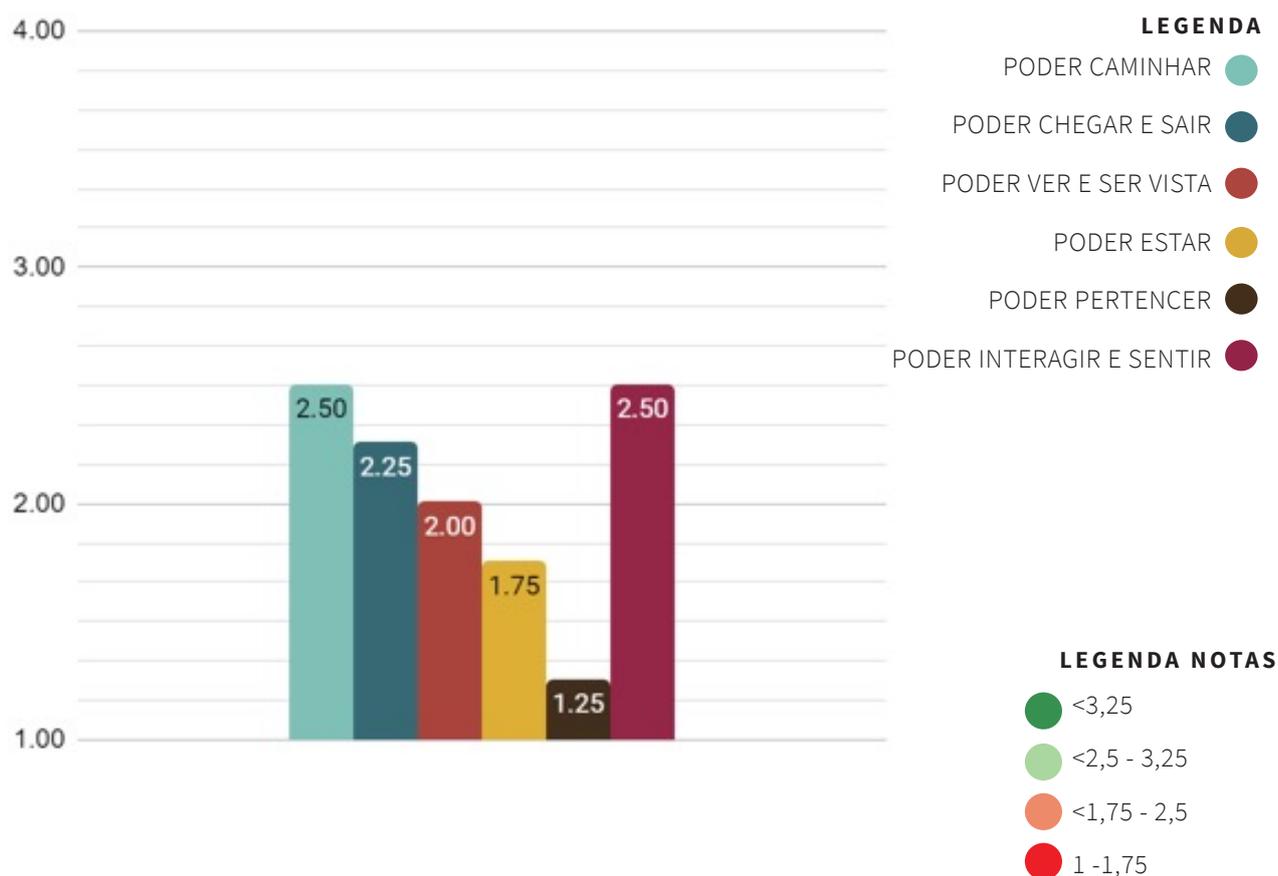
O trecho de análise da Rua Portugal compreendeu a quadra entre a rua Frederico Rabelo e a rua Visconde de Rosário. A rua é utilizada como estacionamento tanto nos prédios privados como na área pública, o que prejudica bastante a qualidade do espaço e a experiência de caminhar.

Neste trecho observa-se que nenhuma camada ficou avaliada com notas positivas, estando todas as avaliações abaixo de 2,5. A pior avaliação foi de “pode pertencer”, uma vez que

além da falta de elementos de representatividade e de campanhas e informação contra assédio e racismo, o trecho não tem nenhuma preferência para quem está a pé. Em seguida, a camada de “poder estar” tem avaliação muito baixa, também prejudicada pela presença excessiva de veículos nas ruas, assim como, “poder ver e ser vista”. Entretanto, mesmo com esse cenário, destaca-se que a análise sobre “poder interagir e sentir” está entre as mais altas do trecho pelo silêncio na rua. O detalhamento de cada camada será apresentado a seguir.



NOTAS MÉDIA DE CADA CAMADA RUA PORTUGAL



PODER CAMINHAR

2,50

Espaço para Caminhar	Condições de Piso	Atravessar	Distribuição Viária
3	3	2	2
3	3		
3	3	2	2
Calçada com largura razoável.	Pisos em concreto em geral em boas condições.	Sem estrutura para travessia e carros estacionados como barreira de acesso.	Muito espaço viário utilizado como estacionamento de veículos.



**LARGURA DAS CALÇADAS E PAVIMENTO
CARROS ESTACIONADOS COMO OBSTÁCULOS PARA ATRAVESSAR**



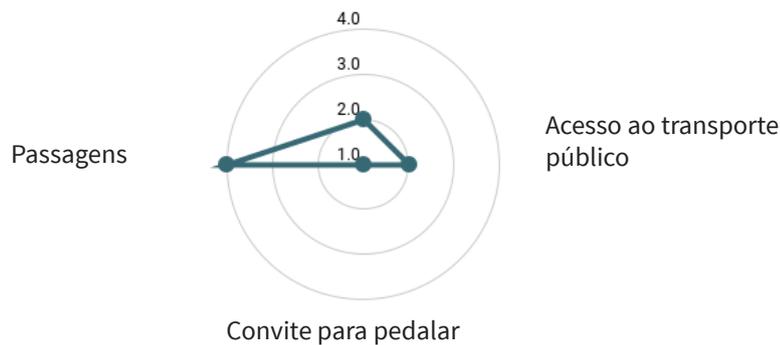


PODER CHEGAR E SAIR

2,25

Orientação do Caminhar	Acesso ao Transporte Público	Convite para Pedalar	Passagens
2	2	1	4
2			4
2	2	1	4
Não há nenhuma orientação para caminhar, apenas o nome das ruas.	Não há acesso a transporte público no trecho e nem informação sobre onde acessar.	Não há nenhuma estrutura de bicicletas e nem indicação onde tem ciclovia.	Quadras curtas e com passagens com ruas pedestrianizadas.

Orientação caminhar



NOME DA RUA FIXADA NOS EDIFÍCIOS A ALTURA VISÍVEL





PODER VER E SER VISTA

2,00

Transparência Fachadas	Visão de Toda a Rua	Refúgio	Atividades
1	3	1	3
1	3	1	
1	3	1	3
Quase todo o trecho é murado ou porta de estacionamentos. A noite com o fim das atividades comerciais sem atrativo.	Os mobiliários não bloqueiam a visão da rua, mas os veículos estacionados sim.	Quase na totalidade não há onde refugiar-se.	A diversidade de atividades é baixa, mas devido aos edifícios terem escritórios e algumas moradias não é monofuncional.



FACHADAS COM VISIBILIDADE BLOQUEADA, E PISO TÉRREO DE PRÉDIOS COMO ESTACIONAMENTO PREJUDICAM A VISIBILIDADE





PODER ESTAR

1,75

Proteção de Chuva e Sol	Oportunidade Sentar	Iluminação	Veículos como Obstáculo
3	1	2	1
3	1	2	1
3	1	2	1
Edifícios na maior parte com marquises e algumas árvores no trecho, garantindo a maior parte da rua com proteção.	Não há nenhuma oportunidade de sentar na rua.	Iluminação voltada para o espaço viário.	Veículos estacionados na rua são obstáculos de fruição e visual.



DESTACA-SE O SOMBREAMENTO E OPORTUNIDADE DE PROTEÇÃO DE CHUVA NO TRECHO, PORÉM VEÍCULOS COMO OBSTÁCULOS.

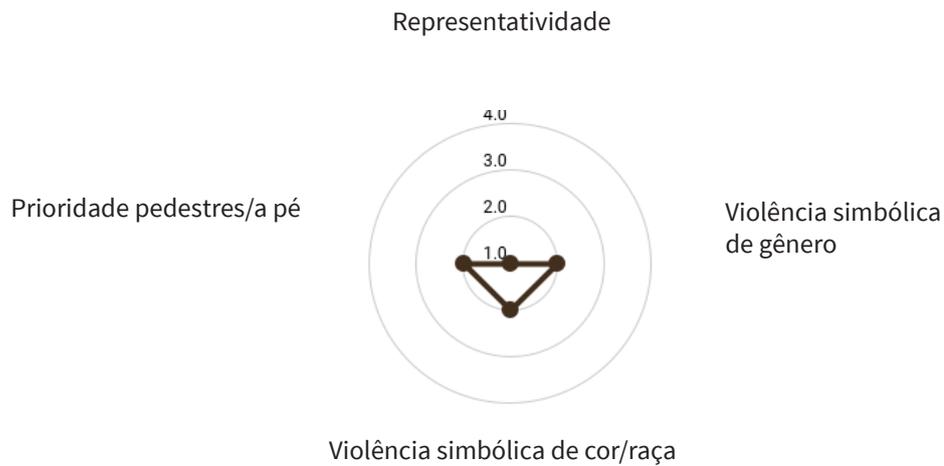




PODER PERTENCER

1,75

Representatividade	Violência Simbólica de Gênero	Violência Simbólica de Cor/Raça	Prioridade pedestres/a pé
1	1	2	3
1	1	2	3
1	2	2	2
Não há nenhum elemento de representatividade no trecho.	Não há mensagens ofensivas mas tão pouco há mensagens de combate ao assédio.	Não há mensagens ofensivas mas tão pouco há mensagens de combate ao racismo.	Não há prioridade definida ou sinalizada para quem está a pé.



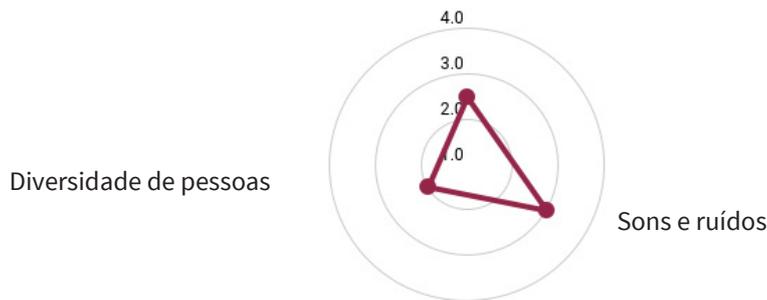


PODER SENTIR E INTERAGIR

2,50

Cuidado com as Construções e Rua	Sons e ruídos	Diversidade de pessoas
2	3	2
3		
2,5	3	2
Muitos lixos na rua e algumas construções mal cuidadas.	Como não há muitos veículos passando, é uma rua silenciosa em geral.	Pouca diversidade ou pessoas passando, pois é desagradável caminhar.

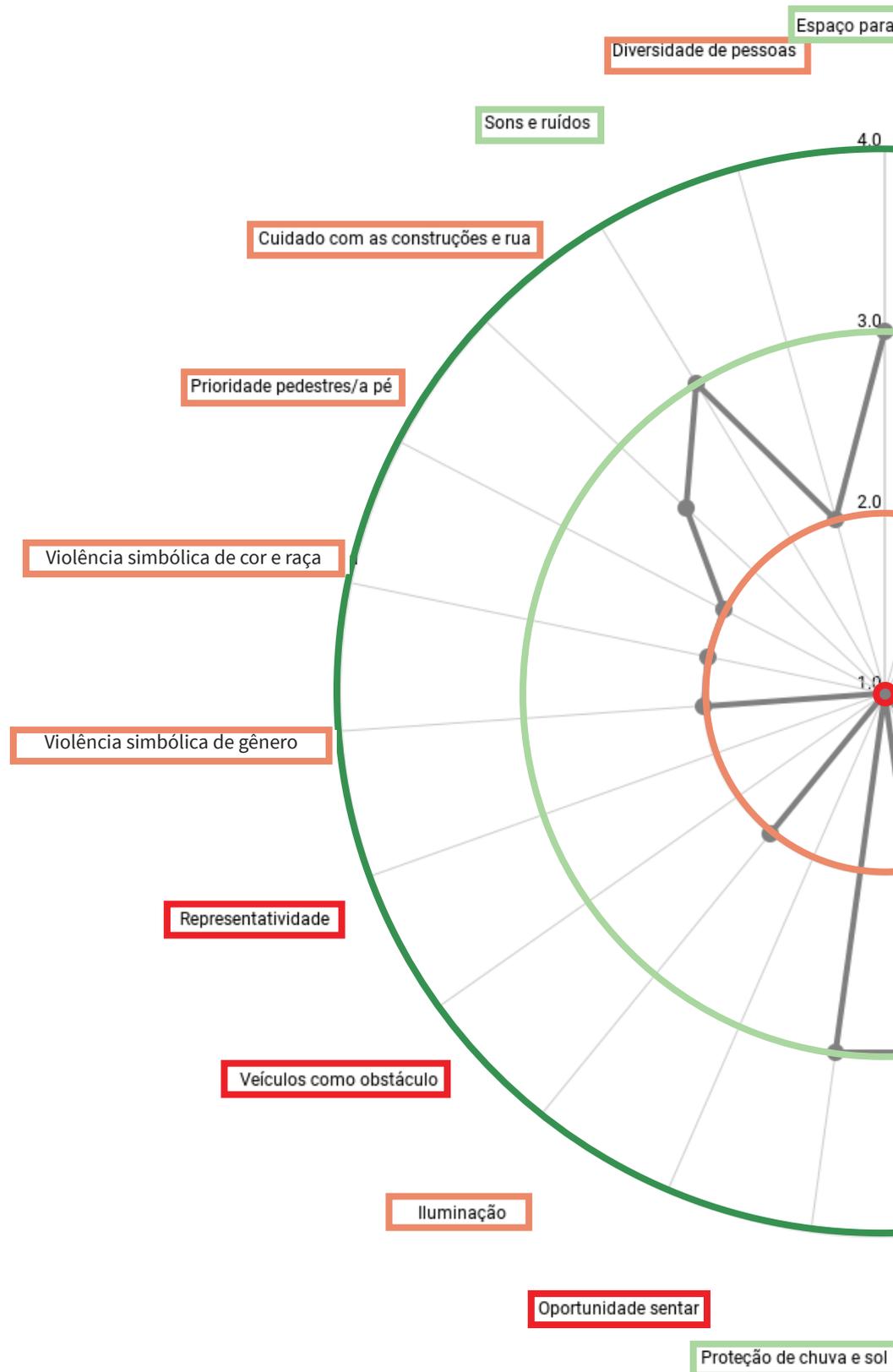
Cuidado com as construção e rua



LIXOS NA RUA

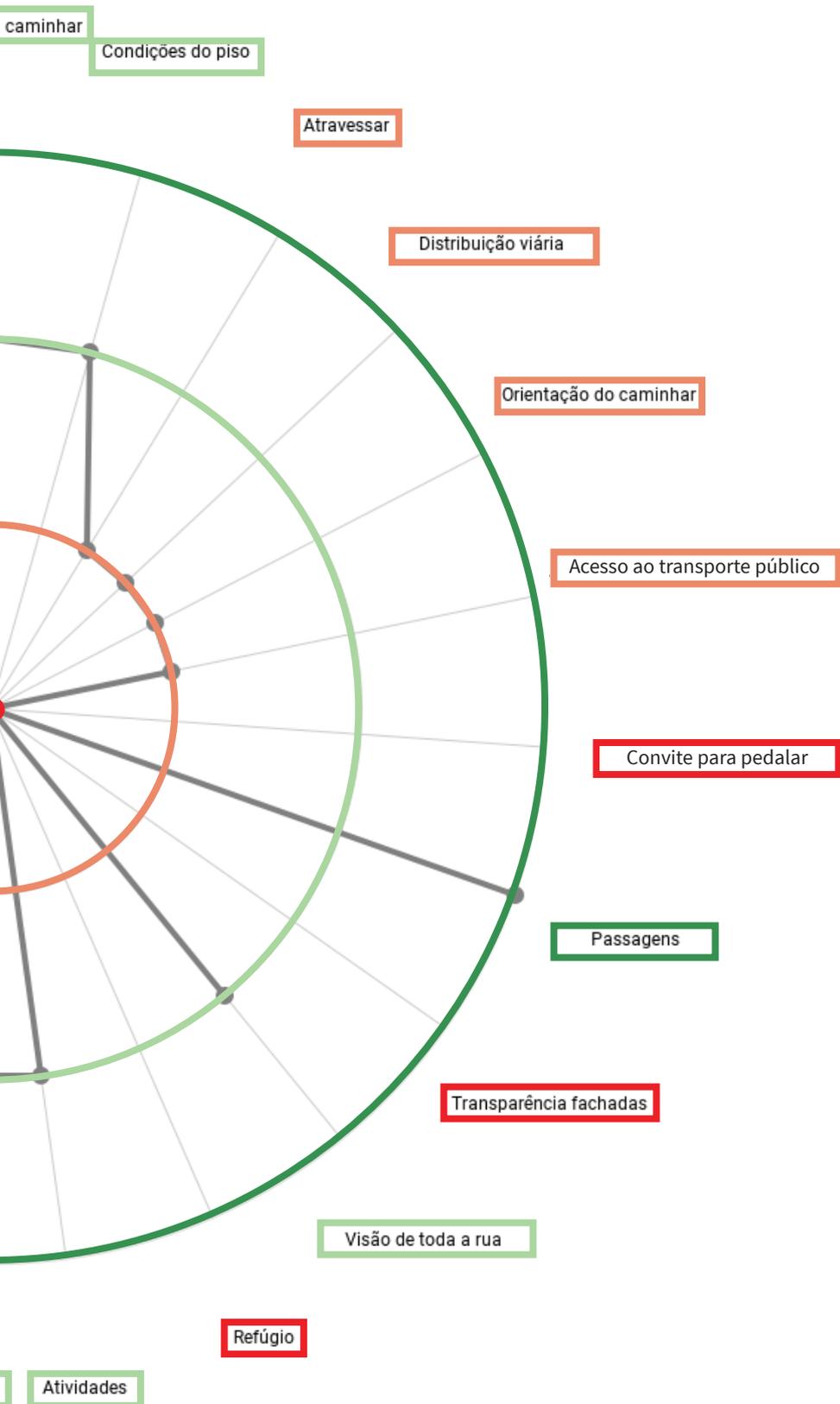


AVALIAÇÃO DE TODOS OS ITENS NO TRECHO



Observa-se que há alguns itens com a avaliação mais baixa, como convite a pedalar, transparência das fachadas, refúgio, oportunidade de sentar, veículos como obstáculos e representatividade. Esses elementos são fruto de como a rua é uti-

lizada como estacionamento de veículos e não como espaço de passagem e acessos, ainda que esteja tão próxima a novos atrativos turísticos.



LEGENDA NOTAS

- <math><3,25</math>
- <math><2,5 - 3,25</math>
- <math><1,75 - 2,5</math>
- $1 - 1,75$

É importante redesenhar sua função e equipamentos para reverter a sensação que ela oferece e ampliar a sensação de segurança e o acesso à área. Pois os atributos positivos não dão conta de gerar uma experiência agradável e são pou-

co valorizados e utilizados atualmente, pois são referentes à qualidade das calçadas, proteção de sol e chuva, sons, passagem e visão da rua.

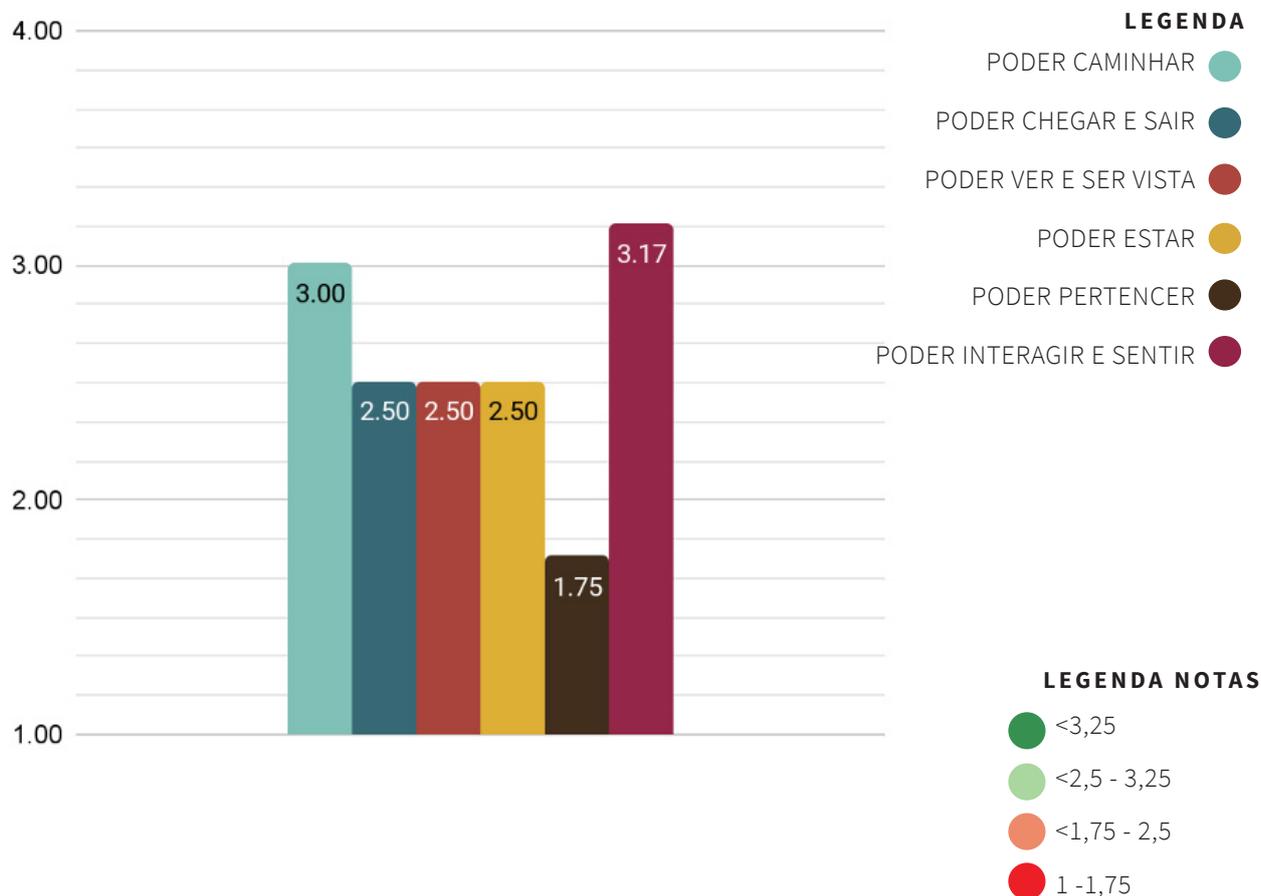
TRECHO 03: PRAÇA DO MERCADO

O trecho da Praça do Mercado, em frente ao Mercado Modelo, compreendeu a travessia da rua Portugal até a praça, e o trajeto da praça em direção ao Elevador Lacerda. Esta área é muito turística e recentemente dois prédios estão passando por processo de retrofit criando dois novos museus na cidade, se consolidando como um local de visitação e de circulação das pessoas a pé entre os atrativos. A praça em si também passou por processos recentes de ampliação.

Neste trecho observa-se avaliações com notas mais altas em quase todas as camadas, com exceção de “poder pertencer”. As melhores avaliações foram atribuídas a poder sentir e interagir e poder caminhar, uma vez que os edifícios históricos garantem boa zeladoria do espaço, diversidade de pessoas e há muito espaço para caminhar. Entretanto, ao observar os detalhes das camadas encontra-se os pontos a melhorar, detalhados a seguir.



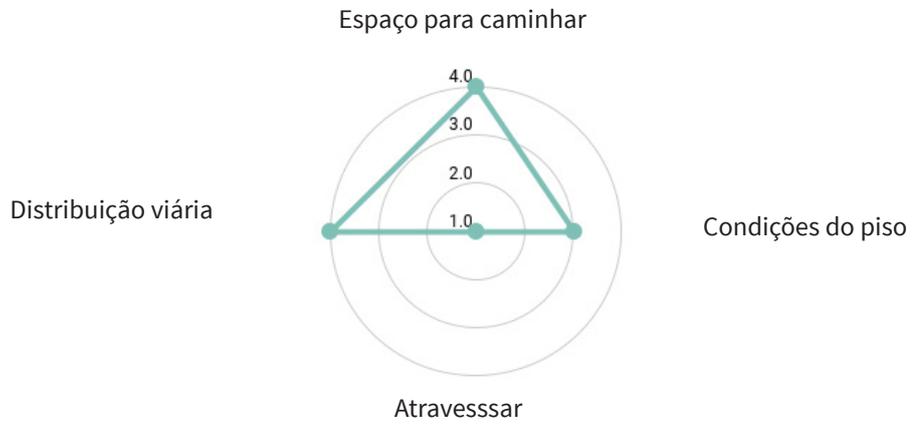
NOTAS MÉDIA DE CADA CAMADA PRAÇA DO MERCADO



PODER CAMINHAR

3

Espaço para Caminhar	Condições de Piso	Atravessar	Distribuição Viária
4	3	1	4
4	3		
4	3	1	4
Por se tratar de uma praça, há ampla área para caminhar, sem obstáculos.	O piso em geral está bastante cuidado, e sem interferências.	A travessia de acesso a praça não está na linha de desejo, e faz com que a travessia seja perigosa.	Devido a amplitude da praça o espaço para caminhar é maior que o viário para veículos motorizados.



AMPLITUDE E QUALIDADE DO PISO EM DESTAQUE COMO PONTO POSITIVO





PODER CHEGAR E SAIR

2,50

Orientação do Caminhar	Acesso ao Transporte Público	Convite para Pedalar	Passagens
1	4	1	4
1			4
1	4	1	4
Não há nenhuma sinalização que indique o nome da praça, das ruas do entorno e de acesso e os sentidos.	É possível ver o Elevador Lacerda e os pontos de ônibus e por isso há clareza de acesso a transporte público.	Não há infraestrutura para pedalar.	Há muita fruição pois é uma praça.





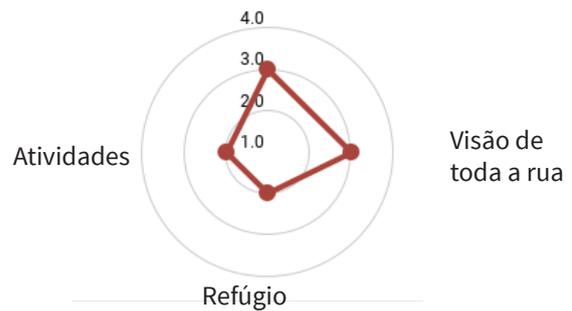
PODER VER E SER VISTA

2,50

Transparência Fachadas	Visão de Toda a Rua	Refúgio	Atividades
3	3	2	2
3	3	2	
3	3	2	2
Fachadas do mercado com portas e janelas.	É possível ter ampla visão do espaço, com alguns bloqueios de visão por monumentos e mobiliários.	O mercado como refúgio.	Não há muita diversidade de atividades.



Transparência fachadas



VISÃO DO ELEVADOR LACERDA DA PRAÇA, E MULHERES NEGRAS CAMINHANDO.



PODER ESTAR

2,50

Proteção de Chuva e Sol	Oportunidade Sentar	Iluminação	Veículos como Obstáculo
1	1	4	4
1	1	4	4
1	1	4	4
A área não tem mobiliário, estruturas ou vegetação que criem proteção de chuva e sol para as pessoas.	Nessa parte da praça não há bancos ou estruturas para sentar e permanecer.	A iluminação é boa e focada na área da praça.	Não é um problema no trecho, pois veículos não podem parar no entorno.



ILUMINAÇÃO PARA PEDESTRES





PODER PERTENCER

1,75

Representatividade	Violência Simbólica de Gênero	Violência Simbólica de Cor/Raça	Prioridade pedestres/a pé
1	1	2	3
1	1	2	3
1	2	2	2
Não há nenhum elemento de representatividade no trecho.	Não há mensagens ofensivas mas tão pouco há mensagens de combate ao assédio.	Não há mensagens ofensivas mas tão pouco há mensagens de combate ao racismo.	Não há sinalização de prioridade para quem está a pé.



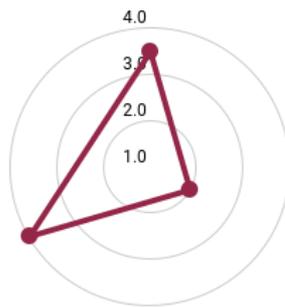


PODER SENTIR E INTERAGIR

3,2

Cuidado com as Construções e Rua	Sons e ruídos	Diversidade de Pessoas
4	3	2
3		
3,5	2	4
Prédios e ruas em geral bastante cuidadas.	Bastante ruidoso pois está adjacente a uma rua com muitas pistas para veículos e com passagem de ônibus.	Bastante quantidade e diversidade de pessoas circulando e vendendo nos espaços públicos.

Cuidado com as construção e rua



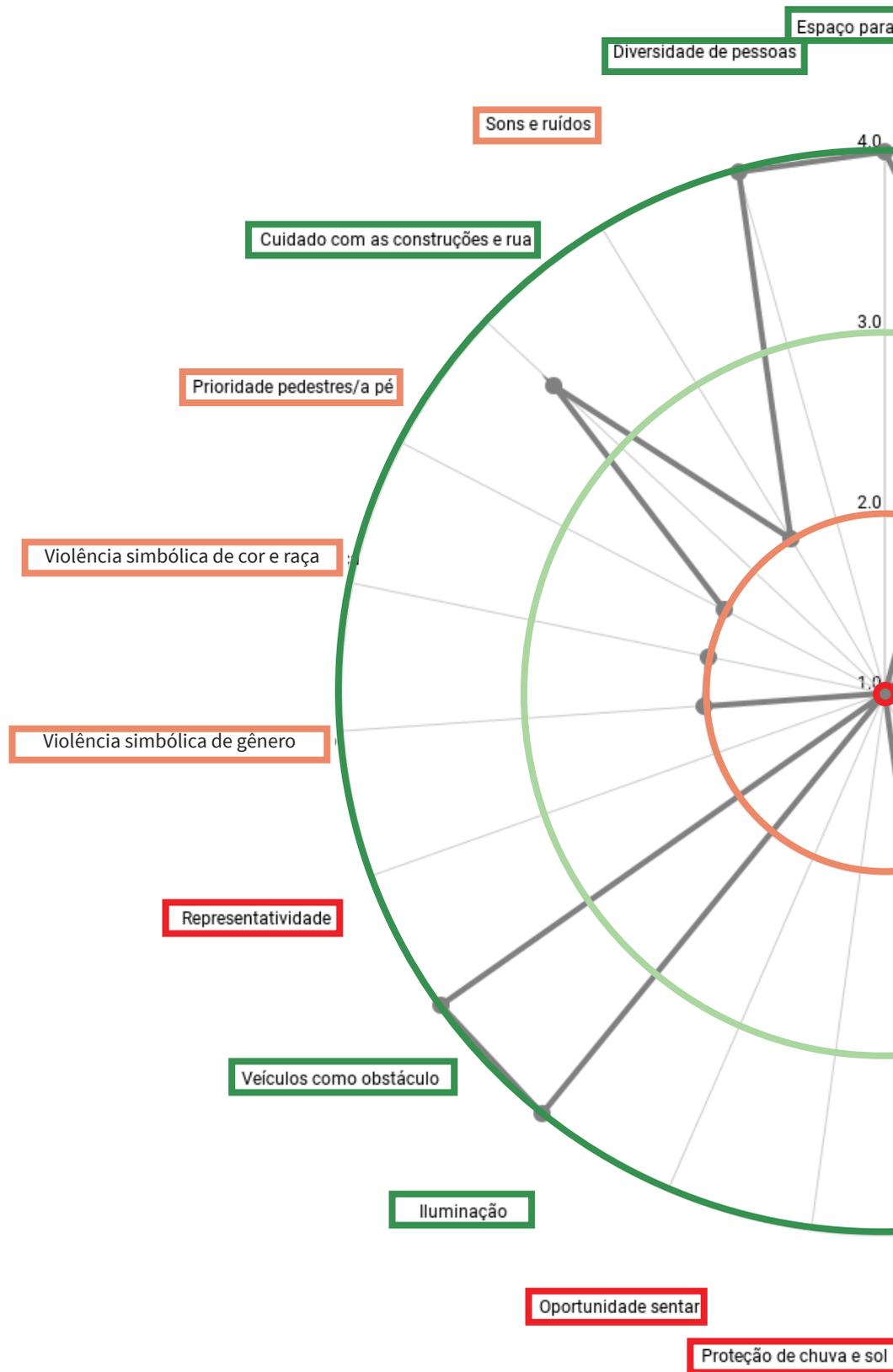
Diversidade de pessoas

Sons e ruídos

AVALIAÇÃO DE TODOS OS ITENS NO TRECHO

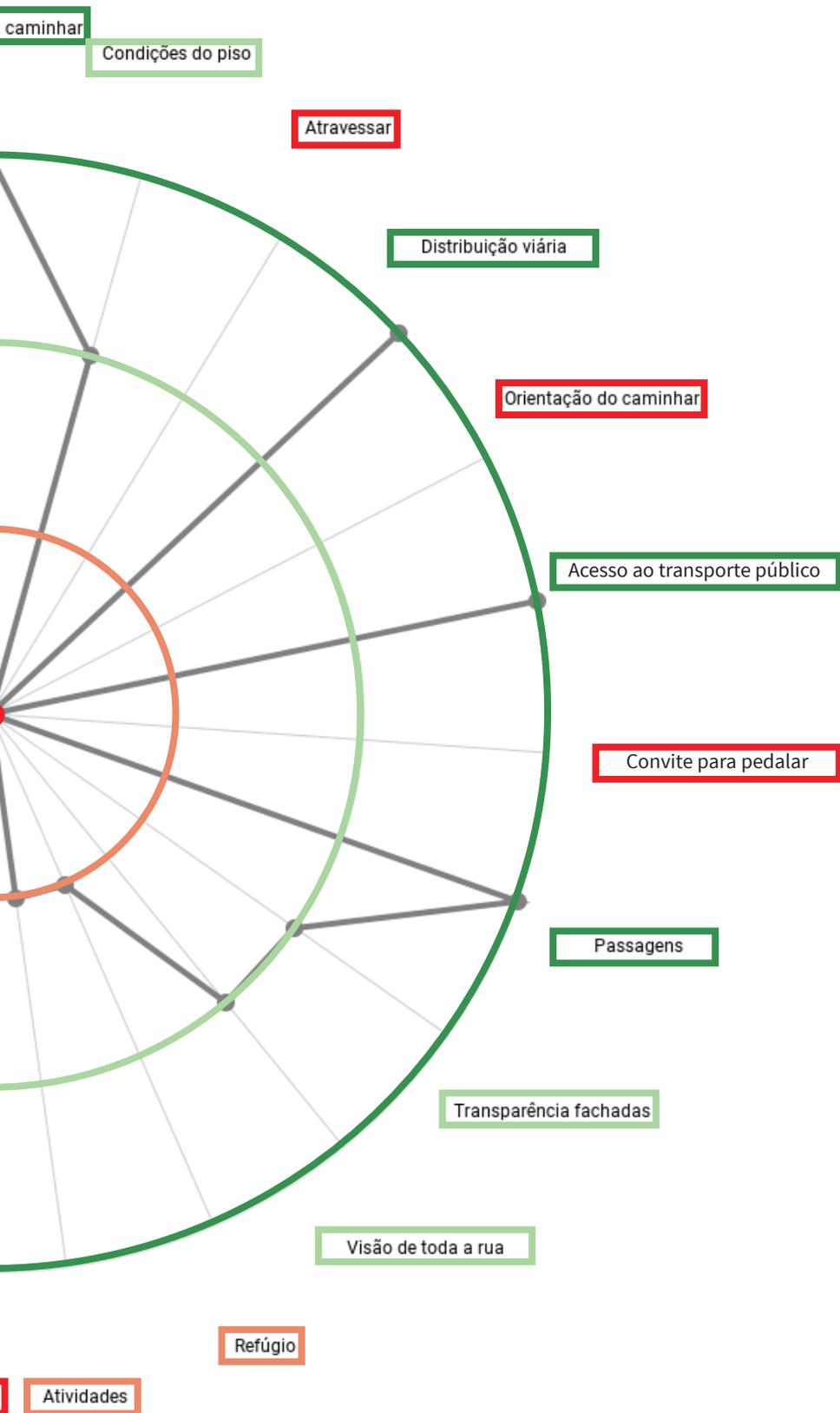


AVALIAÇÃO DE TODOS OS ITENS NO TRECHO



Observa-se que representatividade, atravessar, orientação para caminhar, oportunidade de sentar, proteção de sol e chuva e convite a pedalar são os itens com pior avaliação e que

ao serem implementadas soluções podem melhorar ainda mais a experiência no trecho.



LEGENDA NOTAS

- <3,25
- <2,5 - 3,25
- <1,75 - 2,5
- 1 -1,75

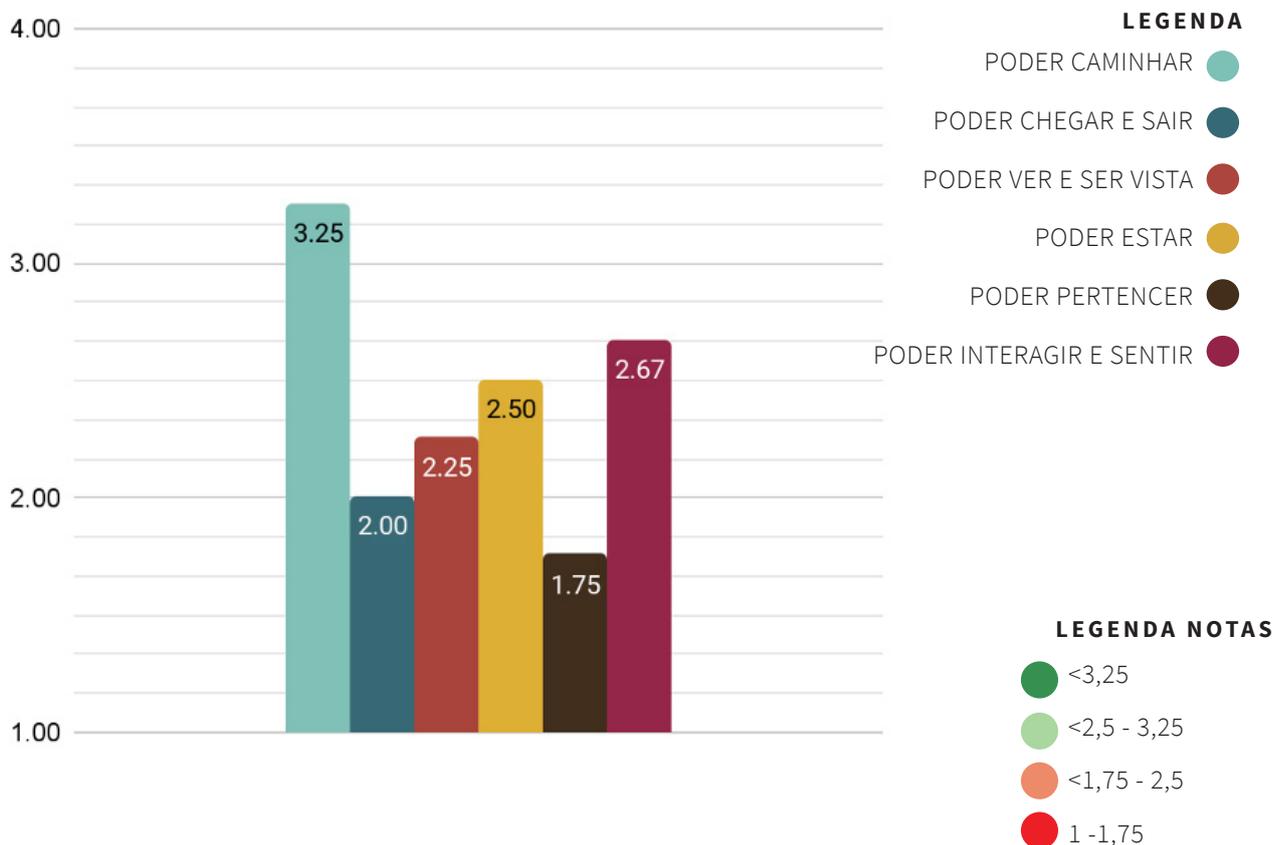
TRECHO 04: RUA 3 DE MAIO

O trecho da Rua 3 de Maio, compreendeu a quadra que ela é pedestrianizada e está conectada à Praça da Sé, área extremamente turística, com muito comércio,

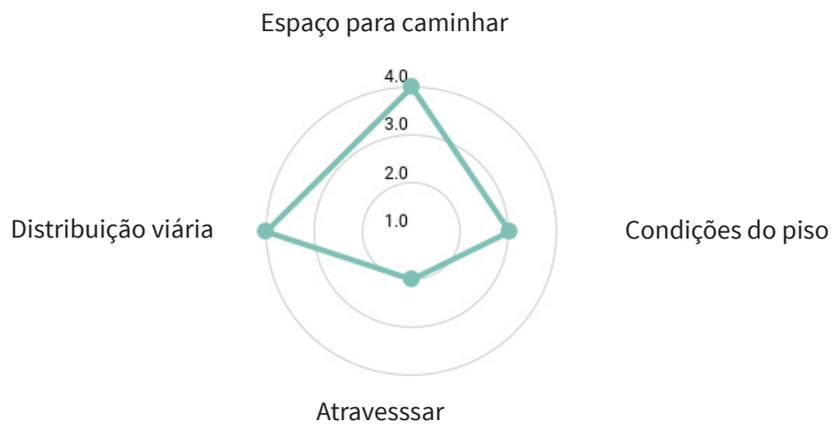
inclusive feirinha de artesanato e instituições culturais. As fachadas são todas de casarões coloniais que tem o seu piso inferior como lojas de instrumentos e som.



NOTAS MÉDIA DE CADA CAMADA RUA 3 DE MAIO



PODER CAMINHAR			
3,25			
Espaço para Caminhar	Condições de Piso	Atravessar	Distribuição Viária
4	3	2	4
4	3		
4	3	2	4
Há bastante espaço para caminhar, uma vez que a rua é toda pedestrianizada.	O piso tem buracos e é de ladrilho português, o que faz com que não seja ideal.	Só há travessia sinalizada do lado da praça e com rampa apenas em um dos lados.	A rua é totalmente dedicada para as pessoas a pé.



**ESPAÇO PARA CAMINHAR E PISO
EM RELATIVAS BOAS CONDIÇÕES**



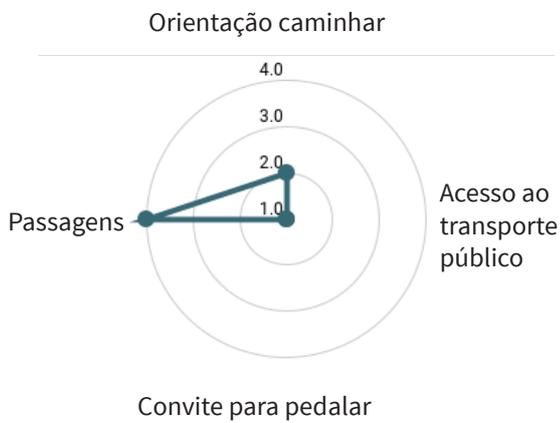


PODER CHEGAR E SAIR

2

Orientação do Caminhar	Acesso ao Transporte Público	Convite para Pedalar	Passagens
2	1	1	4
2			4
2	1	1	4
Não há orientação para caminhar além do nome das ruas.	Não há informação sobre os acessos e conexão com transporte público na proximidade.	Não há infraestrutura para pedalar.	Quadra curta.

PLACAS COM NOME DAS RUAS NAS FACHADAS DOS EDIFÍCIOS



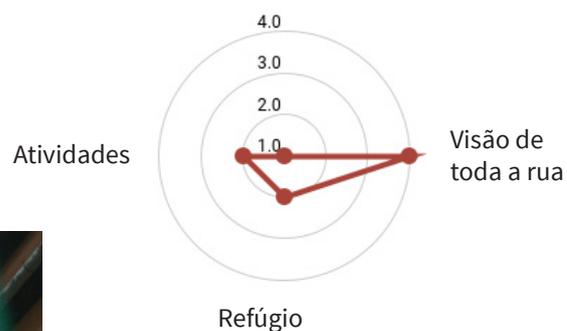


PODER VER E SER VISTA

2,25

Transparência Fachadas	Visão de Toda a Rua	Refúgio	Atividades
1	4	2	2
1	4	2	
1	4	2	2
A maior parte das fachadas são paredes sem visibilidade.	Não há nenhum mobiliário bloqueando a visão.	Algumas lojas podem servir como refúgio.	As atividades são pouco diversificadas

Transparência fachadas



VISIBILIDADE TOTAL NA RUA



PODER ESTAR

2,50

Proteção de Chuva e Sol	Oportunidade Sentar	Iluminação	Veículos como Obstáculo
1	1	4	4
1	1	4	4
1	1	4	4
Não há nenhuma.	Não há nenhuma.	Há iluminação focada no espaço do caminhar.	Não há.



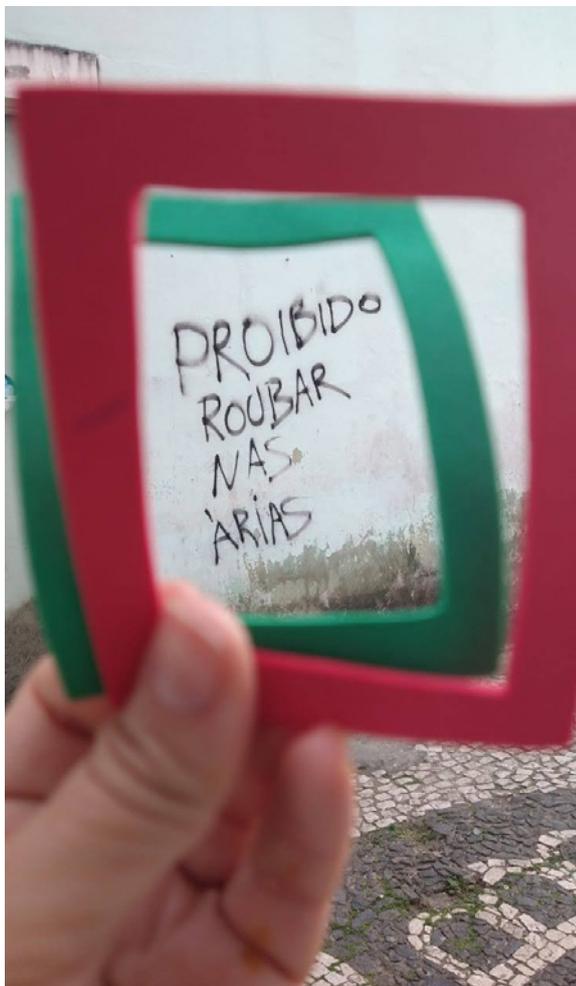
LUMINÁRIAS NAS PAREDES DOS IMÓVEIS DA RUA



PODER PERTENCER

1,75

Representatividade	Violência Simbólica de Gênero	Violência Simbólica de Cor/Raça	Prioridade pedes- tres/a pé
1	2	2	3
1	2	2	3
1	2	2	2
Não há nenhum elemento de rep- resentatividade no trecho.	Não há mensagens ofensivas mas tão pouco há men- sagens de combate ao assédio.	Não há mensagens ofensivas mas tão pouco há men- sagens de combate ao racismo.	Não há sinalização de prioridade para quem está a pé, apesar de ser um calçadão.



Representatividade



**MENSAGEM QUE TRAZ
SENSAÇÕES MISTAS NO MURO**



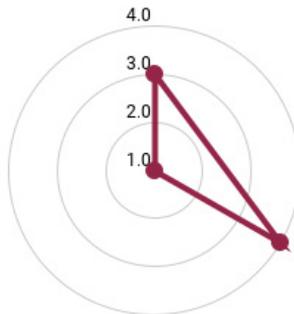
PODER SENTIR E INTERAGIR

2,67

Cuidado com as Construções e Rua	Sons e ruídos	Diversidade de pessoas
3	4	2
3	4	1
As construções estão em bom estado e sem lixo na rua.	Como não passam veículos e as ruas adjacentes são bastante calmas, a rua é bastante silenciosa.	Não havia muitas pessoas passando, e apenas homens.

Cuidado com as construção e rua

Diversidade de pessoas

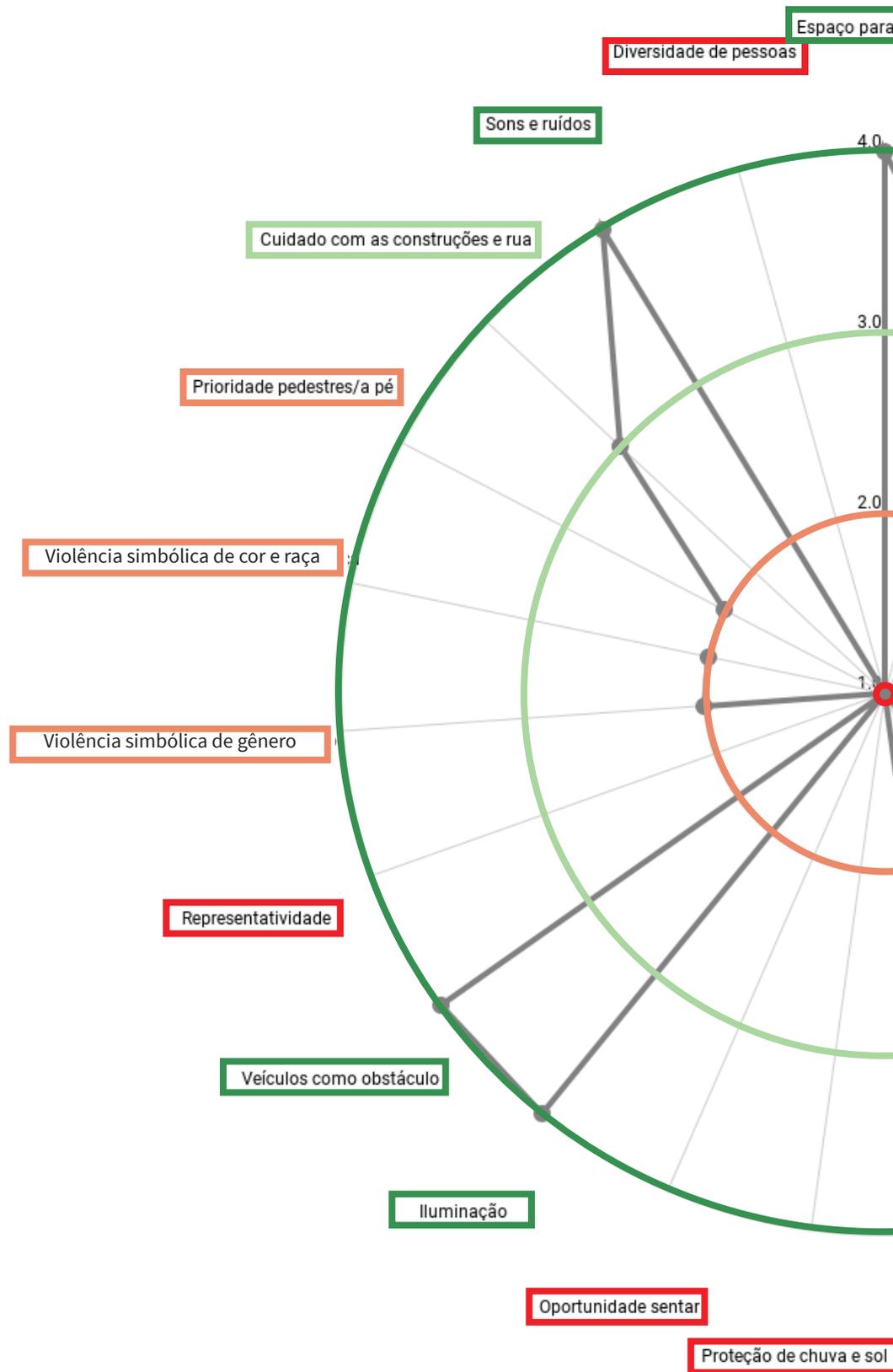


Sons e ruídos

POUCO MOVIMENTO E DIVERSIDADE DE PESSOAS

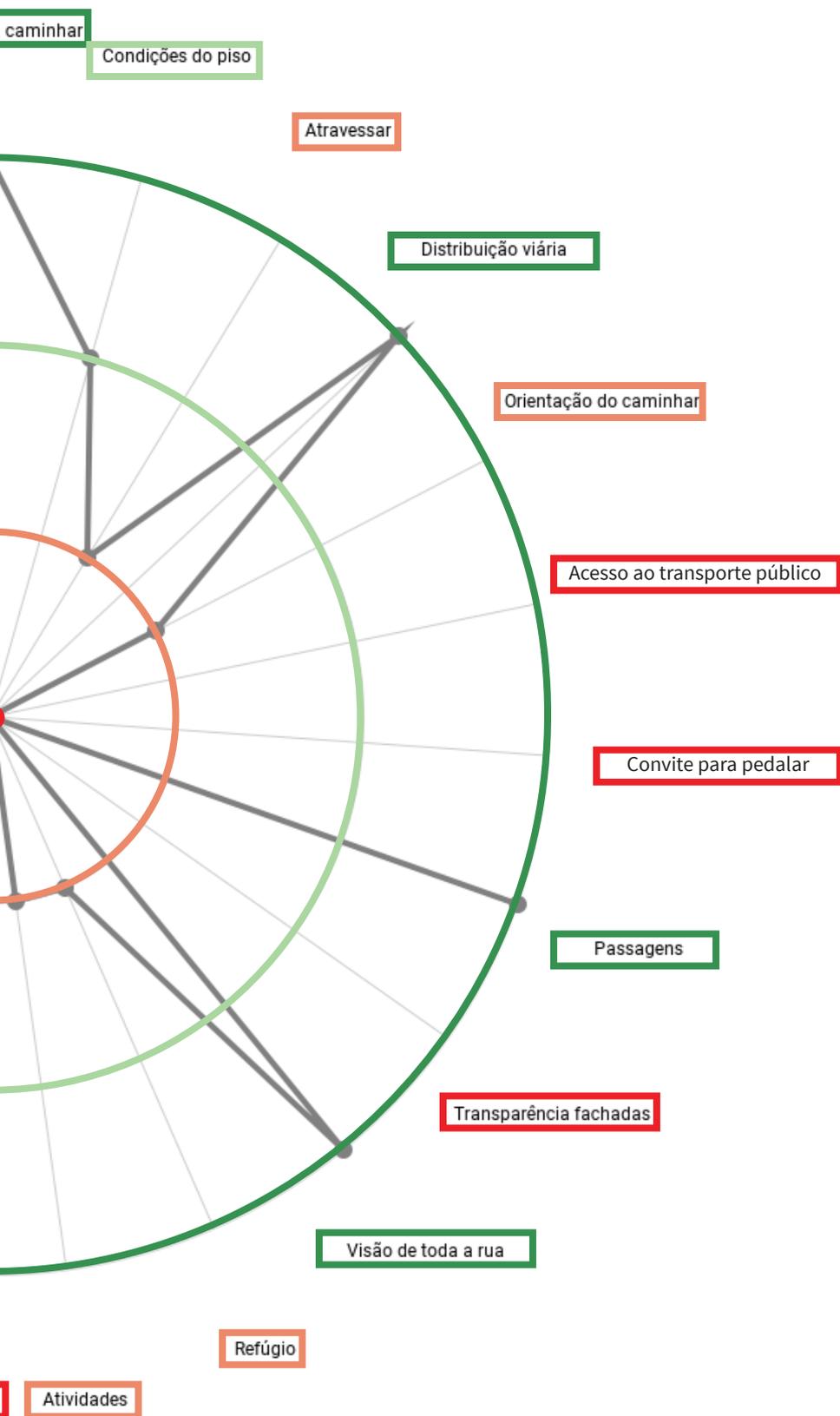


AVALIAÇÃO DE TODOS OS ITENS NO TRECHO



Neste trecho, as piores avaliações foram de orientação do caminhar, convite a pedalar, acesso ao transporte público, transparência das fachadas, proteção de sol e chuva,

oportunidade de sentar, representatividade e diversidade de pessoas.



LEGENDA NOTAS

- <3,25
- <2,5 - 3,25
- <1,75 - 2,5
- 1 - 1,75

Em geral, muitos dos itens são fáceis de solucionar por meio de implantação de mobiliários e sinalização, podendo impactar assim na diversidade de pessoas. Além disso, os muros po-

dem ser espaços potenciais de painéis e outras formas de representatividade e campanhas.

TRECHO 05: LARGO TERREIRO DE JESUS

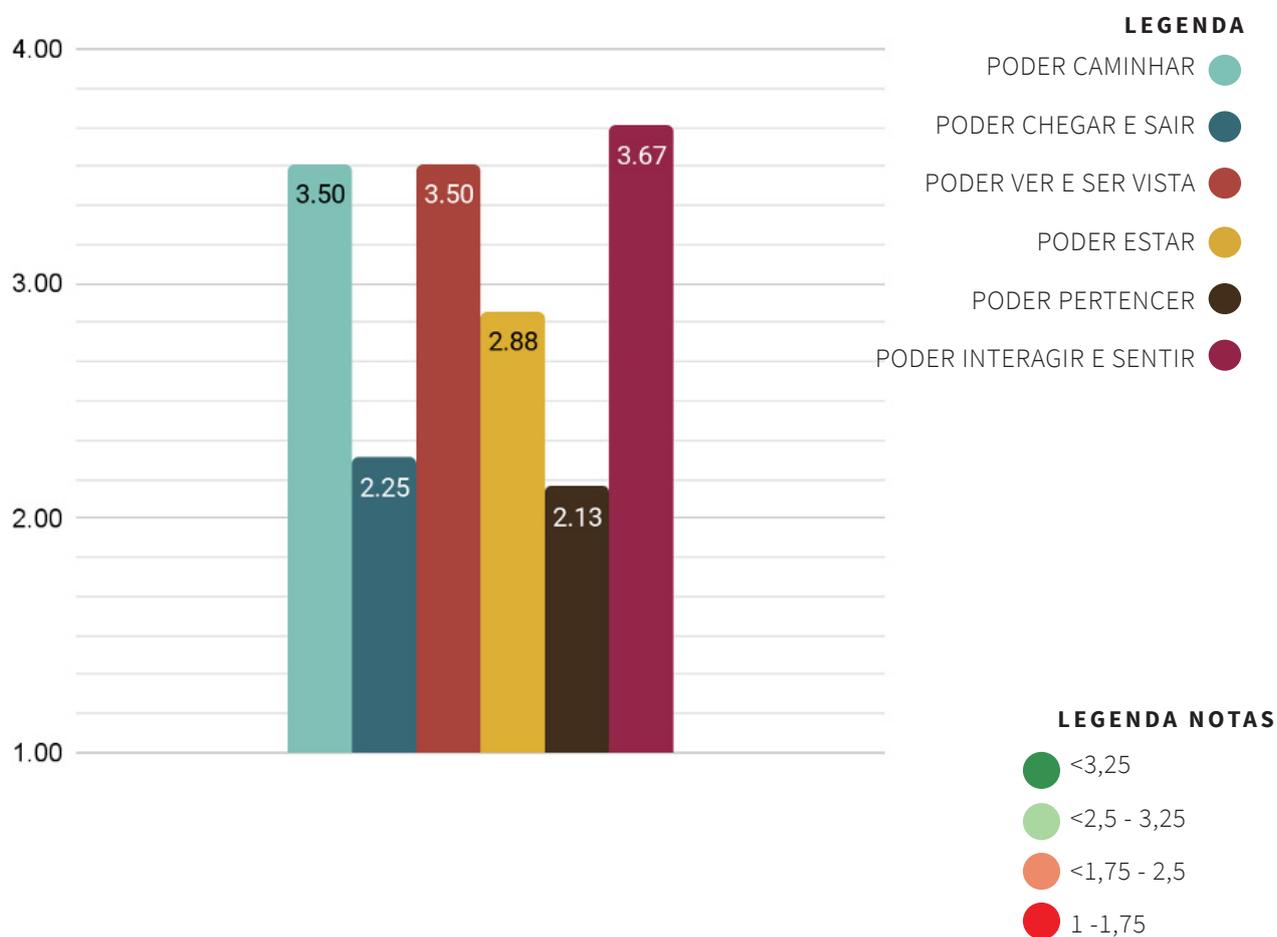
O Largo do Terreiro de Jesus é uma das praças mais visitadas por turistas na cidade, com muita movimentação e construções históricas. O trecho dela avaliado compreendeu uma quadra em que um lado estava a praça e do outro a calçada com comércio.

Este é o trecho com melhor avaliação de todos, com destaque para a camada de “poder sentir

e interagir” que é um reflexo da movimentação de pessoas, negócios, apresentações culturais e de ações para manter a zona visitada em boas condições. A pior avaliação foi para “poder perceber” e “poder chegar e sair” uma vez que é difícil compreender a conectividade com outros modos de transporte e mesmo se localizar no território. Detalhamento das avaliações dos itens e camadas são apresentados a seguir.



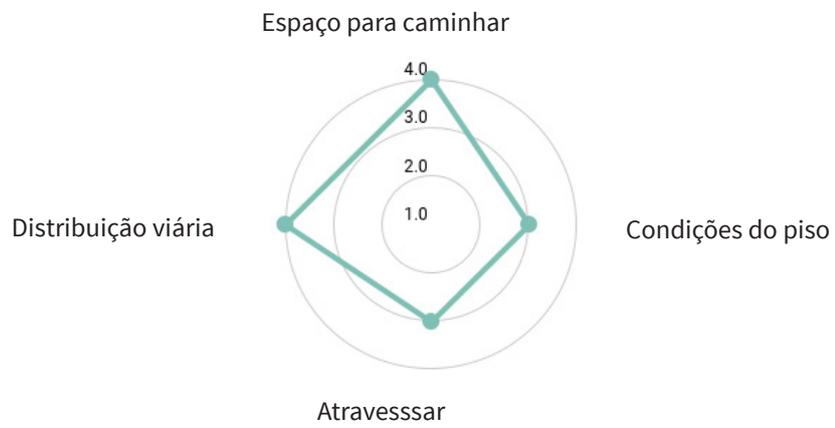
NOTAS MÉDIA DE CADA CAMADA LARGO TERREIRO DE JESUS



PODER CAMINHAR

3,50

Espaço para Caminhar	Condições de Piso	Atravessar	Distribuição Viária
4	3	3	4
4	3		
4	3	3	4
O espaço para caminhar é bastante amplo.	Piso com algumas falhas e por usar ladrilho português é irregular. Com obstáculos, paralelepípedos nas ruas para travessia.	As travessias não são sinalizadas e garantidas em toda extensão. Sem rampa de acesso.	Por ser uma praça há mais espaço para as pessoas a pé que para veículos.



**ESPAÇO PARA CAMINHAR E PISO
EM RELATIVAS BOAS CONDIÇÕES**

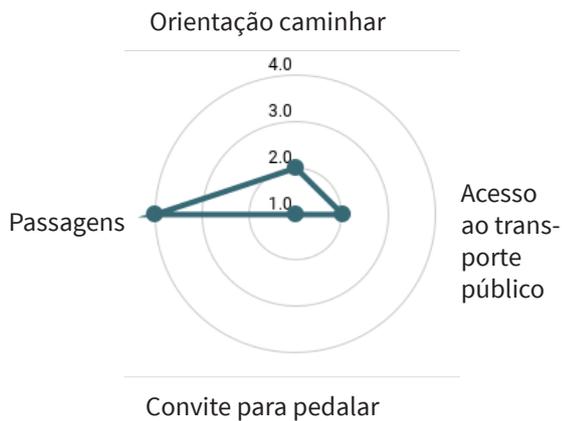




PODER CHEGAR E SAIR

2,25

Orientação do Caminhar	Acesso ao Transporte Público	Convite para Pedalar	Passagens
2	1	1	4
2			4
2	2	1	4
Não há nenhuma sinalização além do nome das ruas.	Não é possível saber onde acessar o transporte público.	Não há infraestrutura para bicicletas.	O tamanho das quadras e o fato de ser uma praça favorece a permeabilidade e possibilidades de rotas.



NOME DA PRAÇA E RUAS EM PLACAS ANTIGAS E ATUAIS

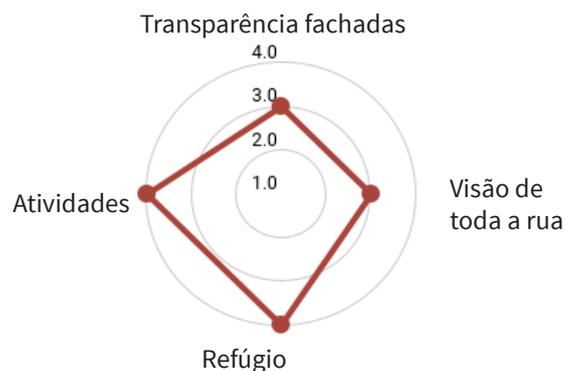




PODER VER E SER VISTA

3,50

Transparência Fachadas	Visão de Toda a Rua	Refúgio	Atividades
3	3	4	4
3	3	4	
3	3	4	4
As fachadas contam com muitas portas e janelas com interface com a rua de um lado e a praça do outro.	Em geral é possível ver toda a rua, há apenas mobiliários pequenos.	Há muitos lugares onde é possível entrar e se refugiar, como lojas, bares e igrejas.	Há diversidade de atividades no trecho.



FACHADAS COM INTERFACE COM A RUA E COMÉRCIO POSSÍVEL DE SE REFUGIAR



PODER ESTAR

2,88

Proteção de Chuva e Sol	Oportunidade Sentar	Iluminação	Veículos como Obstáculo
1	4	4	4
1	1	4	4
1	2,5	4	4
<p>Não há estruturas para proteção de chuva e sol, nem mesmo na praça.</p>	<p>Muitas oportunidades públicas de sentar no lado da praça.</p>	<p>Iluminação focada nos espaços de caminha, em altura e frequência adequada.</p>	<p>Não há estacionamento de veículos no trecho.</p>



BANCOS PARA SENTAR NA PRAÇA, MAS AUSÊNCIA DE SOMBRA OU ESTRUTURA DE PROTEÇÃO

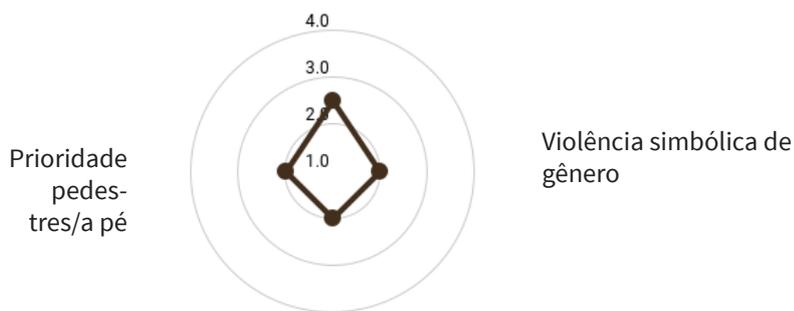


PODER PERTENCER

1,75

Representatividade	Violência Simbólica de Gênero	Violência Simbólica de Cor/Raça	Prioridade pedes-tres/a pé
4	2	2	3
1	2	2	3
2,5	2	2	2
Na praça há a fonte de uma deusa grega.	Não há mensagens ofensivas mas tão pouco há mensagens de combate ao assédio.	Não há mensagens ofensivas mas tão pouco há mensagens de combate ao racismo.	Não há sinalização de prioridade para quem está a pé, apesar de uma praça.

Representatividade



Violência simbólica de cor/raça



ESTÁTUA COM FIGURA FEMININA



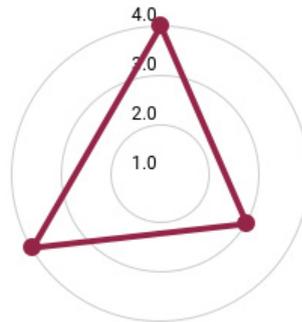
PODER SENTIR E INTERAGIR

3,67

Cuidado com as Construções e Rua	Sons e ruídos	Diversidade de pessoas
4	3	4
4		
4	3	4
As construções e os espaços públicos estão muito bem cuidadas.	Em geral os sons são agradáveis, de pessoas, e os carros passam devagar pelo modelo da rua.	Há muito movimento e de pessoas diversas.

Cuidado com as construção e rua

Diversidade de pessoas

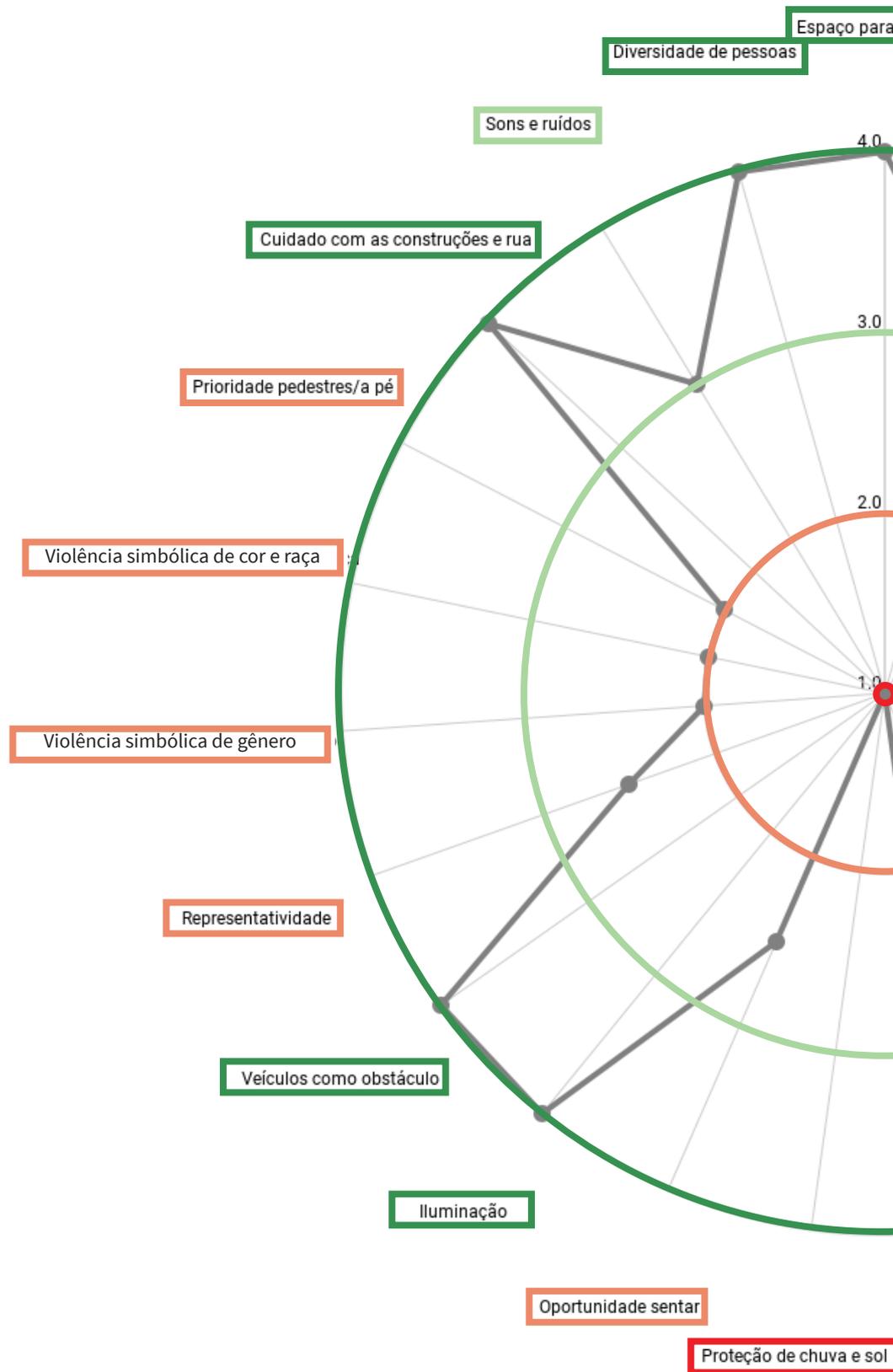


Sons e ruídos

FACHADAS E PESSOAS, MESMO DO LADO OPOSTO A PRAÇA

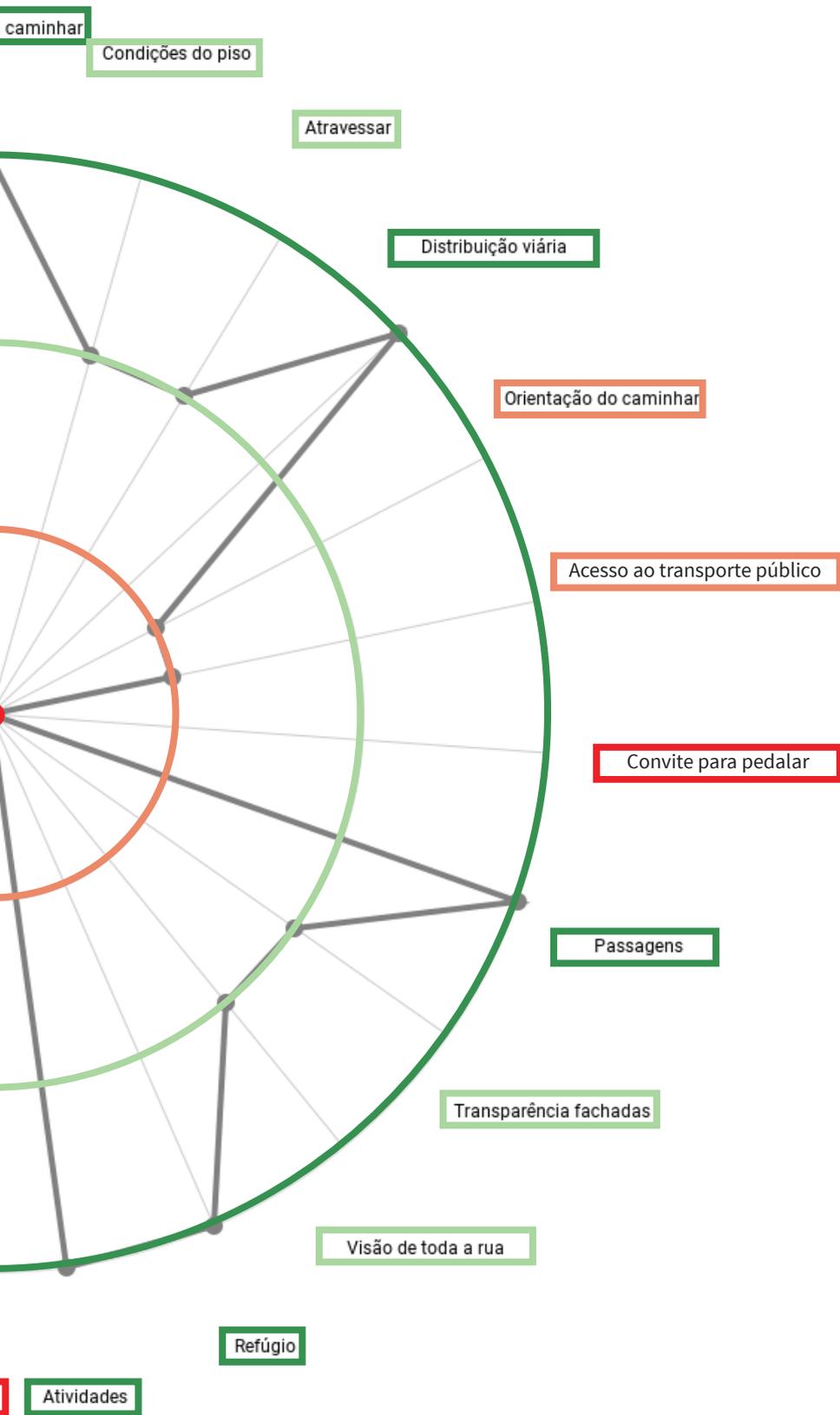


AVALIAÇÃO DE TODOS OS ITENS NO TRECHO



Considerando todos os itens, neste trecho, os pontos mais críticos são de “convite a pedalar” e “proteção de sol e chuva”, em geral fáceis de propor soluções, ampliando o acesso e diversidade. Ainda é importante dar devida atenção

às travessias e a representatividade no espaço, uma vez que é tão turístico e as histórias não estão contadas considerando as mulheres negras.



LEGENDA NOTAS

- <3,25
- <2,5 - 3,25
- <1,75 - 2,5
- 1 - 1,75



**COMÉRCIO AMBULANTE NO CENTRO ANTIGO
SALVADOR**

RECOMENDAÇÕES

Após o diagnóstico participativo e coletivo do território por meio da metodologia foram identificadas as camadas e itens que não estão presentes no espaço ou foram mal avaliados e que por isso, devem ser priorizadas na construção de soluções e estratégias para transformar o centro histórico de Salvador de forma a melhorar o acolhimento e a representação de mulheres negras.

As estratégias estão listadas a seguir considerando a sua dificuldade de implementação (1 a 5, sendo 1 mais fácil e 5 mais difícil) e faseamento, considerando três fases: 1 curto-prazo; 2 médio-prazo e 3 longo-prazo. Além disso, indica-se as áreas de envolvimento e possíveis promotoras das soluções recomendadas, assim como, o tipo de intervenção.

CAMADAS DE AVALIAÇÃO



Poder caminhar



Poder chegar e sair



Poder ver e ser vista



Poder estar



Poder pertencer



Poder interagir e sentir

FASEAMENTO

Curto Prazo

Médio Prazo

Longo Prazo



DIFICULDADE DE IMPLEMENTAÇÃO



FICHA DE IDENTIFICAÇÃO DO FASEAMENTO E GRAU DE DIFICULDADE DE IMPLEMENTAÇÃO DAS RECOMENDAÇÕES

RECOMENDAÇÕES	CAMADAS RELACIONADAS
1 PROGRAMAS DE ATIVIDADES FÍSICAS PARA MULHERES NOS ESPAÇOS PÚBLICOS	 
2 RUAS, MONUMENTOS E PAINÉIS DE MULHERES NEGRAS	
3 SISTEMA DE LEGIBILIDADE	 
4 CAMPANHAS CONTRA ASSÉDIO E RACISMO	
5 PROGRAMA DE ESPAÇOS DECLARADOS ANTI RACISTAS E ANTI MACHISTAS E POTENCIAIS REFÚGIOS	 
6 PLANTIOS DE ÁRVORES E VEGETAÇÃO NO CENTRO	 
7 TRAVESSIAS EM NÍVEL E SEGUINDO LINHAS DE DESEJO	 
8 ESTRUTURAS DE PROTEÇÃO DE SOL E CHUVA	 
9 MOBILIÁRIO PARA SENTAR	 
10 MANUTENÇÃO DAS CALÇADAS E PISOS	
11 ESTÍMULO A COMÉRCIO E ATIVIDADES NOTURNAS	 
12 INFRAESTRUTURA PARA DESLOCAMENTO POR BICICLETAS	 
13 COMÉRCIO, ARTE E VEGETAÇÃO EM FACHADAS CEGAS	 
14 RUAS COMPARTILHADAS PRIORIZAÇÃO A PÉ	  
15 CRIAR ÁREAS LÚDICAS NAS RUAS E PRAÇAS PARA CRIANÇAS	 
16 ORDENAMENTO DO ESTACIONAMENTO NA RUA	
17 CENTROS DE INFORMAÇÃO TURÍSTICA	 
18 VISIBILIDADE E ESTRUTURA PARA COMÉRCIO DE RUA DE MULHERES	 
19 BANHEIROS PÚBLICOS COM QUALIDADE	
20 RETROFIT E MORARIA SOCIAL NO COMÉRCIO	 

Tabela: Lista de recomendações suas camadas relacionadas

1. PROGRAMAS DE ATIVIDADES FÍSICAS PARA MULHERES NOS ESPAÇOS PÚBLICOS



O centro histórico tem muitas moradoras e poucos equipamentos voltados para atividades físicas para mulheres, como por exemplo, grupo de caminhadas, aulas de dança, entre outros. Esse tipo de atividade nos espaços públicos traz vitalidade, convida mulheres a permanecerem e se apropriarem dos espaços públicos de forma coletiva e saudável, e ainda tem como função promover segurança em horários em que a sensação de insegurança é maior, muito cedo pelas manhãs e ao final do dia.



INSPIRAÇÕES

PROJETO SAÚDE NA PRAÇA, ARARAQUARA, SP

<http://www.araraquara.sp.gov.br/noticias/2021/outubro/21/saude-na-praca-oferece-atividades-em-32-bairros-de-araraquara>

PROJETO GINÁSTICA PARA MULHERES, MARABÁ, PA

Acesso: <https://maraba.pa.gov.br/semel-projeto-ginastica-para-mulheres-vai-ganhar-mais-um-polo/>

Foto: Prefeitura de Marabá



2. RUAS, MONUMENTOS E PAINÉIS DE MULHERES NEGRAS



As mulheres estão pouco representadas no espaço, seja no nome das ruas, por meio de painéis artísticos ou monumentos de homenagem. Isso é reflexo de uma narrativa colonial e patriarcal sobre a história da cidade que além de não corresponder à realidade, gera opressão simbólica de mulheres no espaço. É urgente reconhecer e homenagear mulheres negras com papéis históricos, assim como, profissões e representações das mulheres no cotidiano. Isso deve ser feito na escala da rua, de forma a ser vista e impactar as pessoas circulando a pé no território.



Painéis artísticos com representação de mulheres nas empenas cegas dos edifícios do Comércio, que devem ser complementados com outras representações na escala da rua e com mais informação.





INSPIRAÇÕES



PLACA EM HOMENAGEM A MARIELLE FRANCO, MARÇO DE 2021 NA CINELÂNDIA, RIO DE JANEIRO

Acesso: <https://prefeitura.rio/cidade/prefeitura-inaugura-placa-na-cinelandia-em-homenagem-a-marielle-franco-nos-tres-anos-de-sua-morte/>

Foto: Prefeitura do Rio de Janeiro

MURAL EM HOMENAGEM A MARIELLE FRANCO, ZONA NORTE DE SÃO PAULO

Acesso: <https://www.geledes.org.br/painel-com-rosto-de-marielle-e-restaurado-apos-ser-alvo-de-vandalismo-em-sp/>

Foto: Luís Adorno/Uol





ESTÁTUA EM HOMENAGEM À SAMBISTA DONA IVONE LARA EM 2021, RIO DE JANEIRO

Acesso: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/11/20/estatua-em-homenagem-a-ivone-lara-e-inaugurada-no-dia-da-consciencia-negra.ghtml>

Foto: G1

ESTÁTUA EM HOMENAGEM A MERCEDES BAPTISTA, PRIMEIRA BAILARINA NEGRA DO TEATRO MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. LARGO DA PRAINHA, RIO DE JANEIRO

Acesso: <https://asminanahistoria.wordpress.com/2016/12/23/mercedes-baptista-a-primeira-bailarina-negra-do-teatro-municipal-do-rio-de-janeiro/>

Foto: Maria Luiza Dias /Inventário dos Monumentos RJ

<http://www.inventariosmonumentosrj.com.br/?iMENU=catalogo&iCOD=1311&iMONU=Mercedes%20Baptista>



3. SISTEMA DE LEGIBILIDADE



É urgente que se implemente um sistema de legibilidade urbana, ou seja, de placas e outros elementos de orientação para quem está a pé indicando equipamentos públicos, atrativos históricos e culturais, acesso ao transporte público, entre outras informações e espaços relevantes por meio de sistema de sinalização que conte com mapa de navegação, indicação de tempos de caminhada e direções e também com informações históricas.

Vale ressaltar que as informações históricas devem contar a história da cidade desde a perspectiva decolonial, ressaltando as histórias e lugares de representação das pessoas negras. A estratégia consiste em fazer levantamento histórico, mapeamento, conteúdos, materiais e instalação.



INSPIRAÇÕES

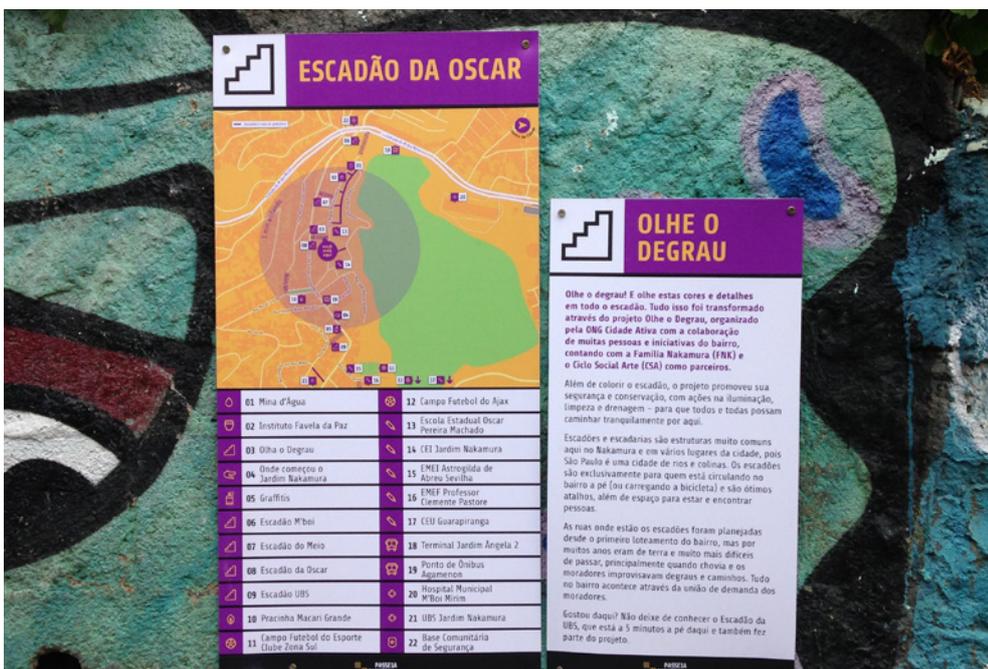
PASSEIA JARDIM NAKAMURA

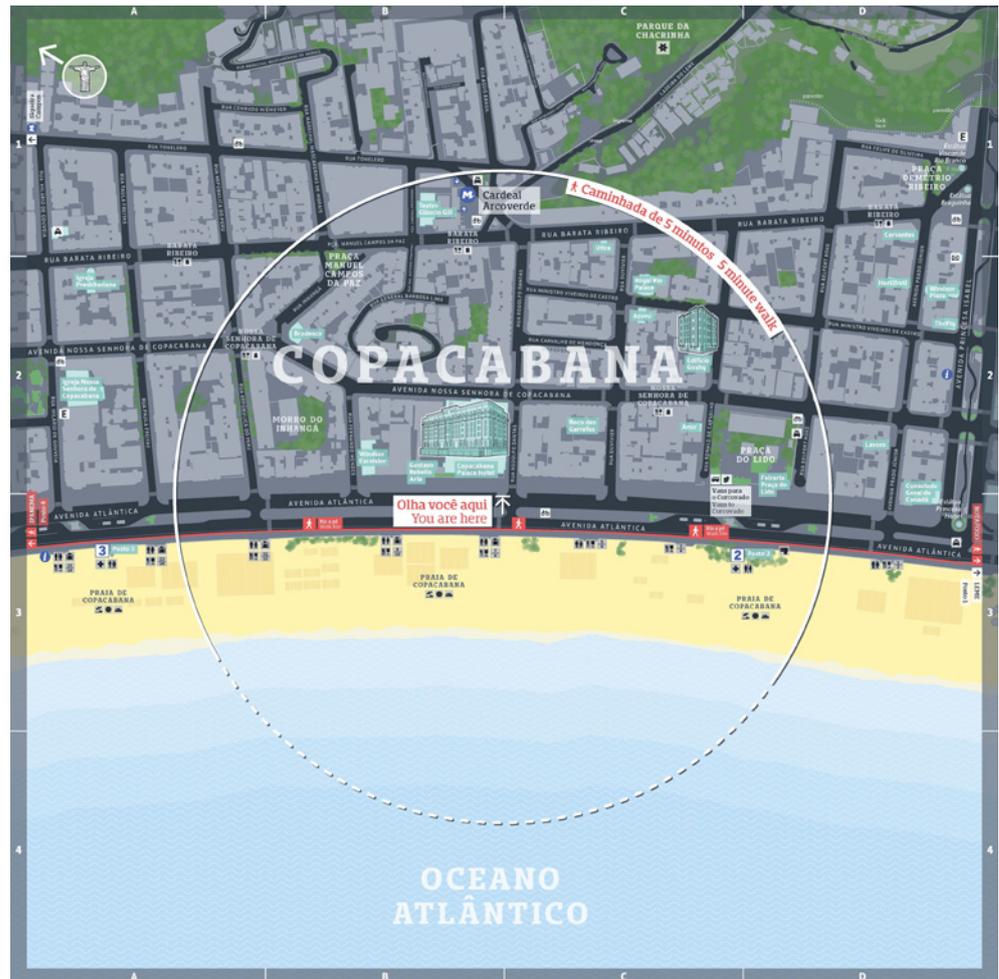
Projeto de legibilidade cidadã realizado no Jardim Nakamura, Zona Sul de São Paulo

Acesso: <https://sampape.org/portfolio/passeia-jardim-nakamura/>

https://issuu.com/sampape/docs/final-pagina_simples_publicac_a_o_n

Foto: SampaPé!





RIO A PÉ/WALK RIO

Legibilidade cidadã feita para o Rio de Janeiro. O sistema possui 500 unidades e está instalado em 75km² das áreas centrais da cidade.

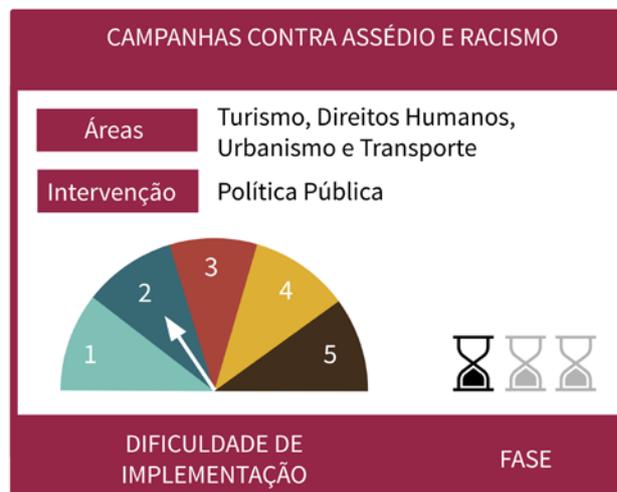
Acesso: <https://www.appliedinformation.group/projects/walk-rio>

Fonte e fotos: Grupo Applied

4. CAMPANHAS CONTRA ASSÉDIO E RACISMO



Campanhas que mostrem tolerância zero a episódios de assédio e racistas são muito importantes para gerar sensação de segurança para as pessoas, entendendo que podem estar institucionalmente amparadas, além de ter um caráter educativo popular para as pessoas e de representatividade no espaço.



INSPIRAÇÕES

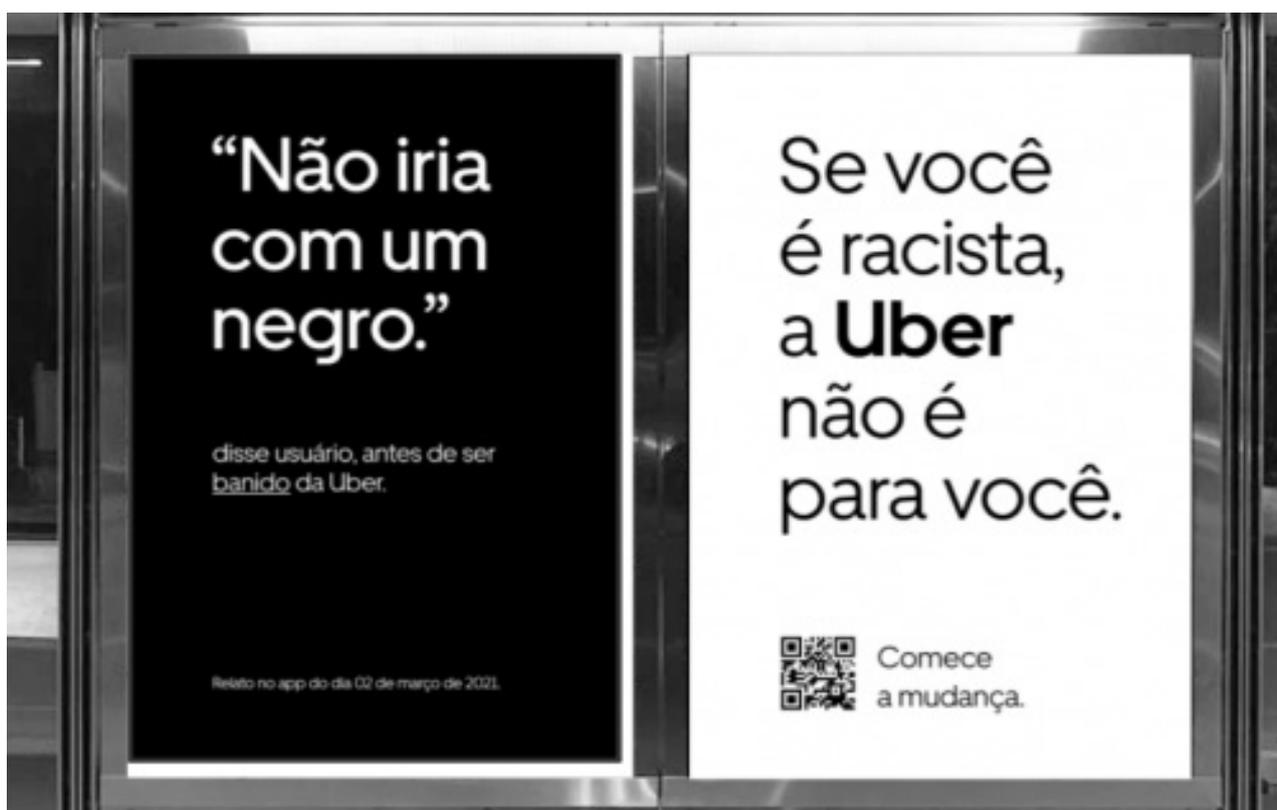


CAMPANHA DA UBER CONTRA O RACISMO

Campanha promovida pela empresa em 2021 nos pontos de ônibus do Brasil

Acesso: <https://www.meioemensagem.com.br/home/comunicacao/2021/05/10/uber-promove-campanha-sobre-educacao-antirracista.html>

Fonte e fotos: Uber Brasil





CAMPANHA “QUE CALLE EL ACOSO, NO VOS”, 2020 EM BUENOS AIRES

Acesso: <https://www.buenosaires.gob.ar/igualdaddegenero/noticias/la-ciudad-lanza-una-campana-contra-el-acoso-callejero>

Foto: GCBA/Prefeitura de Buenos Aires



5. PROGRAMA DE ESPAÇOS DECLARADOS ANTI RACISTAS E ANTI MACHISTAS E POTENCIAIS REFÚGIOS



Além de campanhas institucionais é importante engajar o comércio, serviços e empreendedoras/es do território em se auto-declararem ambientes livres de preconceitos e violência de raça e de gênero e até mesmo como lugares de apoio e acolhimento. Esse tipo de prática é também utilizada para promover caminhos escolares mais seguros, por exemplo, e criar uma rede entre os comércios. Pode vir acompanhada de formações e outras ações.



INSPIRAÇÕES



SUA ROTA + SEGURA EM CURITIBA, INCITIES

Acesso: <https://incities.com.br/sua-rota-segura/>
<https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2019/12/19/jovem-de-curitiba-cria-rota-mais-segura-para-populacao-feminina-e-normal-as-mulheres-passarem-medo-ao-andar-na-rua.shtml>

Foto: Rhuana Ramos/Reprodução



6. PLANTIOS DE ÁRVORES E VEGETAÇÃO NO CENTRO



A falta de áreas verdes e lugares com sombra faz com que o ambiente seja menos acolhedor para públicos diversos, principalmente considerando o clima da cidade de Salvador. Dessa forma, é importante implementar de forma sistemática e planejada mais áreas verdes em todos o centro, com especial atenção às praças e espaços de permanência.



INSPIRAÇÕES



GUIA DE ARBORIZAÇÃO NA PAISAGEM URBANA

Acesso: www.tdag.org.uk/uploads/4/2/8/0/4280686/tdag_treesinthetownscape.pdf

PLANO DE ARBORIZAÇÃO NO PROJETO REVIVA CAMPO GRANDE

Acesso: <https://www.acritica.net/editorias/geral/projeto-de-paisagismo-garantira-conforto-termico-na-rua-barbosa-5104/505688/>

Foto: Divulgação/Reprodução



7. TRAVESSIAS EM NÍVEL E SEGUINDO LINHAS DE DESEJO



Foi identificado trechos com ausência de travessias nas linhas de desejo e conexão entre equipamentos e pontos importantes, assim como, identificou-se a importância de garantir prioridade a quem está a pé nas travessias, considerando como área de grande circulação a pé.

A estratégia consiste no mapeamento dos locais de implantação de travessias elevadas, entendendo as linhas de desejo e conexão e a implementação. Além disso, quando há semáforo devido ao tipo de via é importante ampliar o tempo de travessia para as pessoas a pé e diminuir o tempo do ciclo, ou seja, de espera dos pedestres.



Linha de desejo no Trajeto do projeto Caminhar Afro Feminino
Foto: SampaPé!



INSPIRAÇÕES



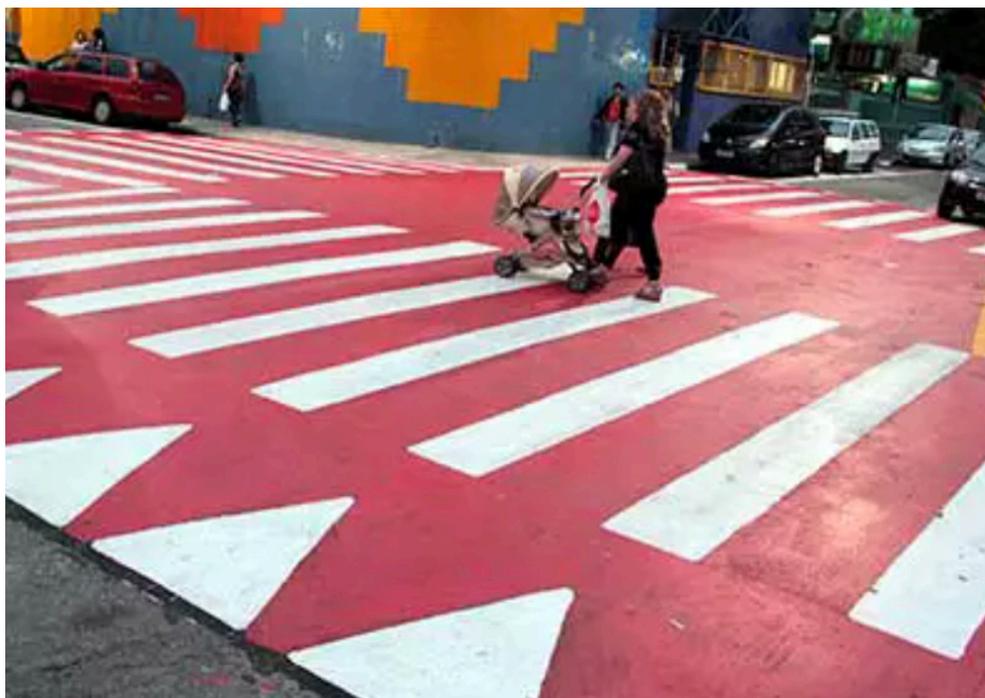
RESOLUÇÃO CONTRAN

Acesso: https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/40068403/do1-2018-09-10-resolucao-n-738-de-6-de-setembro-de-2018-40068259

LOMBOFAIXA EM SANTO ANDRÉ

Acesso: <https://www.abcdoabc.com.br/santo-andre/noticia/santo-andre-instala-35-lombofaixas-27875>

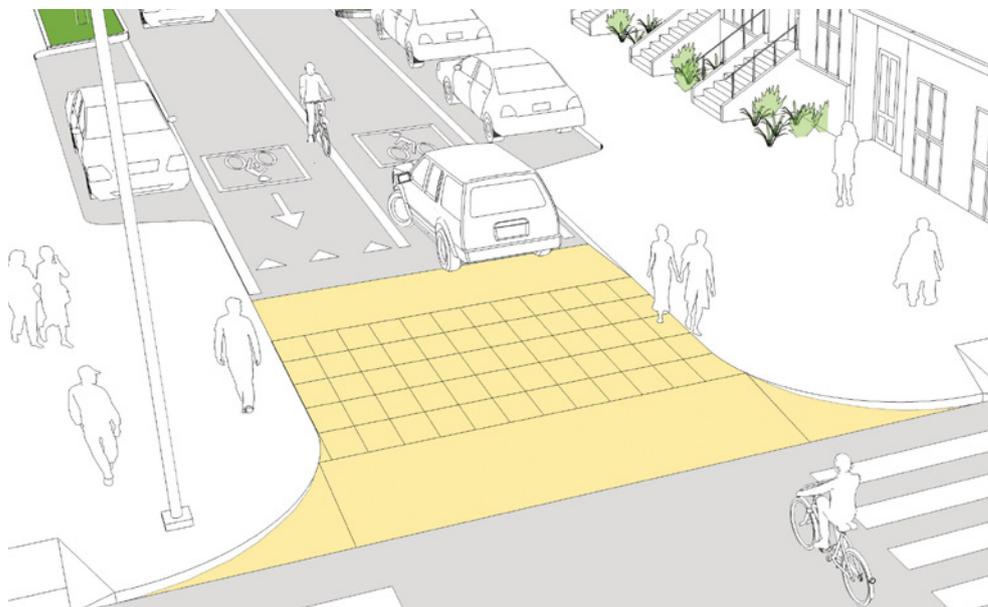
Foto: PSA/Reprodução



GUIA GLOBAL DE DESENHO DE RUAS DA NACTO - TRAVESSIAS

Acesso: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/designing-for-pedestrians/pedestrian-crossings/crossing-types/>

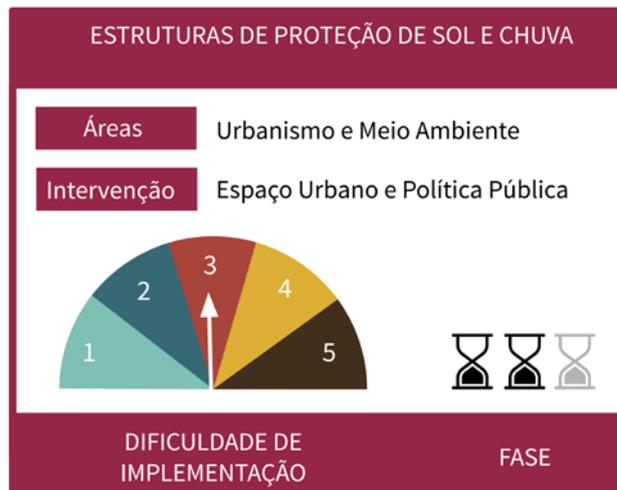
Imagem: NACTO



8. ESTRUTURAS DE PROTEÇÃO DE SOL E CHUVA DE SOL E CHUVA



Considerando o calor da cidade, as chuvas e a urbanização é importante implementar estruturas que ofereçam proteção de sol e chuva no caminhar e também na permanência. Para isso é importante entender os fluxos e implementar múltiplas soluções, como marquises, toldos, árvores, entre outras.



INSPIRAÇÕES



MANUAL DE VITORIA, AUSTRÁLIA, DE SOLUÇÕES PARA CRIAÇÃO DE SOMBRA

Acesso: www.mav.asn.au/_data/assets/pdf_file/0018/7326/Shade-design-for-public-places.pdf

ESTRUTURAS TENSIONADAS

Acesso: www.archdaily.com/906449/shade-structures-for-outdoor-spaces-6-tips-to-incorporate-into-your-next-project

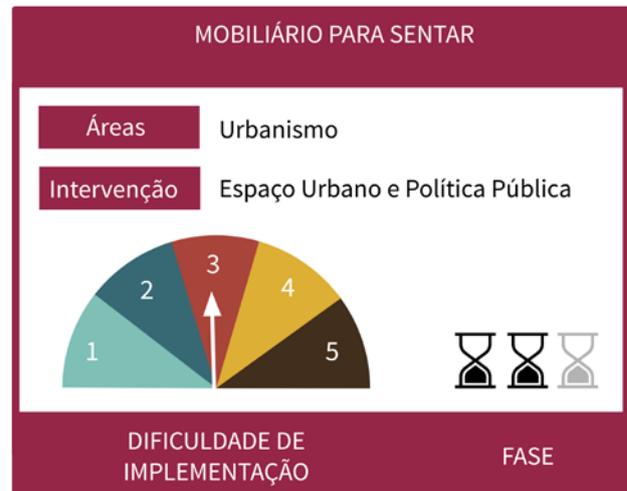
Foto: Archdaily



9. MOBILIÁRIO PARA SENTAR



Um dos elementos mais importantes para garantir permanência e diversidade de pessoas é ter a oportunidade de sentar nos espaços públicos, para no meio do caminho quando necessário, não apenas em praças mas também nas ruas. A implementação desse mobiliário pode ser realizada considerando uma linguagem e desenho junto ao conforto.



INSPIRAÇÕES



PARKLETS PARA AUMENTAR ÁREA DE PERMANÊNCIA NAS RUAS EM SÃO PAULO

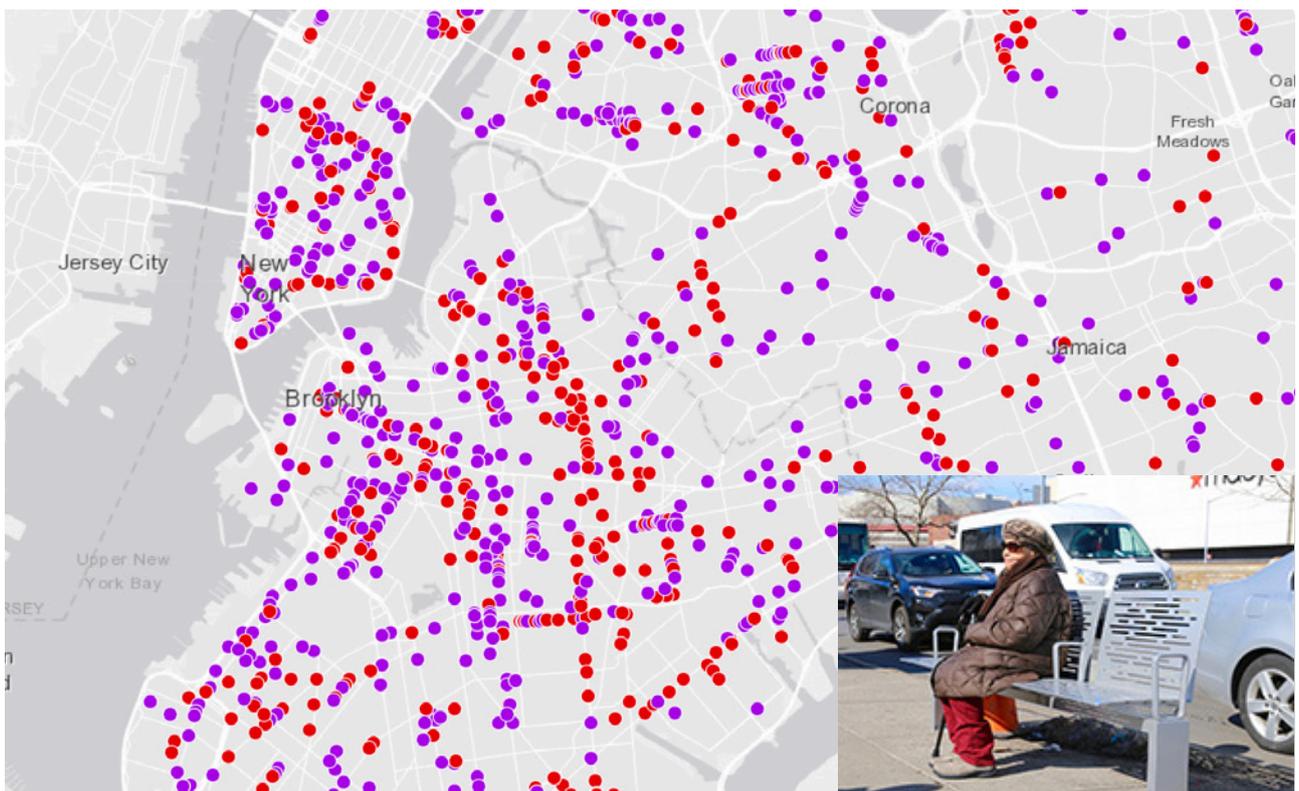
Acesso: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/MANUAL_PARKLET_SP.pdf

PROGRAMA DE BANCOS EM ESPAÇOS PÚBLICOS DE NOVA IORQUE

Acesso: <https://nycdot.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=5fab8a876655461f8cbbc6e62d63c003>

<https://www1.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/citybench.shtml>

Mapa e Foto: Governo de Nova York e New York City Dot



10. MANUTENÇÃO DAS CALÇADAS E PISOS



Considerando o interesse turístico e a importância da circulação a pé na área é importante considerar a zona como prioritária para estar em constante avaliação e manutenção das condições das calçadas, travessias e outras áreas que as pessoas caminham. Criando um programa de parceria com o comércio local e moradoras para indicar onde precisa de manutenção e agilidade e qualidade na execução.

INSPIRAÇÕES



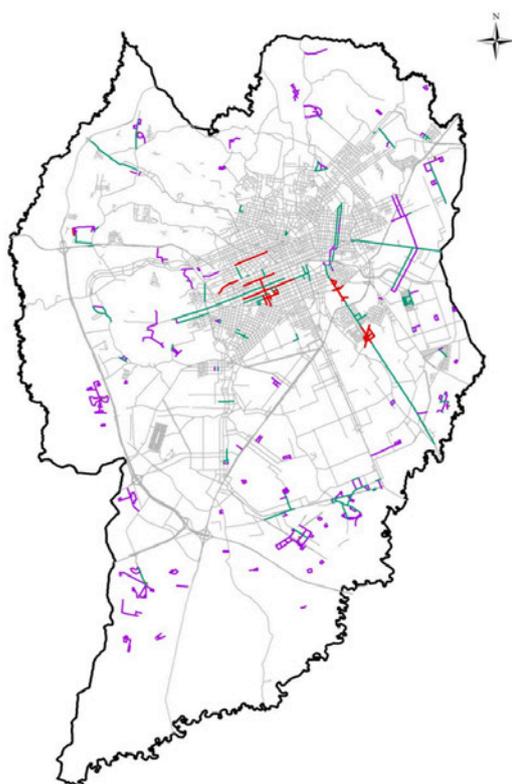
PLANO EMERGENCIAL DE CALÇADAS SÃO PAULO

Acesso: www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/licenciamento/noticias/?p=279852

PLAN CAL CURITIBA

Acesso: https://ippuc.org.br/visualizar.php?doc=http://admsite2013.ippuc.org.br/arquivos/documentos/D313/D313_004_BR.pdf

Imagem: Plano Estratégico de Calçadas, IPPUC e PMC



PlanCal

PLANO ESTRATÉGICO DE CALÇADAS

CALÇADAS REVITALIZADAS 31 km

Metas:

REVITALIZAR 119 km de calçadas

IMPLANTAR 115 km de calçadas

Também haverá a revitalização de calçadas com valor cultural e execução de novas calçadas, em todas as vias onde houver a implantação de projeto cicloviário.



11. ESTÍMULO A COMÉRCIO E ATIVIDADES NOTURNAS



Para garantir segurança é necessário atividades noturnas diversas, como farmácias, atividades culturais, entre outras, e que estejam unidas e engajadas na promoção de maior segurança para mulheres a noite. Algumas cidades chegam a implantar programas de “prefeitos da noite”.

INSPIRAÇÕES



PREFEITO DA NOITE EM AMSTERDÃ

Acesso: blogs.iadb.org/brasil/pt-br/como-e-possivel-gerenciar-a-noite-uma-conversa-com-o-prefeito-de-amsterda-politicas-publicas/

<https://blogs.iadb.org/brasil/pt-br/como-e-possivel-gerenciar-a-noite-uma-conversa-com-o-prefeito-de-amsterda-politicas-publicas/>

CAMPANHA EM LONDRES PARA COMÉRCIO NOTURNO

Acesso: www.conveniencestore.co.uk/your-business/local-shops-pledge-support-for-womens-night-safety-charter/661309.article

Foto: Governo de Nova York e New York City Dot



KEEPING STREETS SAFE AT NIGHT

Local shops play an important role in promoting safety at night within their communities. Here are **4 easy steps** that you can consider in store to help:



Say hello to everyone who comes into your store
Acknowledge customers so you both know each other are present



Engage with your community on social media
Having an online presence will increase familiarity with people in store



Keep your store well-lit into the evening
Show people you are open and operating



Be aware of helpline numbers
Call 101, 999 or your local Safer Neighbourhood team

ACS is proud to be a supporter of the Women's Night Safety Charter in London, helping women in communities to stay safe at night.

ACS the voice of local shops LONDON ASSEMBLY

TRADUÇÃO DA IMAGEM

★ Mantendo as ruas seguras no período da noite

O comércio local desempenha um papel importante em promover a segurança noturna em suas comunidades. Aqui estão 4 ações que você pode fazer em sua loja para colaborar:

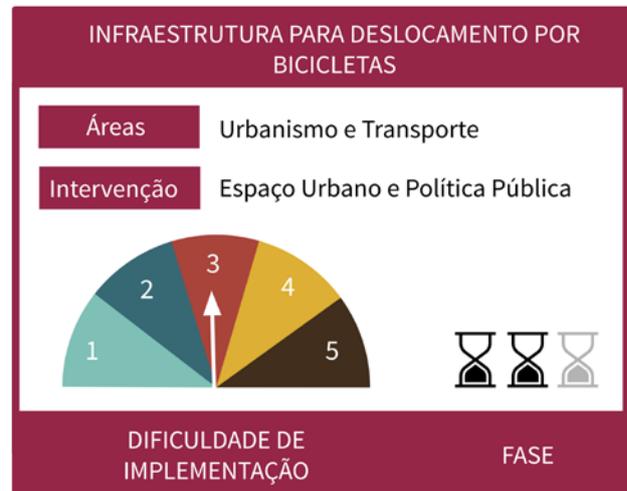
1. Diga “oi” para todas as pessoas que entrarem na sua loja: reconheça os clientes para que ambos vocês saibam que o outro está presente.
2. mantenha a sua loja bem iluminada no período noturno: mostre para as pessoas que você está funcionando.
3. Envolve-se com a comunidade nas redes sociais: estar presente online irá aumentar a familiaridade com as pessoas na loja
4. Conheça os números de serviços de ajuda e emergência.

ACS tem orgulho de ser uma apoiadora da Carta de Segurança Noturna das Mulheres em Londres, contribuindo para que mulheres e comunidades estejam em segurança durante o período noturno.

12. INFRAESTRUTURA PARA DESLOCAMENTO POR BICICLETAS



O acesso, integração e possibilidade de se deslocar por bicicleta na região ainda é inexistente. Além de estrutura para pedalar como ciclovias seguras, os sistemas de compartilhamento de bicicletas são um convite ao turista para percorrer a área. Dessa forma, é urgente a implementação de um sistema cicloviário conectado a outras áreas da cidade e transportes públicos, assim como, a implementação de estações de bicicletas compartilhadas que já estão na orla da cidade. Com essa estrutura, é importante incentivar grupos de passeios turísticos em bicicleta.



INSPIRAÇÕES



MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA EM CENTROS HISTÓRICOS - IPHAN

Acesso: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/CadTec9_CadernoAcessibilidade_m.pdf

CICLORROTA PETRÓPOLIS

Acesso: www.petropolis.rj.gov.br/pmp/index.php/impressa/noticias/item/16089-ciclorrota.html

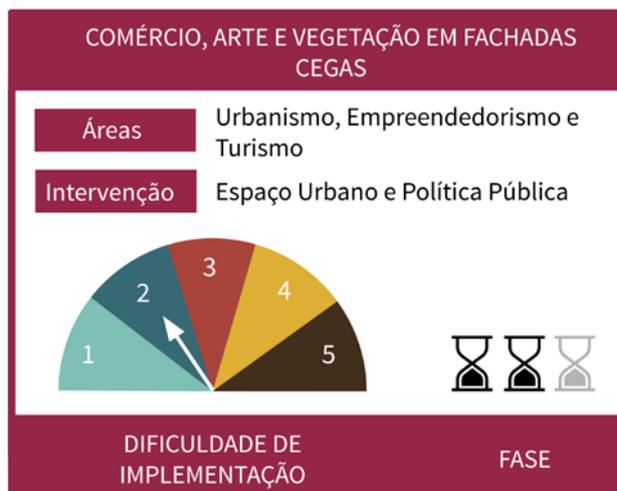
Imagem: Prefeitura de Petrópolis



13. COMÉRCIO, ARTE E VEGETAÇÃO EM FACHADAS CEGAS



Para solucionar as áreas com fachadas sem visibilidade e longos muros é importante variar entre as três soluções: vegetação, arte urbana, comércio de rua e comércio de balcão na fachada. O comércio de rua apesar de não ser fixo, tem melhor efeito de segurança, uma vez que garante presença de pessoas nas ruas.



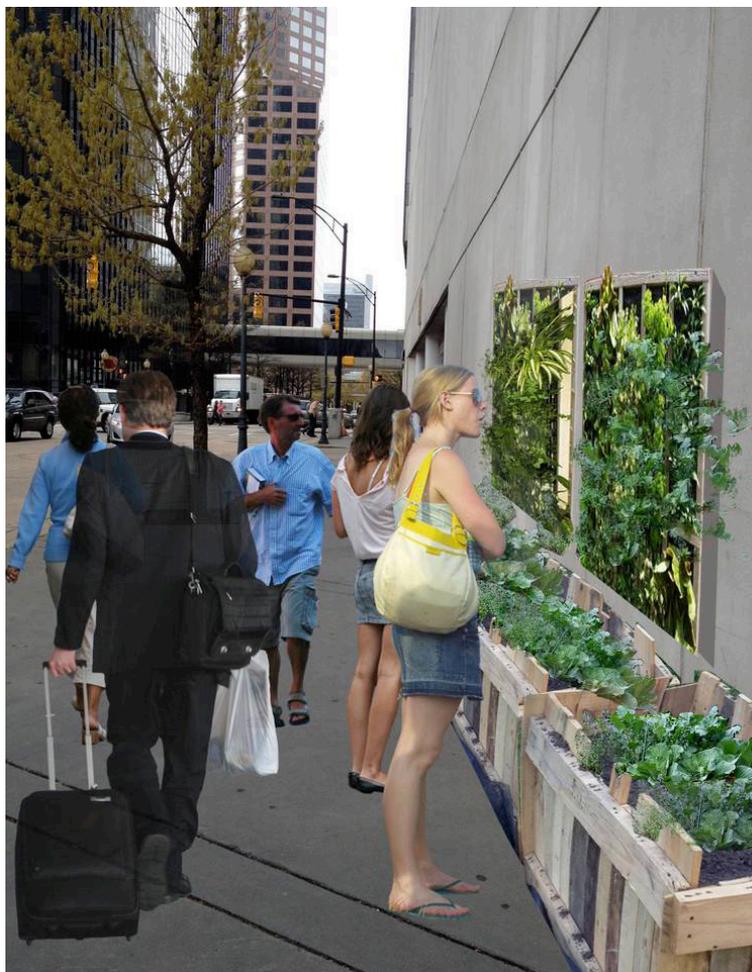
INSPIRAÇÕES



MUDANÇA DAS FACHADAS E USOS TEMPORÁRIOS NA PAULISTA ABERTA

Acesso: https://issuu.com/sampape/docs/resultados_20fachadas_20pdf_20final

<https://sampape.medium.com/40-dos-estabelecimentos-de-alimentação-na-avenida-paulista-abriram-depois-da-paulista-aberta-c66ae9cebc9c>



FACHADAS CEGAS EM CHARLOTTE, ESTADOS UNIDOS

Acesso:

www.completeblocks.com/blank-walls

Fotomontagem: Complete Block

14. RUAS COMPARTILHADAS



Observa-se que as ruas do centro histórico tem maior fluxo de circulação a pé e ainda assim mantém as áreas divididas e menor espaço e com pior qualidade para caminhar, dessa forma recomenda-se um plano de redesenho de ruas implementando a prioridade do caminhar por meio de ruas compartilhadas, em que as velocidades são reduzidas e os materiais e desenho da rua indicam que todo o espaço pode caminhar e há que negociar os fluxos.

INSPIRAÇÕES



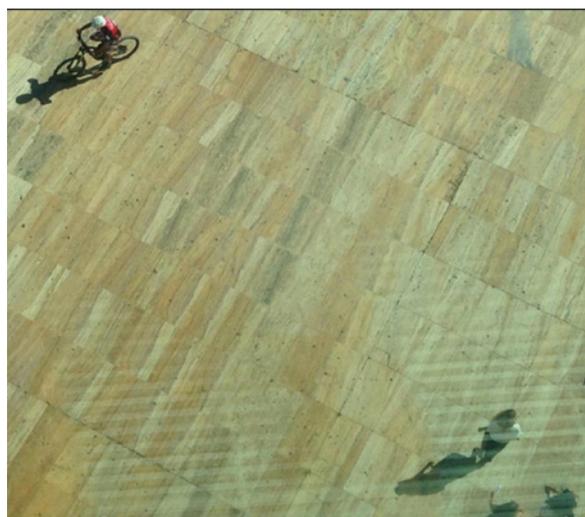
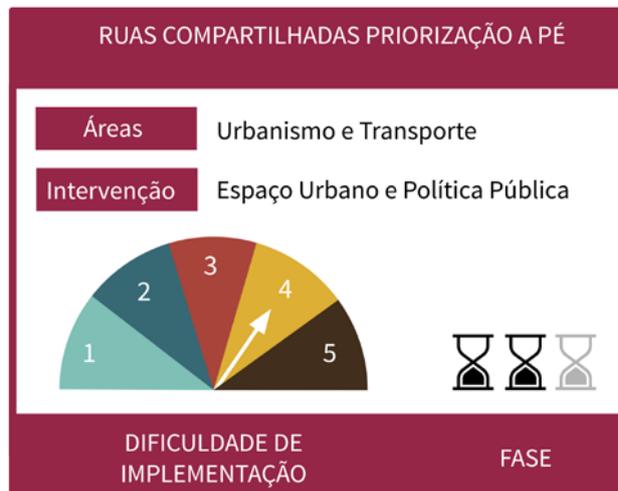
PROGRAMA DE PRIORIDADE DE PEDESTRES EM BUENOS AIRES

Acesso: www.buenosaires.gob.ar/compromisos/5-nuevas-areas-con-prioridad-peatonal

Imagem: Mapa de Áreas com prioridade de pedestres, Prefeitura de Buenos Aires

MANUAL RUAS COMPARTILHADAS, DÉRIVE LAB E SAMPAPÉ!

Acesso: https://issuu.com/sampape/docs/ruascompartilhadas_portugues



Essencialmente a rua compartilhada significa uma mudança voluntária no comportamento de todos os usuários da rua, transformando o comportamento de circulação em um comportamento social.

15. CRIAR ÁREAS LÚDICAS NAS RUAS E PRAÇAS PARA CRIANÇAS



Notou-se que há poucas áreas e convite às crianças a se sentirem acolhidas e estimuladas pelos espaços públicos, o que é muito importante para a mobilidade do cuidado e também ampliar a presença de diversas idades. Para isso, além das soluções já apontadas de aumento de área, vegetação, entre outras, é importante incluir a visão lúdica nos espaços, seja por meio de arte, estruturas de brincar, como outras.



INSPIRAÇÕES



JUNDIAÍ CIDADE DAS CRIANÇAS

Acesso: <https://jundiai.sp.gov.br/cidade-das-criancas/>
<https://www.premiocidadecaminhaven.org/mapa-de-projetos>

BOA VISTA INTERVENÇÕES LÚDICAS NO CAMINHO E PONTOS DE ÔNIBUS

Acesso: www.arbo.org.br/projeto/projeto-espacos-ludicos-252
www.archdaily.com.br/br/966173/mobilidade-urbana-e-primeira-infancia-a-transformacao-das-cidades

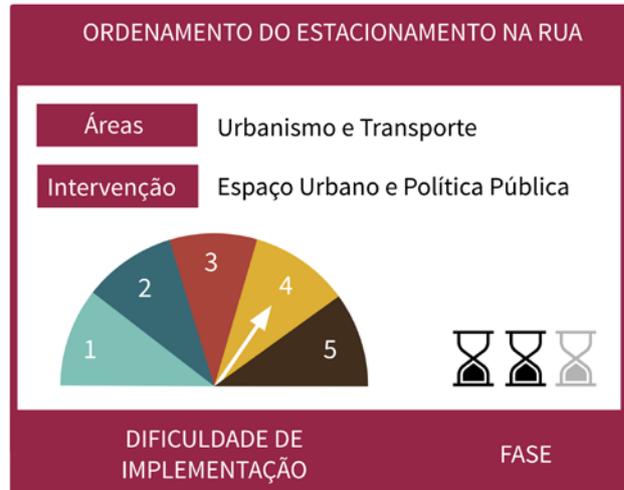
Foto: Archdaily



16. ORDENAMENTO DO ESTACIONAMENTO NA RUA



Visto que o estacionamento na via não só ocupa espaço de forma pouco democrática e tira espaço para outros usos, como o seu excesso cria barreiras físicas e visuais, aumentando a sensação de insegurança. Dessa forma, é importante ordenar o estacionamento na rua de forma a não ser contínuo e intercalar com outras estruturas e/ou árvores, diminuindo sua possibilidade e apontando locais específicos, se possível apenas para quem tem credencial ou autorização.



INSPIRAÇÕES



DIRETRIZES DE DESENHO URBANO PARA DESENVOLVIMENTO COMERCIAL (TRADUÇÃO LIVRE URBAN DESIGN GUIDELINES FOR COMMERCIAL DEVELOPMENT), NOVA ZELÂNDIA

Acesso: <https://www.wdc.govt.nz/files/assets/public/documents/council/standards-guidelines/urban-design-guidelines-commercial-development.pdf>

7.3

ON-STREET CARPARKING

COMMERCIAL URBAN DESIGN GUIDELINES - 7. Positioning Vehicles

On-street carparking can be more positive than on-site parking as it does not disrupt the ability to provide active frontages. However, on-street parking can make a carriageway appear much wider and still lead to vehicle dominance. On-street parking can be provided in the form of parallel parking and diagonal parking.

Chapter Objectives

- On-street parking does not compromise streetscape character, landscape quality, pedestrian amenity and safety, or traffic movements.



- Distinctive ●
- Connected ●
- Attractive ●
- Inclusive ●
- Sustainable ●



PROJETO RUAS DA VIDA, RECIFE

Acesso: <http://oxerecife.com.br/2021/06/02/rua-da-palma-esta-de-roupa-nova/>
<https://www.folhape.com.br/noticias/rua-da-palma-e-requalificada-com-mais-espaco-para-os-pedestres/185214/>

Fotos: Oxe Recife

Diego Nigro/PCR Reprodução Folha de Pernambuco



17. CENTROS DE INFORMAÇÃO TURÍSTICA



Estruturas de informação turística servem como equipamento de apoio, com algumas estruturas básicas, como banheiros, assim como fornecem materiais e apoio importantes para circular a pé na área, além de criar mais segurança.



INSPIRAÇÕES



QUIOSQUE COM INFORMAÇÃO AO TURISTA, RIO DE JANEIRO

Acesso: <https://turismoadaptado.wordpress.com/2011/08/18/a-realidade-para-a-pessoa-com-deficiencia-enquanto-turista/>

Foto: Turismo adaptado



CENTRO DE INFORMAÇÃO TURÍSTICA PARA ACOLHIMENTO, SÃO PAULO

Acesso: <https://cidadedesao paulo.com/vivasp/centrais-de-informacao-turistica/?lang=pt>



QUIOSQUE DE INFORMAÇÃO AO TURISTA BARRANCO, LIMA, PERU

Acesso:
<https://pt-br.facebook.com/Touristinformationcenterlima/>



18. VISIBILIDADE E ESTRUTURA PARA COMÉRCIO DE RUA DE MULHERES



Considerando que muitas mulheres trabalham nas do centro de Salvador, vendendo comidas e outros produtos, é importante dar suporte para a sua atividades, integrada a valorização por serem atividades promovidas por mulheres, como estímulo para as pessoas apoiarem.

INSPIRAÇÕES

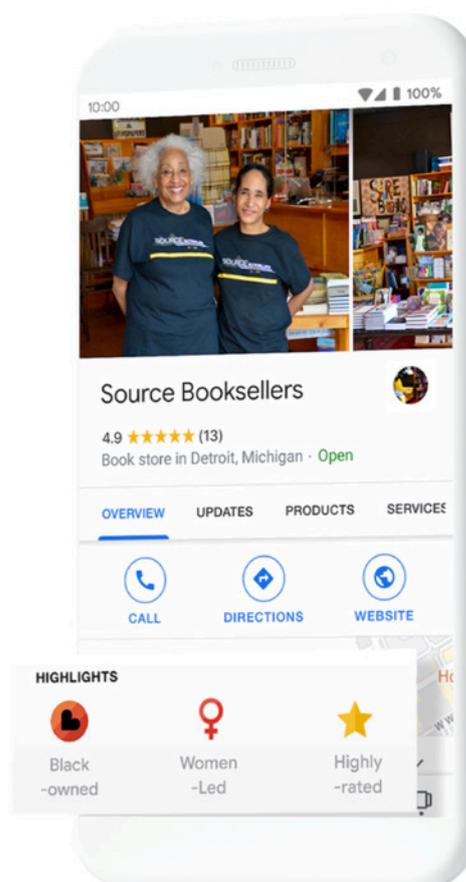


SELO NO GOOGLE MAPS PARA NEGÓCIOS DE MULHERES E NEGROS

Negócios de mulheres e pessoas negras podem se cadastrar para ganhar mais visibilidade e também requisitar um selo que possa ser instalado no estabelecimento.

Acesso: <https://canaltech.com.br/apps/google-maps-cria-selo-para-promover-a-visibilidade-dos-comerciantes-negros-169076/>

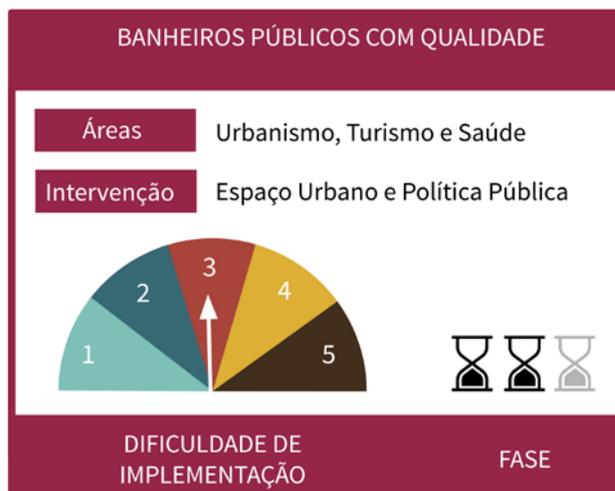
Foto: Canaltech



19. BANHEIROS PÚBLICOS COM QUALIDADE



Para o acolhimento de mulheres no espaço público ter banheiros limpos, seguros e acessíveis é muito importante. Dessa forma é importante a implantação de banheiros públicos, bem cuidados e de livre acesso às pessoas.



INSPIRAÇÕES

SANITÁRIOS PÚBLICOS E COMUNITÁRIOS ADAPTADOS ÀS MULHERES: UM MANUAL PARA RESPONSÁVEIS DE PLANEAMENTO E DECISORES, WATER AID, WSUP E UNICEF



Acesso: <https://washmatters.wateraid.org/sites/g/files/jkxoof256/files/sanitrios-pblicos-e-comunitrios-adaptados-s-mulheres-um-manual.pdf>

BANHEIROS PÚBLICOS DE PARIS

Acesso: <https://blogs.oglobo.globo.com/paris/post/banheiros-publicos-de-paris-513357.html>

Foto: Prefeitura de Paris/Reprodução



20. RETROFIT E MORARIA SOCIAL NO COMÉRCIO



Observou-se que há muitos edifícios vazios na área do Comércio, ao mesmo tempo que a área carece de movimento noturno de outras dinâmicas que se dão com a presença de pessoas que moram no lugar, com proximidade de trabalhos e ampliando o direito à moradia digna e bem localizada na cidade.



INSPIRAÇÕES



RETROFIT PARA HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL, SÃO PAULO

Acesso: www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/habitacao/noticias/?p=266790
www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/licenciamento/noticias/?p=219510
journals.openedition.org/cidades/570

Foto: Prefeitura de São Paulo



PROGRAMA NOSSO CENTRO, SÃO LUÍS

Acesso: <https://www.ma.gov.br/agenciadenoticias/?p=318513>
<https://www.ma.gov.br/agenciadenoticias/?tag=nosso-centro&paged=2>
<https://www.ma.gov.br/agenciadenoticias/?p=315122>

Foto: Reprodução/Governo do Maranhão



REVITALIZAÇÃO DE EDIFÍCIOS HISTÓRICOS PARA MORADIA E COMÉRCIO, VILLA SANHAUÁ, JOÃO PESSOA

Acesso: <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2019/09/24/projeto-em-joao-pessoa-une-revitalizacao-historica-com-moradia-388871.php>

Foto: Prefeitura de João Pessoa



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana: Relatório Geral 2018. São Paulo, 2020. 127 p

BAHIA. Secretaria de Infraestrutura. Pesquisa Origem e Destino. Salvador, 2012. 76 p. Disponível em: <<http://www.infraestrutura.ba.gov.br/arquivos/File/publicacoes/sinteseODSalvadorRMS.pdf>>

BRADSHAW, C. Creating-and Using-a Rating System for Neighbourhood Walkability: Towards an Agenda for “Local Heroes”. 14th International Pedestrian Conference. Ottawa, 1993.

BRASIL. Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 4.452, de 1 de maio de 1943, e das Leis nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF

CARMONA, Matthew. Women and the scourge of fearful streets. Londres, 2021. Acesso: <<https://matthew-carmona.com/2021/03/16/women-and-the-scourge-of-fearful-streets/>> Acesso em 9 de Dezembro de 2021.

COLLECTIU PUNT6. Entornos Habitables: Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno. Barcelona, 2017. Disponível em: <http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/Entornos_habitables_CAST_FINAL.pdf> Acesso em 9 de Dezembro de 2021.

COLLECTIU PUNT6. Espacios para la vida cotidiana: Auditoría de calidad urbana con perspectiva de género. Barcelona, 2014. Disponível em: <<http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/EspaciosParalaVidaCotidiana.pdf>>

MANZI, Maya; DOS ANJOS, Maria Edna dos Santos Coroa. O corpo, a casa e a cidade: territorialidades de mulheres negras no Brasil. Disponível em: <<https://rbeur.anpur.org.br/rbeur>>

MICHAUD, ANNE (Coord.). Guide d'aménagement - Pour un environnement urbain sécuritaire. Ville de Montréal. Disponível em: <http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/femmes_ville_fr/media/documents/Guide_aménagement_environment_urbain_securitaire.pdf>

RIBEIRO, Ana Clara Torres et al. Por uma cartografia da ação: pequeno ensaio de método. Cadernos IPPUR. v. 15, n. 2 e Ano XVI, N.1, 2001-02. - Disponível em: <<https://www.ippur.org.br/>>

passeidireto.com/arquivo/17113403/ana-clara-territorios-da-sociedade-por-uma-cartografia-da-acao> Acesso em 9 de Dezembro de 2021.
RIBEIRO, Ana Clara Torres. “Pequena reflexão sobre categorias da teoria crítica do espaço: território usado, território praticado” In Maria Adélia Aparecida de Souza (org) Território brasileiro: usos e abusos, São Paulo: Edições Territorial, 2003.

RIBEIRO, Ana Clara Torres et al. Por uma cartografia da ação: pequeno ensaio de método. Cadernos IPPUR. v. 15, n. 2 e Ano XVI, N.1, 2001-02.

SANTOS, Milton. O território e o saber local: algumas categorias de análise. Cadernos IPPUR, v. 13, n. 2, 1999.

SABINO, Leticia; UCHÔA, Louise. Can the pandemic situation generate walkable cities?. MONU Magazine, Roterdã, n.33, p 102-107, out-2020

SALVADOR. Prefeitura Municipal de Salvador. Plano de ação para o desenvolvimento do turismo étnico-afro de Salvador. Salvador, 2019. Disponível em: <<http://www.prodeturssa.salvador.ba.gov.br/index.php/documentos/197-plano-de-acao-para-o-desenvolvimento-do-turismo-etnico-afro-emsalvador-2>> Acesso em 9 de Dezembro de 2021.

SALVADOR. Prefeitura Municipal de Salvador. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Salvador. Plano de Mobilidade Sustentável de Salvador. Salvador, 2017. 70 p. Disponível em: <<http://www.planmob.salvador.ba.gov.br>> Acesso em 9 de Dezembro de 2021.

SAMPAPÉ!. Índice técnico de caminhabilidade sensível a gênero. Curitiba, 2019. Disponível em: <https://issuu.com/sampape/docs/20191025_curitiba_apostila_ic> Acesso em 9 de Dezembro de 2021.

SAMPAPÉ!. Mulheres Caminhantes. Curitiba, 2019. Disponível em: <https://issuu.com/sampape/docs/mulheres_caminhantes_auditoria_de> Acesso em 9 de Dezembro de 2021.

SAMPAPÉ!. resultados. Curitiba, 2019. Disponível em: <https://issuu.com/sampape/docs/20191203_curitiba_relato_cc_81rio_r02_compressed> Acesso em 9 de Dezembro de 2021.

SPECK, Jeff. Cidade caminhável. São Paulo: Perspectiva, 2016.

UN-HABITAT, Women in Cities International. Women’s safety audits: what works and where?. 2009. Acesso: <https://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/7381_86263_WICI.pdf> Acesso em 9 de Dezembro de 2021.

SampaPé 

 **BID**
Banco Interamericano
de Desenvolvimento