



### **Parque Linear Ecofeminista:**

Ressignificando os padrões de mobilidade das mulheres através do espaço público

*Aline Eduarda de Oliveira<sup>1</sup>*

*Centro Universitário Academia – UniAcademia, Juiz de Fora, MG*

*Denyse Pereira Neves Delgado<sup>2</sup>*

*Centro Universitário Academia – UniAcademia, Juiz de Fora, MG*

Linha de Pesquisa: Arquitetura e Urbanismo na Contemporaneidade

---

<sup>1</sup> Discente do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Academia – UniAcademia. Endereço: R. Avelino Francisco de Almeida, 400, Quintas das Avenidas, Juiz de Fora – MG. Celular: (32) 98510-6660. E-mail: alineoliveira.arq20@gmail.com

<sup>2</sup> Docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Academia – UniAcademia. Orientadora.

## RESUMO

O presente artigo propõe uma análise sobre a Porção Central da Macrozona do Eixo do Paraíba, localizado na cidade de Juiz de Fora-MG, através de uma perspectiva feminina. Parte do pressuposto de que a cidade é um espaço de dominação masculina e que os espaços públicos raramente são designados e planejados para as mulheres. Tendo em vista os casos de violência contra a mulher na cidade, o Parque proposto segue um programa de necessidades voltado para a segurança das mulheres na permanência e durante o deslocamento no espaço público, promovendo atrativos. O projeto tem a intenção de preservar e criar um espaço de referência aos cidadãos, acolhendo todas as pessoas de idades e classes sociais distintas, com espaços amplos e acessíveis, incentivando a apropriação dos espaços para atividades de estar, lazer e contemplação.

**Palavras-chave:** Urbanismo. Ecofeminismo. Parque linear. Juiz de Fora.

## **ABSTRACT**

This article proposes an analysis on the Central Part of the Paraibuna Axis Macrozone, located in the city of Juiz de Fora-MG, through a female perspective. It assumes that the city is a space for male domination and that public spaces are rarely designated and planned for women. In view of the cases of violence against women in the city, the proposed Park follows a program of needs aimed at the safety of women in the stay and during the displacement in the public space, promoting attractions. The project aims to preserve and create a space of reference to citizens, welcoming all people of different ages and social classes, with ample and accessible spaces, encouraging the appropriation of spaces for living activities, leisure, and contemplation.

**Keywords:** Urbanism. Ecofeminism. Linear park. Juiz de Fora

## Lista de Ilustrações

Figura 01 – Registros de feminicídio em Juiz de Fora.....	7
Figura 02 – Mapa da cidade de Juiz de Fora.....	10
Figura 03 – Localização do Projeto.....	10
Figura 04 – Anexo nº8 – Macroáreas e Macrozonas de Juiz de Fora.....	11
Figura 05 – Setorização dos trechos do projeto.....	12
Figura 06 – Imagem Trecho 01.....	12
Figura 07 – Imagem Corredor Roxo Trecho 02.....	13
Figura 08 – Imagem Arco Trecho 02.....	14
Figura 09 – Esquema de Fluxos Trecho 03.....	14
Figura 10 – Paginação Urbanismo Tático Trecho 03.....	15

## Sumário

1. Introdução.....	6
2. Referencial Teórico.....	6
2.1. Contexto Histórico das Mulheres na Cidade.....	6
2.1.1. Dados de Violência Contra a Mulher em Juiz de Fora.....	7
2.1.2. Mobilidade Feminina.....	8
2.1.3. Urbanismo Ecofemista.....	8
3. Metodologia.....	9
4. Resultados e Discussões.....	9
4.1. Recorte da Área de Estudo.....	9
4.2. O Projeto.....	11
4.2.1. Trecho 01.....	12
4.2.2. Trecho 02.....	13
4.2.3. Trecho 03.....	14
5. Considerações Finais.....	15
6. Referências Bibliográficas.....	16
7. Apêndices.....	20
7.1. Apêndice A – Diretrizes de Projeto.....	20
7.1. Apêndice B – Programa de necessidades.....	21
7.2. Apêndice C – Cronograma de Execução.....	22
7.3. Apêndice D – Obj. do Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU aplicados ao projeto.....	23
8. Anexos.....	26
8.1. Anexo A – Estudo de Caso Pq. Urbano da Orla do Guaíba.....	26
8.2. Anexo B – Estudo de Caso Pq. Urbano Hornsbergs Strandpark.....	28
8.3. Anexo C – Projeto Anterior.....	29

## **1. INTRODUÇÃO**

O espaço urbano é o palco das relações sociais. A cidade exprime os conflitos e as desigualdades urbanas, o que une e repele as dinâmicas humanas, que são determinadas pela divisão social, econômica e gênero. Ao fazer um recorte de gênero, destaca-se a desigualdade entre homens e mulheres.

Por mais que pareça simples andar a pé, utilizar transportes públicos, carros por aplicativo ou andar de bicicleta, para as mulheres, podem ser atividades de risco. Sendo assim, é preciso entender os padrões deslocações deste grupo em maior vulnerabilidade apontando a existente desigualdade na mobilidade urbana.

Ao analisarmos a formação das cidades, observamos as marcas urbanas do período colonial e a forma como elas se comportam reforçando um modelo patriarcal, que favorece o aumento do risco à vida das mulheres com diversos tipos de violência. Essas são algumas barreiras que os homens raramente enfrentam, e, por isso, é preciso repensar o modo de se planejar o ambiente urbano, uma vez que, quando pensado para mulheres e por mulheres, a cidade tende a se tornar um ambiente mais seguro e acolhedor e capaz de atender as demandas do gênero feminino.

Neste contexto, destacam-se duas abordagens, em que, a primeira prioriza as mulheres como público-alvo, apresentando os desafios e propondo uma visão ecofeminista de como certas questões poderiam ser amenizadas. E a segunda, que entende o espaço urbano como um ambiente livre, voltado para as atividades socioculturais, como lazer, educação, convívio e mobilidade.

## **2. REFERENCIAL TEÓRICO**

### **2.1. CONTEXTO HISTÓRICO DAS MULHERES NA CIDADE**

Estamos inseridos em um mundo moldado por homens e durante muito tempo, a figura masculina era considerada o centro do universo, enquanto as mulheres, na maioria das vezes, estiveram em segundo plano, sendo vista na perspectiva do cuidado de uma organização familiar, enquanto o homem, seria o provedor. E, quando observamos a história, é muito recente a luta e as conquistas da mulher perante a sociedade, que por sua vez é o palco das grandes lutas e reivindicações por direitos civis, políticos e sociais. Para ilustrar estes fatos, destaca-se o Movimento Sufragista, em 1932, em que as mulheres conquistaram o direito ao voto.

Porém, ainda é necessário lidar com o machismo enraizado em nossa sociedade, juntamente com o capitalismo patriarcal, que insiste em comparar o corpo feminino com a natureza, no que diz respeito à exploração e produção. É neste contexto, que enxergamos o quão preocupante é ser mulher na sociedade de hoje, apesar de existirem leis capazes de assegurá-las. O espaço urbano é o principal cenário em que os casos de violência contra a mulher ocorrem, haja vista o traçado urbano pensado no masculino. À frente dessas questões, é preciso um olhar atento sobre a mobilidade urbana que aborde as vivências das mulheres na sociedade, observando as várias questões que podem ferir o seu direito de ir e vir.

### 2.1.1. DADOS DE VIOLÊNCIA CONTRA A MULHER EM JUIZ DE FORA

No Brasil, foram registrados ao todo 1.341 casos de feminicídio no ano de 2021. Minas Gerais é o estado que mais registra casos de feminicídio no país. Houve, pelo menos, 154 registros de morte pela condição feminina no estado durante 2021. Para Juiz de Fora, os índices apontam que foram registrados 3 casos de feminicídio na cidade no primeiro semestre de 2022 e, segundo RAMOS (2017) o bairro Centro, local onde há maior concentração de pessoas, foi registrado com maior incidência de violências entre os anos de 2010 e 2016.

**Figura 01:** Registros de feminicídio em Juiz de Fora



Fonte: Sejusp. Acessado em: 08 de agosto de 2022

### **2.1.2. MOBILIDADE FEMININA**

Com o desenvolvimento do processo de urbanização durante meados do século XX, o incentivo ao uso dos automóveis se intensificou, principalmente com o crescimento da indústria automobilística e popularização do carro particular, o que configurou uma preocupação das grandes cidades em se pensar em um planejamento urbano, com ruas mais largas capazes de suprir a demanda. Porém, a grande maioria dos habitantes não acompanhou esse desenvolvimento, principalmente as mulheres.

No Brasil, foi aprovada em 2012 a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em que se pretende promover a “equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo”, bem como “no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros”, sendo assim, ao aplicar uma perspectiva de gênero analisando a mobilidade urbana, revela que as mulheres são a maioria entre os usuários de transportes públicos e deslocamentos a pé, enquanto os homens utilizam mais o transporte particular e bicicleta, uma vez que, em relação à mobilidade, o público feminino está mais atento as necessidades advindas do cuidado, que necessitam de percursos poligonais e curtas distâncias. Estes fatos refletem nos dados relacionados a assédio, já que as mulheres se encontram em maior vulnerabilidade no espaço urbano.

Para amenizar essas questões, é preciso maior ocupação feminina nos espaços políticos, de modo a se pensar um planejamento urbano com a inserção das mulheres, onde as políticas de mobilidade pública são definidas.

### **2.1.3. URBANISMO ECOFEMINISTA**

O termo ecofeminismo surgiu em 1974 e refere-se a uma vertente do movimento feminista que alia os conceitos de feminismo e ecologia de uma maneira geral. Além disso, observou-se que também diz respeito a um reconhecimento de opressão e exploração que existem sobre a natureza, sob um olhar masculino sobre os corpos femininos. De acordo com MONTANER, MUXÍ (2021):



[...] “atualmente, o ecofeminismo reúne as problemáticas da crise ambiental e da crise dos cuidados: analisa criticamente as crenças que sustentam o modelo ecocida, patriarcal, capitalista e colonial de nossa civilização, baseado na nefasta pirâmide hierárquica que coloca o homem como gênero no topo e as mulheres, os animais, as árvores, a vegetação e os recursos nos estratos mais baixos e exploráveis.”

Sendo assim, o ecofeminismo pode ser abordado como uma cosmovisão entre o movimento feminista e a ecologia, por isso, o urbanismo feminista aborda uma visão baseada em um trabalho antecipado a partir da realidade das mulheres, através de suas experiências na cidade.

### **3. METODOLOGIA**

Através do levantamento de dados, pesquisa documental e bibliográfica, juntamente com visitas in loco, foram analisadas as deficiências e potencialidades do local, onde foi possível compreender que o ambiente urbano impõe certos comportamentos às mulheres. Dessa forma, o projeto será implantado na cidade de Juiz de Fora-MG, por isso, é preciso entender um pouco sobre a formação urbana do município.

## **4. RESULTADOS E DISCUSSÕES**

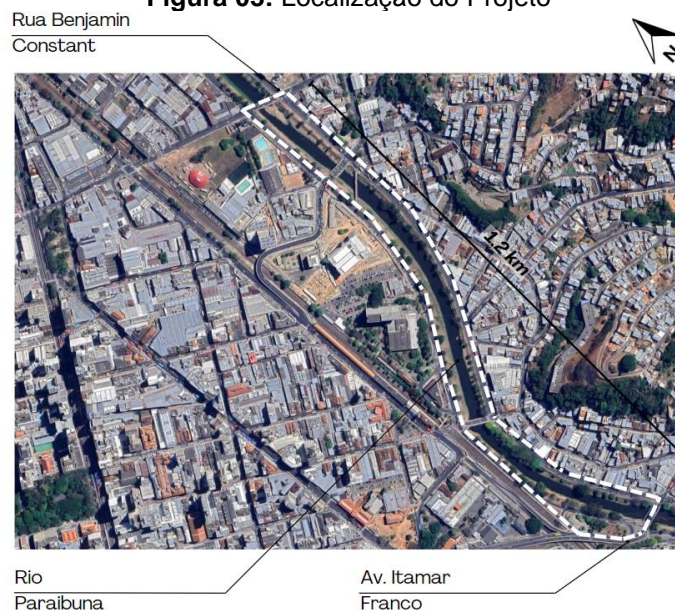
### **4.1. RECORTE DA ÁREA DE ESTUDO**

O projeto será desenvolvido na cidade de Juiz de Fora, localizada na Zona da Mata mineira, que possui cerca de 577.532 habitantes (IBGE 2021), desses, mais de 50% são mulheres. A cidade é cortada pelo Rio Paraibuna, sendo este um elemento de grande importância para o projeto.

**Figura 02:** Mapa da cidade de Juiz de Fora

Fonte: Google Maps. Acesso em: 24 de junho de 2022.

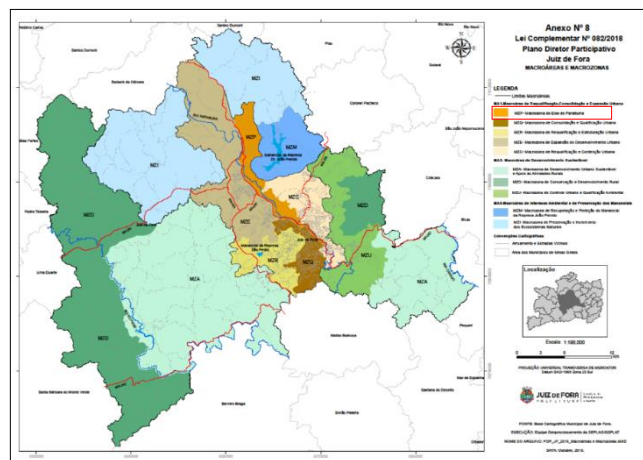
Além dessas características, Juiz de Fora está localizada em um vale, o que implica um olhar clínico na escolha do terreno adequado para implantação do projeto. Dessa forma, pretende-se implantar um parque linear às margens do Rio Paraíbauna na Av. Brasil, entre o viaduto da Av. Itamar Franco à altura da Rua Benjamin Constant (Figura 03), uma vez que, pela falta de espaços verdes bem conectados, cabe implementar um equipamento urbano dessa proporção acompanhando o traçado do rio, respeitando sua história e alterações, assim como os parâmetros da Legislação Urbana e do Plano Diretor da cidade para o local.

**Figura 03:** Localização do Projeto

Fonte: Elaborado pela autora.

Segundo o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora (2018, p.21), a região que recebe o nome de Macrozona do Eixo do Paraibuna (Figura 04), tem por objetivo promover uma transformação ao longo do rio, sendo necessário “estimular a criação de áreas verdes e espaços de uso público de caráter institucional, cultural e de lazer”, requalificando “...as margens do Rio Paraibuna, destinando-as ao uso público de esporte e lazer, entre outros” e incentivando “...a provisão de habitação de interesse social e mercado popular”.

**Figura 04:** Anexo nº8 – Macroáreas e Macrozonas de Juiz de Fora



Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora. Acesso em: 16 agosto 2022

## 4.2. O PROJETO

O recorte da área de intervenção, além de acompanhar o traçado do Rio Paraibuna (Figura 03), é marcado pelo intenso fluxo de veículos e pelas pessoas que se apropriam das margens para praticar exercícios físicos. Possui cerca de 1,2 km de comprimento, concentrados em uma área de 109 mil m<sup>2</sup>, que respeitará as pré-existências da região.

Através das Diretrizes de Projeto (Tabela 01), buscou-se um programa de necessidades (Tabela 02) que atendesse cada trecho de referência, conforme o esquema abaixo (Figura 05), para que seja possível realizar o projeto, já que foi observado características distintas em cada um deles, de acordo com a Tabela de Execução (Tabela 03).

Para esse projeto, também há um cuidado em alinhar os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável para o Brasil das Organizações das Nações Unidas (ONU) com as demandas do projeto (Tabela 04) promovendo a vida na diversidade, ampliando a coerência da visão de mundo.

**Figura 05:** Setorização dos Trechos



Fonte: Elaborado pela autora

#### 4.2.1. TRECHO 01

A primeira porção deste projeto está compreendida entre a Rua Benjamin Constant e a ponte Wilson Coury Jabour Júnior, com 215 m de comprimento. Foram desenvolvidas novas estruturas às margens do rio (Figura 06), para que seja possível abrigar maior quantidade de pessoas no dia a dia, mas principalmente nos dias de feira.

**Figura 06:** Imagem Trecho 01



Fonte: Elaborado pela autora

Posteriormente, este trecho poderá receber, conforme previsões da Prefeitura de Juiz de Fora (PJF), Habitações de Interesse Social, que irão trazer mais vivacidade, principalmente aos finais de semana, trazendo mais segurança.

#### 4.2.2. TRECHO 02

O Trecho 02 do projeto dá continuidade à primeira divisão e está definido pela Ponte Wilson Coury Jabour Júnior e Ponte Rua Halfeld. Ao analisar a região, verificou-se a necessidade de ocupar a área da PJF/MRS, onde hoje é destinada a estacionamento, além disso, só há uma passagem direta da Av. Brasil para a Av. Francisco Bernardino. Assim sendo, uma nova rua foi criada, entre o novo TJMG e a PJF.

Esta rua, exclusiva para pedestres e ciclistas, é de suma importância para a região escolhida, uma vez que faz uma conexão entre essas vias importantes para a cidade por meio de um "corredor roxo" (Figura 07), com novos espaços de permanência, criando uma passagem mais atrativa e valorizando os equipamentos históricos do entorno.

**Figura 07:** Acesso Corredor Roxo Trecho 02



Fonte: Elaborado pela autora

Outro ponto importante é o arco criado para ligar ambos os lados da Av. Brasil (Figura 08). Este arco será exclusivamente para pedestres, com uma largura de 9 m, abrigando parte da feira, que poderá ocorrer em diversos dias, não apenas aos domingos. Apesar de ser destinado aos pedestres, em casos extraordinários, será permitida a passagem de veículos.

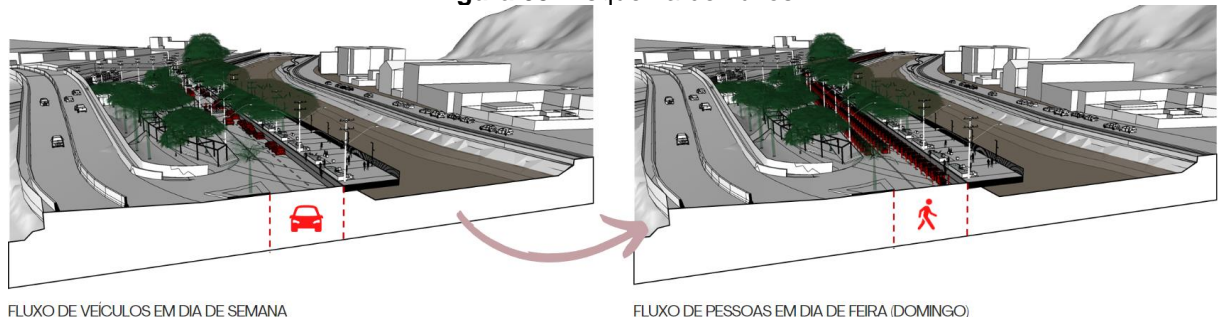
**Figura 08: Conexão Arco**

Fonte: Elaborado pela autora

### 4.2.3. TRECHO 03

O Trecho 03 se localiza entre a Ponte da Rua Halfeld e a Ponte da Av. Itamar Franco, com 415 m. Este trecho representa a última porção do terreno e chama a atenção pela baixa presença de pessoas. Dessa forma, o desafio foi criar espaços de permanência para atrair mais pessoas em um lugar que se encontra deserto e se configura apenas como local de passagem.

Então, será instalado um equipamento de uso comercial, em parceria com a Prefeitura de Juiz de Fora, através de uma ação consorciada, formato definido pelo Plano Diretor da cidade, em que se prevê a ocupação dos locais que caracterizam um uso oneroso do espaço. O equipamento escolhido foi um café, que contribuirá para o município gerando novos empregos, consumo e produção de forma responsável e consequentemente reduzindo as desigualdades e aumentando a economia local.

**Figura 09: Esquema de fluxos**

Fonte: Elaborado pela autora

Além do café, repensar a forma como a feira ocorre, foi importante para entender e trazer mais pessoas. Assim, foi necessário redistribuir as barracas de forma ordenada sem prejudicar o fluxo da cidade, trazendo parte da Feira Livre de domingo

para este trecho (Figura 09), de modo que a parte de alimentação fique mais próxima ao café, formando uma "praça de alimentação" a céu aberto.

A fim de trazer mais um atrativo para esta área ociosa, assim como demarcar o novo local da feira, deverá ser realizado uma paginação diferenciada através de uma pintura no próprio asfalto na parte final da Av. Brasil, alcançando o início do Viaduto Augusto Franco (Figura 10). Essa prática é conhecida como urbanismo tático e é adotada para promover o direito à cidade em uma escala menor por um custo mais baixo. No contexto deste projeto, o desenho escolhido busca seguir as curvas presentes na proposta e as cores que, culturalmente, fazem relação ao feminino, para que seja possível melhorar a infraestrutura, a mobilidade e a permanência das mulheres neste local.

**Figura 10:** Paginação Trecho 03



Fonte: Elaborado pela autora

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Ao propor novos espaços e uma requalificação dos espaços existentes, este projeto busca ressignificar os padrões de mobilidade no ambiente urbano, com foco nas mulheres, haja vista a carência de planejamento voltado para o gênero feminino. O projeto tem por objetivo assegurar os direitos das mulheres, através de equipamentos de emergência e iluminação adequada, o que gera novas possibilidades e segurança, representando um desenvolvimento na igualdade dos usos. Pensando na escala do pedestre, a partir de uma perspectiva feminina, em que se fez necessário criar espaços que proporcionam estar, lazer e contemplação. Associado a isto, o projeto busca tornar as imediações mais convidativas, acessíveis, seguras e agradáveis, através da valorização do local aliada ao desenvolvimento sustentável.

Vale ressaltar que apenas a presença do Parque não garante todas as mudanças propostas, mas sim o conjunto das atividades, de modo que o entorno sofrerá influência futura, no tocante ao uso e ocupação do solo, em que se pode prever novos usos residenciais e/ou misto, principalmente nos espaços que se classificam como vazios urbanos, com a intenção de trazer mais segurança para região. Além disso, a inclusão de novas passagens, como a passarela em arco sobre o rio e a nova conexão, instigam o sensorial do pedestre. Portanto, pode-se gerar um novo olhar perante Juiz de Fora, e dessa forma, o projeto serve como um modelo a ser seguido em demais partes do Eixo Paraibuna, conforme as necessidades e potencialidades de cada região, seguindo as ODS da ONU e focando nas minorias da cidade como prioridade na elaboração de projetos nessa escala.

## 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Alessandra; PRADO, Aline. **O planejamento da mobilidade e as mulheres**. Caos Planejado. Disponível em: <https://caosplanejado.com/mobilidade-e-as-mulheres/>. Acesso em: 07 mar. 2022.

ARCHDAILY. **Parque Urbano da Orla do Guaíba/Jaime Lerner Arquitetos Associados**. Disponível em: [https://www.archdaily.com.br/br/907892/parque-urbano-da-orla-do-guaiba-jaime-lerner-arquitetos-associados?ad\\_source=search&ad\\_medium=projects\\_tab](https://www.archdaily.com.br/br/907892/parque-urbano-da-orla-do-guaiba-jaime-lerner-arquitetos-associados?ad_source=search&ad_medium=projects_tab). Acesso em: 09 ago. 2022.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 27 jun. 2022.

CARNEIRO, Giovanna Lima Santiago. **“De burca ou de biquini”:** direito à cidade, mobilidade urbana e assédio de rua em Fortaleza/CE. Giovanna Lima Santiago Carneiro. – 2020. 128f. :il. Color.

CARRARA, Marina Lima. **Plano Hoywan de Juiz de Fora [manuscrito]: técnica, proselitismo e politicagem na primeira república**/Marina Lima Carrara. – 2020.

ELIZARDO, Marcelo. **Projeto de lei prevê multa para homem que viajar em vagão feminino no Rio**. G1 RJ. Rio de Janeiro, 07 out. 2015. Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/20155/10/projeto-de-lei-preve-multa-para-homem-que-viajar-em-vagao-feminino-no-rio.html>. Acesso em: 27 jun. 2022.



FONSECA, Fábio. **A supremacia do pedestre: os calçadões e a qualidade urbana na área central de Juiz de Fora/** Fábio Fonseca, Antônio Colchete Filho. Juiz de Fora, MG : FUNALFA : Ed. UFJF, 2016

FRIEDERICH, D. **O parque linear como instrumento de planejamento e gestão das áreas de fundo de vale urbanas.** *Dissertação de Mestrado*. Programa de pós-graduação em planejamento urbano e regional. UFRGS, 2007.

G1 Minas Gerais. **Minas Gerais lidera o ranking de feminicídios no país, aponta Anuário de Segurança Pública.** Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2022/07/01/minas-gerais-lidera-ranking-de-femicidios-no-pais-aponta-anuario-de-seguranca-publica.ghtml>. Acesso em: 08 ago. 2022.

G1 Zona da Mata. **Carro cai no Rio Paraibuna em Juiz de Fora.** Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2022/07/25/carro-cai-no-rio-paraibuna-em-juiz-de-fora.ghtml>. Acesso em: 04 ago. 2022.

G1 Zona da Mata. **Carro desgovernado cai no Rio Paraibuna em Juiz de Fora.** Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2022/01/22/carro-desgovernado-cai-no-rio-paraibuna-em-juiz-de-fora.ghtml>. Acesso em: 04 ago. 2022.

G1 Zona da Mata. **Motorista morre ao cair com carro no Rio Paraibuna em Juiz de Fora.** Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2022/02/10/carro-fica-submerso-apos-cair-no-rio-paraibuna-em-juiz-de-fora.ghtml>. Acesso em: 04 ago. 2022.

G1 Zona da Mata. **Registros de violência doméstica caem, mas feminicídios crescem no 1º semestre de 2022 em Juiz de Fora.** Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2022/08/07/registros-de-violencia-domestica-caem-mas-femicidios-crescem-no-1o-semester-de-2022-em-juiz-de-fora.ghtml>. Acesso em: 08 ago. 2022.

GEHL, Jan. **Cidade Para Pessoas.** Tradução Anita Di Marco. 3ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mg/juiz-de-fora.html>. Acesso em: 28 jun. 2022.

JUIZ DE FORA EM DADOS. **Violência contra mulher em Juiz de Fora entre os anos de 2012 e 2018**. Juiz de Fora, 03 abril 2021. Instagram: jfemdados. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CNOMze9hIEP/>. Acesso em: 24 mai. 2022.

KERN, L. **Cidade Feminista: a luta pelo espaço no mundo desenhado por homens**. Kindle Edition. [tradução de] Thereza Roque da Motta. – Rio de Janeiro: Oficina Raquel, 2021. 255p. ; 18 cm.

MARTINS, Hudson Gonçalves. **A outra margem do Rio Paraibuna: a paisagem âncora das narrativas socioculturais do lugar**/Hudson Gonçalves Martins – Rio de Janeiro, 2020.

MARQUES, Teresa Cristina de Novaes. **O voto feminino no Brasil**. Kindle Edition. 2ª ed. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2019.

MONTANER, J. M.; MUXÍ, Z. **Política e Arquitetura: Por um urbanismo do comum e ecofeminista**. [tradução de] Julia Urrutia. São Paulo: Olhares, 2021. 352 p. ; 21 cm.

NALON, Carolina. **As modificações no trajeto do Paraibuna ao longo dos séculos**. *Dissertações*/Camila Campos Grossi Brasil. Revista A3. Universidade Federal de Juiz de Fora. Juiz de Fora, 2014.

O TEMPO VIROU 24: **Ecofeminismo: precisamos falar sobre**. Entrevistada: Mônica Guerra Rocha. Entrevistadora: Giovanna Nader. [S.l.]: O Tempo Virou, 08 set. 2020. Podcast. Disponível em: <https://open.spotify.com/episode/1z5q44B4HNGsnHEWhULoIP?si=bOyQkFELRZqiHPLlepRTLg>. Acesso em: 23 mai. 2022

ONU. **Os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável no Brasil**. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>. Acesso em: 28 jun. 2022

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. **Despoluição do Paraibuna - Prefeito assina convênio com a Caixa durante entrega do Mérito Henrique Halfeld**. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=29313>. Acesso em: 22 ago. 2022.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. **PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE JUIZ DE FORA**. Disponível em: Acesso em:

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. **Prefeita anuncia retomada das obras de despoluição do Rio Paraibuna**. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=70573>. Acesso em: 21 ago. 2022.

RAMOS, Edson de Sousa. **Sociabilidade territorial do crime violento: análise da correlação do local dos fatos em relação aos autores e vítimas de Juiz de Fora/MG.** *Trabalho de Conclusão de Curso.* Instituto de Ciências Humanas. Universidade Federal de Juiz de Fora. Juiz de Fora, 2017.

SVAB, Haydée; **Evolução dos padrões de deslocamento na região metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero.** *Dissertação de Mestrado.* Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia de Transportes. São Paulo, 2016. 228 p.

Tribuna de Minas. **Cartilha para identificar violência contra a mulher é lançada pela Prefeitura.** Disponível em: <https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/04-08-2022/cartilha-para-identificar-violencia-contr-a-mulher-e-lancada-pela-prefeitura.html>. Acesso em: 08 ago. 2022.

Tribuna de Minas. **Mulher é assassinada a facadas no Centro de Juiz de Fora.** Disponível em: <https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/15-03-2022/mulher-e-assassinada-a-facadas-no-centro-de-juiz-de-fora.html>. Acesso em: 09 ago. 2022.

UIA. **Jaime Lerner: Parque Urbano da Orla do Guaíba – 1ª fase (2012/2018).** Disponível em: <https://caubr.gov.br/expouia2021rio/jaime-lerner-parque-urbano-da-orla-do-guaiba-1a-fase/>. Acesso em 15 ago. 2022.

## 7. APÊNDICE

### 7.1. APÊNDICE A – TABELA 01: DIRETRIZES DE PROJETO

<b>PRIORIZAR PEDESTRES</b>	Desenvolver a atratividade pelo deslocamento a pé, através de um percurso seguro que conecta locais de serviços com o centro de Juiz de Fora;
	Considerando o deslocamento a pé como o principal para o recorte do projeto e que este deve estar associado ao acesso à mobiliários, como ponto de ônibus e táxi, promover a segurança no deslocamento;
<b>INTERAÇÃO SOCIAL</b>	Promover a socialização através de um parque linear de cerca de 1,2 km com espaços de qualidade, apresentando segurança, além de uma readequação urbana das vias do entorno
<b>CONEXÕES</b>	Propor novas travessias de pedestres entre as duas margens do Rio Paraibuna, encurtando as distâncias, dentro das normas de acessibilidade, garantindo autonomia e conforto dos usuários, otimizando o deslocamento e incentivando a apropriação desses espaços;
	Abrir espaços de conexões entre as Av. Brasil e Francisco Bernardino, através de corredores verdes no entorno dos edifícios dos órgãos públicos, proporcionando maior vitalidade do espaço;
<b>PERMANÊNCIA</b>	Projetar espaços que se configuram de maneira confortável e ordenado para os usuários da feira, levando em consideração áreas sombreadas para descanso;
	Reforçar as áreas de permanência no espaço público reforçando a vida na cidade.

## 7.2. APÊNDICE B – TABELA 02: PROGRAMA DE NECESSIDADES

<b>O PARQUE</b>
Áreas sombreadas
Espaço destinado para a feira
Café (parceria público/privado)
Mobiliário adequado
Vegetação
Decks
Arquibancadas
<b>MOBILIDADE/ACESSIBILIDADE</b>
Travessia segura
Regularidade das calçadas
Piso tátil
Ciclovia/Paraciclo
Pontos de ônibus/táxi
Pista de caminhada
Conexões para pedestres
<b>SEGURANÇA</b>
Iluminação
Sinalização
Dispositivos de emergência
Barreiras
Postos e patrulhamento
Redutores de velocidade
<b>ENTORNO</b>
Valorização do Patrimônio Tombado
Proteção da mata ciliar
Não permitir a gentrificação da área
Conexão com as áreas verdes
Integração do Parque com a PJJ e Rede

### 7.3. APÊNDICE C – TABELA 03: CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO

	Trechos		
	01	02	03
<b>Obj. Geral</b>	Atrair mais pedestres para esta região, assim como os ciclistas, através de uma proposta que reforça os usos existentes no local, valorizando o contexto histórico e promovendo um local seguro para todos os usuários, mas principalmente para as mulheres.		
<b>Diretrizes Gerais</b>	Ciclovias/Pista de Caminhada		
	Equipamentos de Emergência		
	Mobilidade segura		
<b>Prazos</b>	Longo	Curto/Médio	Longo
<b>Diretrizes Específicas</b>	Espaço de Contemplação Área de descanso	Conexão das margens Conexão das avenidas Ordenamento da feira	Ordenamento da feira Espaço de Permanência Ação Consorciada

**7.4. APÊNDICE D – TABELA 04: OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (ODS) DA ONU APLICADOS AO PROJETO**

ODS	INTENÇÕES	LOCAL	ODS INDIRETA	COMO?
<b>ODS 13: Ação Contra a Mudança Climática</b>	Incentivar o uso do transporte não motorizado	Em todo o parque	ODS 3: Saúde e Bem-estar	Pista de caminhada;
	Incentivar o uso do transporte público		ODS 17: Parceria e Meios de Implementação	ciclovia; postos de bicicletas
	Plantar mais árvores em todo o trajeto		ODS 15: Vida Terrestre	Instalar mais pontos de ônibus e oferecer mais linhas
	Reestruturar da Feira Livre	Feira	ODS 1: Erradicação da Pobreza	Alamedas; sombreamento
			ODS 2: Fome Zero e Agricultura Sustentável	Gerar empregos; Incentivar o consumo de alimentos que não tenham origem animal;
			ODS 3: Saúde e Bem-estar	
			ODS 7: Energia Limpa e Acessível	Incentivar produtores locais;
			ODS 8: Trabalho Decente e Crescimento Econômico	Venda ou doação de alimentos que seriam descartados;
			ODS 11: Cidades e Comunidades Sustentáveis	Placas solares que geram energia para as barracas da feira
			ODS 12: Consumo e Produção Responsáveis	

ODS	ITENÇÕES	LOCAL	ODS INDIRETA	COMO?	
<b>ODS 5: Igualdade de Gênero</b>	Mapear mulheres chefes de família	Bairros do entorno	ODS 11: Cidades e Comunidades Sustentáveis	Dados CRAS Centro, São Benedito, Costa Carvalho	
	Distribuir equipamentos e serviços de segurança, além da iluminação	Em todo o parque	ODS 7: Energia Limpa e Acessível	Placas solares (feira, postes, dispositivos); Monitoramento pelos serviços de segurança (municipal e estadual); Encaminhamento Casa da Mulher	
	Banner informativos		ODS 10: Redução das Desigualdades	Empoderamento feminino; Acesso à informação	
	Espaços de encontro e debates	Trecho 01	ODS 4: Educação de Qualidade		
		Trecho 03			
	Espaços seguros para deslocamentos (escola, trabalho)	Em todo o parque	ODS 13: Ação Contra Mudança do Clima	Deslocamento a pé, pontos de transporte público, postos de bicicleta	
			ODS 4: Educação de Qualidade		
	Espaços de permanência exclusivamente feminino	Em todo o parque	ODS 11: Cidades e Comunidades Sustentáveis		
		Trecho 03			
	Apoiar empreendedoras locais	Todo o parque	ODS 8: Trabalho Decente e Crescimento Econômico	Produção e venda, apoiar mulheres em cargos de liderança	
ODS 12: Consumo e Produção Responsáveis					
ODS 17: Parcerias e Meios de Implementação					



ODS	INTENÇÕES	LOCAL	ODS INDIRETA	COMO?
<b>ODS 17: Parcerias e Meios de Implementação</b>	Comércio local, além da feira	Trecho 03	ODS 7: Energia Limpa e Acessível	Café/Livraria em container; Consórcio público-privado
			ODS 8: Trabalho Decente e Crescimento Econômico	
			ODS 9: Indústria, Inovação e Infraestrutura	
			ODS 11: Cidades e Comunidades Sustentáveis	
			ODS 12: Consumo e Produção Responsáveis	
	Habitação de Interesse Social	Entorno (Trecho 01)	ODS 10: Redução das Desigualdades	Previsão da PJJ para a Praça Teotônio Vilela
Serviços de Segurança	Em todo o parque	ODS 5: Igualdade de Gênero	Monitoramento pelos serviços de segurança (municipal e estadual); Encaminhamento Casa da Mulher	

## 8. ANEXOS

### 8.1. ANEXO A – ESTUDO DE CASO DO PARQUE URBANO DA ORLA DO GUAÍBA

O projeto do Parque Urbano da Orla do Guaíba foi realizado pelo arquiteto Jaime Lerner a partir de uma necessidade de transformação de um trecho de cerca de 1,5 km de extensão na Orla do Guaíba, um importante rio para a cidade de Porto Alegre, no estado do Rio Grande do Sul. Este projeto foi realizado entre os anos de 2012 e 2018 e teve por objetivo requalificar os usos e valorizar a relação dos cidadãos com o rio, a partir de uma série de problemas relacionados à segurança e degradação da área, bem como uma proposta de prevenção a enchentes recorrentes na cidade.

Parque Urbano da Orla do Guaíba – Porto Alegre-RS



Fonte: Archdaily. Acesso em: 15 de agosto de 2022.

Através de um programa de necessidades contendo bares, cafés, áreas esportivas, banheiros, entre outros equipamentos, o projeto visa uma regeneração urbana e ambiental, gerando uma valorização do entorno e criando uma conexão entre pessoas, cultura, natureza e história. Se valendo deste programa de necessidades, o projeto está dividido em três níveis de ocupação: o mais alto, com ciclovia e calçadão; o intermediário, com bares e pista para caminhada; e o mais baixo, com as passarelas e decks. Além disso, houve a preocupação com o projeto luminotécnico devido à falta de segurança no local. Durante a noite, cria-se no calçadão um chão com vários pontos de luz que remete a um céu estrelado, juntamente com postes, que possuem uma configuração diferenciada, que gera a iluminação adequada para o Parque.

Parque Urbano da Orla do Guaíba – Porto Alegre-RS



Fonte: Archdaily. Acesso em: 15 de agosto de 2022.

O partido arquitetônico deste projeto está ligado à forma como ele se aproveita da topografia para poder acomodar uma infraestrutura, que cria um mirante capaz de proporcionar momentos de contemplação. Entre vários impactos positivos da implementação de um parque como este, pode-se destacar o aumento do turismo para a cidade, além da recuperação do ambiente, deixando de ser apenas um ambiente gerador de custos para a prefeitura, e se tornando um elemento ativo importante, sustentável e que agrega valor.

## 8.2. ANEXO B – ESTUDO DE CASO DO PARQUE URBANO HORNSBERGS STRANDPARK

O Hornsbergs Strandpark está localizado na cidade de Estocolmo, na Suécia. Foi uma proposta de parque linear implantado em um litoral curvilíneo desenvolvido pelo escritório sueco Nyrens Arkitektkontor no ano de 2012. Segundo os autores, é neste projeto que a água e a terra se encontram através de um design contemporâneo seguindo formas orgânicas.

Parque Urbano Hornsbergs Strandpark



Fonte: Archdaily. Acesso em: 22 de agosto de 2022.

O Parque Urbano possui cerca de 700m de comprimento e se estende pelo rio através de três longos píeres flutuantes que transmitem a sensação de que o usuário está flutuando sob as águas, que refletem a luz do sol, essa experiência é mais comum durante o verão, uma vez que o projeto faz frente para o oeste e recebe todo o sol da tarde. Dentro do programa de necessidades do parque, pode-se destacar áreas de estar informais, chuveiros aquecidos pelo sol e decks.

Parque Urbano Hornsbergs Strandpark.



Fonte: Archdaily. Acesso em: 22 de agosto de 2022.

### 8.3. ANEXO C – PROJETO ANTERIOR PARA A REGIÃO

No ano de 2002, houve um projeto de revitalização urbana e paisagística denominado Eixo Paraibuna, que foi realizado pelo arquiteto Rogério Mascarenhas em parceria com o escritório Archi 5 Arquitetos Associados.

Projeto Eixo Paraibuna.



Fonte: Mascarenhas Arquitetos Associados. Acesso em: 22 agosto 2022.

O projeto tinha como objetivo a reestruturação do Rio Paraibuna abrangendo a questão ambiental, paisagística, urbana e social, através de uma proposta de um parque linear contornando as margens do rio, que se estenderia ao antigo Terreirão do Samba como uma grande praça, fazendo conexão com a linha férrea e a Av. Francisco Bernardino.

Projeto Eixo Paraibuna.



Fonte: Mascarenhas Arquitetos Associados. Acesso em: 22 agosto 2022.

Não só na região central, o projeto se expande por um trecho de 20 km setorizado em diferentes áreas, de acordo com as propostas de intervenções

permitidas pelo Plano Diretor. Esse modelo implicaria na realização de projetos pontuais, que facilita os gastos pelo Poder Público e parceiros.

Dessas intervenções pontuais, o projeto possui em seu programa de necessidades diversos equipamentos, como decks, aparelhos de ginástica, ciclovia, pista de caminhada, quiosques, playgrounds, sanitários, mobiliário, dentre outros.

Projeto Eixo Paraibuna.



Fonte: Mascarenhas Arquitetos Associados. Acesso em: 22 agosto 2022.

O Projeto Eixo Paraibuna foi iniciado com as obras de despoluição do Rio Paraibuna. De acordo com a Prefeitura de Juiz de Fora, o projeto foi assinado com Caixa Econômica Federal (CEF) no ano de 2006, sendo orçado em R\$ 67.164.596,72, em que a CEF financiou R\$ 60.448.137,05, dentro das condições estabelecidas pelo Programa Saneamento para Todos e, os R\$ 6.716.459,67 restante ficou à cargo da Prefeitura de Juiz de Fora. Deste orçamento, foram gastos cerca de R\$ 7 milhões para realização das obras. Entretanto, devido a irregularidades encontradas em uma operação da Polícia Federal no ano de 2010, as obras foram interrompidas até 2013. Atualmente, a prefeita Margarida Salomão, anunciou retomada das obras de despoluição do rio, através de uma pareceria entre a Companhia de Saneamento Municipal (Cesama) e a empresa contratada para realização do serviço e os projetos restantes já estão sendo revisados para posterior análise da CEF. Além disso, há a previsão da implementação de parte do projeto Eixo Paraibuna entre os bairros Vila Ideal e Santa Terezinha até março de 2023.