

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**GUILHERME HENRIQUE ALMEIDA ARAÚJO**

**INTERAÇÃO USUÁRIO E ESPAÇO PÚBLICO: Estudo sobre as  
praças de Bocaiuva/MG**

**MONTES CLAROS/MG  
FEVEREIRO/2020**

GUILHERME HENRIQUE ALMEIDA ARAÚJO

**INTERAÇÃO USUÁRIO E ESPAÇO PÚBLICO: Estudo sobre as  
praças de Bocaiuva/MG**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Montes Claros como requisito para obtenção do Título de Mestre em Geografia.

**Área de Concentração:** Dinâmica e Análise Espacial

**Linha de Pesquisa:** Produção dos Espaços Urbanos e Rurais

**Orientadora:** Prof<sup>ª</sup>. Dr.<sup>a</sup> Anete Marília Pereira

MONTES CLAROS/MG  
FEVEREIRO/2020

A663i Araújo, Guilherme Henrique Almeida.  
Interação usuário e espaço público [manuscrito] : estudo sobre as praças de Bocaiuva/MG / Guilherme Henrique Almeida Araújo. – Montes Claros, 2020.  
172 f. : il.

Bibliografia: f. 166-171.  
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Montes Claros - Unimontes, Programa de Pós-Graduação em Geografia/PPGEO, 2020.

Defesa: 28/02/2020.

Orientadora: Profa. Dra. Anete Marília Pereira.

1. Espaço público - Praça - Bocaiuva (MG). 2. Planejamento urbano. 3. Desenho urbano. 4. Participação popular. I. Pereira, Anete Marília. II. Universidade Estadual de Montes Claros. III. Título. IV. Título: Estudo sobre as praças de Bocaiuva/MG.

GUILHERME HENRIQUE ALMEIDA ARAÚJO

## **INTERAÇÃO USUÁRIO E ESPAÇO PÚBLICO: Estudo sobre as praças de Bocaiuva/MG**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Montes Claros como requisito para obtenção do Título de Mestre em Geografia.

**Área de Concentração:** Dinâmica e Análise Espacial

**Linha de Pesquisa:** Produção dos Espaços Urbanos e Rurais

### **BANCA EXAMINADORA**

---

Prof<sup>a</sup>. Dra. Anete Marília Pereira (Orientadora)  
Universidade Estadual de Montes Claros - UNIMONTES

---

Prof<sup>a</sup>. Dra. Iara Soares de França  
Universidade Estadual de Montes Claros - UNIMONTES

---

Prof. Dr. Italo Itamar Caixeiro Stephan  
Universidade Federal de Viçosa - UFV

MONTES CLAROS/MG  
FEVEREIRO/2020

Dedico esse trabalho aos verdadeiros donos da cidade de Bocaiuva: as pessoas (“os olhos das ruas”). Àqueles que conferem significados aos espaços públicos e neles imprimem hábitos, costumes e sociabilidades próprios de suas expressões socioculturais.

*“[...] por favor, observe com cuidado as cidades reais. Ao fazer isso, escute, concentre-se e reflita sobre o que está vendo.” (JANE JACOBS)*

## AGRADECIMENTOS

Durante a minha caminhada no mestrado, pude contar com o apoio incondicional daqueles que, direta ou indiretamente, tornaram possível a conclusão dessa etapa. Por isso, é imprescindível demonstrar toda a minha gratidão a cada um.

Aos meus pais, Ana Maria e Élcio, por todo amor e por nunca terem medido esforços para que eu pudesse ter uma formação educacional e moral de qualidade. Vocês são os pilares que me sustentaram até aqui. Amo vocês.

Aos meus queridos avós, Lourdes e Rafael (sempre vivo em meu coração), por serem luz na minha vida. Obrigado por cada olhar carregado de carinho, pelas palavras doces e por me acolherem com tanto amor.

Aos meus familiares, em especial, às minhas tias Loretta, Darly e Denise, por terem se envolvido com a pesquisa, cada uma da sua maneira. Obrigado pelo auxílio e pelas palavras de encorajamento.

Aos meus afilhados, Ana Júlia e Samuel, por me encherem de orgulho e motivos de sobra para sorrir.

Aos amigos da Casa de Caridade Mensageiros da Paz, pelos estudos preciosos sobre o espiritismo que me ajudam a manter o equilíbrio diante dos desafios da vida.

Aos meus companheiros de jornada no PPGeo-UNIMONTES: Lucas, Valéria e Vitória, pela troca de experiências. As nossas conversas e amizade, nesses dois anos, trouxeram mais leveza para os meus dias.

Aos amigos queridos, Binha, Mírian, Ciça, Pedro, Débora, Lucas, Daniel e Matheus. Agradeço por estarem ao meu lado, me apoiando e vibrando a cada conquista. Obrigado por suavizarem um pouco mais todo esse processo.

Ao amigo e colega de trabalho, Djair Ferreira, pelas inúmeras contribuições ao longo desse período de imersão na pesquisa.

À estimada Profa. Dra. Anete Marília Pereira, por confiar em meu trabalho e por conduzir as nossas orientações com tanta sensibilidade. Obrigado por compartilhar os seus conhecimentos, não somente sobre os assuntos da dissertação, mas também sobre a vida. É um privilégio ter como orientadora uma mulher tão admirável e humana.

Aos Professores Doutores Iara Soares de França e Carlos Alexandre de Bortolo, pelas discussões ao longo das disciplinas cursadas no programa e pelos direcionamentos durante o exame de qualificação.

Aos funcionários da Prefeitura Municipal de Bocaiuva que, com boa vontade,

disponibilizaram importantes informações urbanísticas e culturais acerca da cidade. Em especial à Sheila Alcântara e Débora Carvalho.

Aos autores Bocaiuvenses, João Roberto Drumond Amorim e Eliane Maria Fernandes Ribeiro, pelas contribuições teóricas de suas obras à pesquisa.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG), pelo apoio à pesquisa através da bolsa de estudos.

Deus, obrigado pelo dom da vida e pela oportunidade de estar aqui na terra nesse momento crucial para a evolução da humanidade. Obrigado por iluminar o meu caminho e por me nutrir com o seu amor, tornando-me mais forte para concluir essa pesquisa. Que essa semente possa germinar e dar bons frutos para a nossa comunidade, em uma colheita futura. Assim como tudo na minha vida, coloco esse trabalho nas suas mãos e confio na sua vontade.

## RESUMO

A ênfase dada ao presente trabalho pauta-se na abordagem, dos espaços públicos que são lugares fundamentais na malha urbana das cidades e não são apenas elementos de embelezamento paisagístico, mas locais de trocas sociais, de ambiguidades e conflitos de todas as ordens, trazendo vivacidade para o ambiente urbano. Eles são importantes, pois possibilitam o encontro de pessoas oriundas de camadas distintas da sociedade, que estabelecem contatos simples no dia a dia. Por serem locais onde a vida na cidade é realizada, é a partir da compreensão de dinâmicas que é possível entender o sentido da localidade onde estão inseridos. A partir desse conhecimento, decisões mais assertivas de planejamento podem ser tomadas no intuito de promover a cidade a um lugar mais democrático de se viver. Assim sendo, essa dissertação tem como objetivo analisar três espaços públicos da cidade de Bocaiuva/MG: a Praça WanDyck Dumont, a Praça Pedro Caldeira e a Praça da Estação Ferroviária com ênfase no significado que possuem. O percurso metodológico adotado, encontrou suporte no campo disciplinar do Desenho Urbano, por meio da análise espacial que levou em consideração aspectos morfológicos, comportamentais e de percepção de cada espaço. A metodologia possibilitou identificar a materialidade e as sociabilidades, assim como os julgamentos que os usuários fazem deles. Logo, foi possível constatar que as apropriações nas praças estudadas acontecem de modos diferentes, dependendo de fatores ligados à morfologia do entorno – diversificado ou não – e do próprio espaço público. Pode-se dizer que as deficiências estruturais encontradas nas pesquisas de campo são resultantes, tanto da falta de cuidado dos próprios usuários, quanto do descaso do Poder Público que, além de seguir uma legislação desatualizada e permeada por lacunas, não investe em reformas de melhoramento urbanístico. Embora essas fragilidades deixem os usuários insatisfeitos, as praças ainda são frequentadas, o que revela que merecem maiores cuidados por parte dos gestores e de toda a sociedade civil, para que as interações sociais se fortaleçam ainda mais. Foi possível constatar, também, que os processos de participação popular na cidade são incipientes, deixando as pessoas e a municipalidade acomodados com a precária situação urbanística dos espaços públicos. Espera-se que, a partir das discussões endossadas pela pesquisa, a população e os governantes passem a enxergar a importância de se ter espaços públicos de qualidade para que, juntos, elaborem planos de intervenções urbanas capazes de mudar, gradativamente, a imagem da cidade.

**Palavras-chave:** Espaço Público. Praça. Bocaiuva. Planejamento Urbano. Desenho Urbano. Participação Popular.

## ABSTRACT

Public spaces are essential places in the urban fabric of the cities and they are not only elements of landscape beautification, but also places for social relations, ambiguities and conflicts of all ranks, that contribute to the vivacity of the urban atmosphere. They are important since they provide a meeting point of people from different walks of life, who daily make simple contact. As they are areas where city life takes place, the comprehension of their dynamics makes it possible to understand the sense of locality where they are inserted. On the basis of this knowledge, more assertive planning decisions may be taken in order to turn the city into a more democratic and pleasant place to live in. Therefore, this dissertation aims to analyse three public spaces in the city of Bocaiuva/MG: WanDick Dumont Square, Pedro Caldeira Square and the Railway Station Square, focusing on the meaning each one has. The adopted methodological procedure has found support in the Urban Design disciplinary field, by means of spatial analysis that considered the morphological, behavioural and perceptive aspects of each space. The methodology enabled the identification of materiality and sociability of each space, as well as the users' assessments over them. Thus, it was possible to determine that people's interactions with each square happens in different ways, depending on factors related to the surrounding morphology - which could be diverse or not diverse - and also on the public space itself. It can be said that the structural defects demonstrated by the field researches result from both a lack of care of the public space users and the government's indifference that, in addition to following an outdated legislation that is filled with gaps, it does not invest in urban improvement reforms. Although these fragilities make users dissatisfied, squares keep being visited, which shows that they deserve the greatest care by the public administrators and all the civil society, so that social interactions become even stronger. It was possible to conclude as well that the procedures of public participation in the city are incipient, making people and the municipality adapted to the precarious urban situation of the public spaces. It is recommended that, from the discussions endorsed by the research, people and public administrators finally realize the importance of having quality public spaces, so that together, they elaborate urban intervention plans that are able to gradually change the image of the city.

**Keywords:** Public spaces. Square. Bocaiuva. Urban Planning. Urban Design. Popular participation.

## LISTA DE FOTOS

Foto 1 - Construção da atual Igreja do Senhor do Bonfim.....	73
Foto 2 - Obstrução da calçada da Praça Pedro Caldeira.....	82
Foto 3 - Praça WanDyck Dumont antes de 1930.....	89
Foto 4 - Praça WanDyck Dumont na década de 1940. ....	90
Foto 5 - Praça WanDyck Dumont atualmente.....	92
Foto 6 - Floreira obstruindo a continuidade da calçada .....	97
Foto 7 - Evento promovido por uma instituição de ensino privada na Praça WanDyck Dumont.....	111
Foto 8 - Praça Pedro Caldeira e o antigo fórum em construção na década de 1930 .....	112
Foto 9 - Praça Pedro Caldeira na década de 1980.....	114
Foto 10 - Rua em frente à atual Biblioteca Pública.....	115
Foto 11 - Rua incorporada à Praça Pedro Caldeira .....	115
Foto 12 - Adaptação de uma casa para exercer fins comerciais na rua Guarda Mór Alkmim .....	118
Foto 13 - Feira de arte, cultura e gastronomia na Praça Pedro Caldeira .....	132
Foto 14 - Exposição do “Projeto Moradores” na Praça Pedro Caldeira.....	132
Foto 15 - A Estação Ferroviária de Bocaiuva em 1924 .....	136
Foto 16 - Vista aérea do complexo da Estação Ferroviária de Bocaiuva .....	139
Foto 17 - Uso da Praça da Estação – sábado – 07/12/2019 pela manhã .....	151
Foto 18 - Uso da Praça da Estação – sábado – 07/12/2019 pela tarde .....	152
Foto 19 - Projeto Estação Cultural em 2019 .....	155

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Reconstituição da ágora helenística de Assos .....	22
Figura 2- Planta do Fórum principal de Pompéia (em destaque).....	24
Figura 3- O centro de uma cidade medieval.....	25
Figura 4- A praça do Capitólio em Roma .....	26
Figura 5 - Uma rua de um bairro pobre em Londres (Dudley Street) .....	27
Figura 6- Planta da Avenue de L'Opéra .....	28
Figura 7- Largo colonial configurado pelo casario do entorno .....	30
Figura 8 - Representação gráfica da ligação entre qualidade de ambientes externos e atividades ao ar livre. ....	38
Figura 9 - Quadras longas e quadras curtas.....	49
Figura 10 - Esquema representativo da formação do sentido dos lugares .....	57
Figura 11 - Esquema teórico do processo perceptivo.....	59
Figura 12 - Exemplos de mapas de comportamento ambiental.....	60
Figura 13- Vista parcial da Av. Francisco Dumont.....	80
Figura 14 - Praça WanDyck Dumont após a reforma de 1963 .....	91
Figura 15 - Estado da calçada da Rua Desembargador Veloso, nas proximidades da Praça WanDyck Dumont.....	95
Figura 16 - Tipologia das lixeiras e demais bancos .....	98
Figura 17 - Uso da Praça WanDyck Dumont – quarta-feira – 11/09/2019 pela manhã.....	100
Figura 18 - Uso da Praça WanDyck Dumont – quarta-feira – 11/09/2019 pela manhã.....	100
Figura 19 - Utilização do espaço da praça pela sorveteria (esquerda) e pelos bares (direita) – quarta-feira – 11/09/2019 pela manhã .....	101
Figura 20 - Uso da Praça WanDyck Dumont – quarta-feira – 11/09/2019 pela tarde .....	101
Figura 21- Uso da Praça WanDyck Dumont – quarta-feira – 11/09/2019 pela tarde .....	102
Figura 22 - Uso da Praça WanDyck Dumont – quarta-feira – 11/09/2019 pela noite .....	103
Figura 23 - Uso da Praça WanDyck Dumont – sábado – 21/09/2019 pela manhã .....	105
Figura 24 - Uso da Praça WanDyck Dumont – sábado – 21/09/2019 pela tarde .....	106

Figura 25 - Uso da Praça WanDyck Dumont – sábado – 21/09/2019 pela noite .....	107
Figura 26 - Praça Pedro Caldeira após a sua construção.....	113
Figura 27 - Estado das calçadas das ruas Guarda Mór Alkmim e Cônego Moreau .....	119
Figura 28 - Estado das calçadas da Praça Pedro Caldeira .....	120
Figura 29 - Uso da Praça Pedro Caldeira – segunda-feira – 16/09/2019 pela manhã .....	123
Figura 30 - Uso da Praça Pedro Caldeira – segunda-feira – 16/09/2019 pela tarde.....	124
Figura 31 - Uso da Praça Pedro Caldeira – segunda-feira – 16/09/2019 pela noite.....	125
Figura 32 - Uso da Praça Pedro Caldeira – sábado – 14/09/2019 pela manhã.....	126
Figura 33 - Uso da Praça Pedro Caldeira – sábado – 14/09/2019 pela tarde .....	128
Figura 34 - Uso da Praça Pedro Caldeira – sábado – 14/09/2019 pela tarde .....	128
Figura 35 - Uso da Praça Pedro Caldeira – sábado – 14/09/2019 pela noite .....	129
Figura 36 - A Estação Ferroviária de Bocaiuva pós década de 1990.....	137
Figura 37 - Folder de divulgação da inauguração do Complexo Turístico Estação Ferroviária de Bocaiuva/MG .....	138
Figura 38 - Estado das ruas e calçadas próximas à Estação .....	141
Figura 39 - Edificações pertencentes ao Complexo da Estação Ferroviária .....	142
Figura 40 - Aspectos da morfologia da Praça da Estação .....	144
Figura 41 - Acessos ao Complexo da Estação .....	145
Figura 42 - Uso da Praça da Estação – sexta-feira – 13/09/2019 pela manhã.....	147
Figura 43 - Usos da Praça da Estação – sexta-feira – 13/09/2019 pela tarde.....	148

## **LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1 - Frequência dos usuários na Praça WanDyck Dumont.....	108
Gráfico 2 - Frequência dos usuários da Praça WanDyck Dumont nos períodos do dia.....	109
Gráfico 3 - Frequência dos usuários na Praça Pedro Caldeira .....	130
Gráfico 4 - Frequência dos usuários da Praça Pedro Caldeira nos períodos do dia .....	131
Gráfico 5 - Frequência dos usuários na Praça Pedro Caldeira .....	153
Gráfico 6 - Frequência dos usuários da Praça Pedro Caldeira nos períodos do dia .....	154
Gráfico 7 - Estado de conservação das praças de Bocaiuva.....	159
Gráfico 8 - Locais de lazer em Bocaiuva .....	160
Gráfico 9 - Principais meios de deslocamento na cidade .....	161

## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1 - Temáticas de investigação comportamental do espaço.....	60
Quadro 2 - Praças de Bocaiuva distribuídas por bairros .....	85

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 - Percepção ambiental da Praça WanDyck Dumont.....	109
Tabela 2 - Percepção ambiental da Praça Pedro Caldeira .....	133
Tabela 3 - Percepção ambiental do Complexo Turístico da Estação Ferroviária.....	156

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Mapa 1 - Localização do município de Bocaiuva.....	66
Mapa 2 - Região imediata de Montes Claros .....	67
Mapa 3 - Evolução Urbana da cidade de Bocaiuva/MG .....	75
Mapa 4 - Bocaiuva: mapeamento das praças existentes - 2019 .....	86
Mapa 5 - Mapa de uso e gabarito das edificações do entorno imediato da Praça WanDyck Dumont no ano de 2019. ....	93
Mapa 6 - Mapa de morfologia da Praça WanDyck Dumont .....	96
Mapa 7 - Mapas de comportamento ambiental da Praça WanDyck Dumont– Quarta-feira – 11/09/2019 .....	99
Mapa 8 - Mapas de comportamento ambiental da Praça WanDyck Dumont - Sábado .....	104
Mapa 9 - Mapa de uso e gabarito das edificações do entorno imediato da Praça Pedro Caldeira no ano de 2019 .....	117
Mapa 10 - Mapa de morfologia da Praça Pedro Caldeira .....	120
Mapa 11 - Mapas de comportamento ambiental da Praça Pedro Caldeira– Segunda-feira– 16/09/2019 .....	122
Mapa 12 - Mapas de comportamento ambiental da Praça Pedro Caldeira– Sábado– 14/09/2019 .....	127
Mapa 13 - Mapa de uso e gabarito das edificações do entorno imediato da Praça da Estação Ferroviária de Bocaiuva no ano de 2019 .....	140
Mapa 14 - Mapa de morfologia do Complexo da Estação Ferroviária .....	143
Mapa 15 - Mapas de comportamento ambiental do Complexo da Estação– Sexta-feira – 13/09/2019 .....	149
Mapa 16 - Mapas de comportamento ambiental do Complexo da Estação – Sábado – 07/12/2019....	150

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	14
<b>CAPÍTULO 1 – REFERENCIAL TEÓRICO</b> .....	18
1.1 Compreendendo o termo “Espaço Público” .....	18
1.2 Panorama histórico dos Espaços Públicos nas cidades: o papel das praças .....	21
1.3 O Espaço Público na cidade contemporânea .....	33
1.4 A trajetória do planejamento urbano no Brasil .....	40
1.5 Espaços Públicos atrativos como a chave para o planejamento de cidades vívidas, seguras, sustentáveis e saudáveis .....	46
<b>CAPÍTULO 2 – MATERIAIS E MÉTODOS</b> .....	56
2.1 Metodologia de pesquisa .....	56
2.2 Bocaiuva no contexto histórico e geográfico .....	65
2.3 Políticas Públicas voltadas para os espaços públicos em Bocaiuva .....	76
<b>CAPÍTULO 3 – RESULTADOS E DISCUSSÕES</b> .....	88
3.1 A Praça WanDyck Dumont: um breve histórico .....	88
3.1.1 Análises de morfologia urbana da Praça WanDyck Dumont e do seu entorno imediato .....	93
3.1.2 Análises de comportamento ambiental da Praça WanDyck Dumont e a relação com o seu entorno imediato .....	98
3.1.3 Análises de percepção ambiental da Praça WanDyck Dumont e do seu entorno imediato .....	107
3.2 A Praça Pedro Caldeira: um breve histórico .....	112
3.2.1 Análises de morfologia urbana da Praça Pedro Caldeira e do seu entorno imediato .....	116
3.2.2 Análises de comportamento ambiental da Praça Pedro Caldeira e a relação com o seu entorno imediato .....	121
3.2.3 Análises de percepção ambiental da Praça Pedro Caldeira e do seu entorno imediato .....	130
3.3 A Praça da Estação Ferroviária: um breve histórico .....	134
3.3.1 Análises de morfologia urbana da Praça da Estação Ferroviária e do seu entorno imediato .....	140
3.3.2 Análises de comportamento ambiental da Praça da Estação Ferroviária e a relação com o seu entorno imediato .....	146
3.3.3 Análises de percepção ambiental da Praça da Estação e do seu entorno imediato .....	153
3.4 A importância da participação social para a construção de espaços mais apropriados .....	157
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	162
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	166
<b>APÊNDICE A</b> .....	172

## INTRODUÇÃO

Durante muitos anos, a escala humana tem sido um tópico do planejamento urbano esquecido e tratado a esmo, isso porque o ordenamento do território ou a adequação da estrutura viária às novas demandas de circulação de automóveis, por exemplo, tiveram prioridade nas pautas das agendas urbanísticas. Não obstante, está claro que o funcionamento da cidade diz respeito às pessoas e aos modos que elas interagem nos espaços públicos, conferindo a eles significados muito específicos (GEHL, 2015).

Afinal, o que seria de uma cidade se nela não houvesse condições para as pessoas circularem, consumirem, habitarem ou permanecerem em seus espaços?

O ato de caminhar pelas ruas traz benefícios tanto para a cidade, quanto para os indivíduos que a habitam. A cidade ganha movimento com o fluxo dos deslocamentos das pessoas, ao passo que elas, expostas às diversas experiências que a vida urbana pode lhes proporcionar, estão em contato com lugares novos e pessoas que não fazem parte do seu convívio diário, com diferentes costumes e expressões culturais, viabilizando, portanto, a coexistência entre esses indivíduos.

A permanência das pessoas nos espaços públicos está diretamente ligada ao planejamento urbano e como ele é conduzido pelos governantes, levando em consideração as demandas de cada localidade. Villaça (1995), aponta que o planejamento está em crise, uma vez que os planos não passam de meros discursos e não saem do papel, o que compromete a garantia dos interesses coletivos. O autor ressalta que existe um abismo entre o discurso dos planos e a real implementação na cidade, isso porque, muitas vezes, não há interesse político em priorizar o bem comum, garantindo dessa maneira, apenas os interesses de uma pequena parcela da população – privilegiada e conveniente para a manutenção do sistema.

Assim sendo, os espaços públicos na cidade contemporânea, são produzidos seguindo uma lógica capitalista resultante de parcerias entre as esferas públicas e privadas. A consequência desse processo é uma constante valorização dos bairros de classe média, tornando-os cada vez mais distantes e inacessíveis para as classes menos abastadas (SERPA, 2016), fazendo com que o lugar deixe de ser democrático e abrangente. Desse modo, o espaço público não pode estar ligado a pensamentos urbanísticos rígidos e voltados apenas para satisfazer uma demanda do mercado imobiliário; deve estar relacionado, no entanto, com a participação da sociedade civil, que tem plenas condições de conduzir os destinos desses espaços juntamente com o Poder Público.

Isso implica que as possibilidades de apropriação são maiores quando há a interferência direta das pessoas nos processos de planejamento. Ao expressarem suas necessidades e desejos, elas ajudam a criar lugares que, ao invés de dividir as localidades da cidade, irão conectá-las. Nessa esteira, o planejamento ideológico pode ser superado, uma vez que o seu papel na reprodução do capital é questionado e há uma maior aproximação do humano nas suas instâncias, possibilitando de igual modo, atingir objetivos alinhados às reais demandas da população (CARLOS, 2014).

É nesse viés que a presente pesquisa considera os espaços públicos como locais de importância para a cidade e uma das prioridades nos planos diretores municipais. Através de suas características, são capazes de resgatar e reforçar a importância da permanência das pessoas nas ruas, deixando-as mais vividas e, conseqüentemente, mais seguras. Para que isso aconteça, faz-se necessário a participação popular em todas as etapas de implementação desses planos – que contemplem a criação, ou a requalificação de espaços públicos, bem planejados e acessíveis a todas as camadas da sociedade.

Embora o termo espaço público abarque uma multiplicidade de sentidos, aqui, ele se refere às praças: pontos de referência de suma importância na promoção de interações sociais na escala intraurbana. Vale ressaltar que a praça não está inserida, isoladamente, em um contexto urbano; ela faz parte de um conjunto indissociável de elementos intrínsecos ao seu funcionamento. Dentro do que se propõe o presente estudo, não é possível entender as dinâmicas socioespaciais desses espaços públicos sem falar das calçadas, dos movimentos das ruas e dos usos do entorno imediato, por isso, todo esse sistema é entendido como fundamental para a pesquisa.

Ao considerar a malha urbana de Bocaiuva, cidade localizada ao norte do Estado de Minas Gerais, percebe-se uma quantidade expressiva de praças que compõem a identidade da paisagem urbana – total de 36. Partindo dessa realidade, alguns questionamentos constituem a problematização da pesquisa: Quais são as práticas de sociabilidade nas praças de Bocaiuva? Como as pessoas se comportam nesses espaços públicos? Eles possuem uma infraestrutura adequada capaz de estimular o uso desses espaços? Como as pessoas os percebem e quais são os seus anseios perante cada um deles?

O conhecimento das dinâmicas socioespaciais possibilita um maior entendimento de como a cidade se configura e quais são alguns dos processos que a definem. Assim sendo, o presente trabalho, tem como objetivo geral analisar três espaços públicos da cidade de Bocaiuva/MG: a Praça WanDyck Dumont, a Praça Pedro Caldeira e a Praça da Estação Ferroviária com ênfase no significado que possuem.

Para que isso seja possível, é necessário entender, de maneira específica, os aspectos morfológicos, bem como as transformações que os referidos espaços públicos sofreram ao longo dos anos e como se apresentam atualmente. Objetiva-se entender, ainda, como os usuários percebem-nos e como se comportam quando os utilizam.

Os objetivos do trabalho foram traçados no intuito de, a partir dos resultados, fomentarem discussões acerca das dinâmicas e da importância dos espaços públicos de Bocaiuva, capazes de fortalecer positivamente a paisagem e as práticas urbanas da cidade.

O critério de escolha das praças que foram estudadas se deu a partir da importância histórica e pelo potencial urbanístico de cada uma delas. A Praça WanDyck Dumont e a Praça Pedro Caldeira estão localizadas geograficamente muito próximas uma da outra, no centro da cidade, e são os principais pontos de referência dessa localidade. Já a praça da Estação Ferroviária, situa-se em uma porção periférica – o bairro Pernambuco –, tendo como elemento marcante, o antigo prédio da Estação Ferroviária. Essa edificação foi tombada a nível Municipal pelo Conselho Deliberativo de Patrimônio Histórico e Cultural de Bocaiuva e restaurada com a finalidade de reintegrá-la à malha urbana da cidade, já que, durante muitos anos, permaneceu sucateada e em desuso pela maior parte da população.

O percurso metodológico adotado, para atingir os objetivos aqui traçados, encontraram suporte no campo disciplinar do Desenho Urbano. Sendo assim, os três espaços públicos escolhidos como estudos de caso, foram analisados tendo em vista as dimensões material e abstrata. A primeira abrange a concretude do espaço, ou seja, a morfologia resultante de processos específicos pelos quais passou ao longo do tempo até os dias de hoje. Já a dimensão abstrata refere-se ao plano conceitual no âmbito do valor de uso, da apropriação e das atividades que ali são estabelecidas. Os procedimentos metodológicos utilizados na pesquisa de campo foram as análises de morfologia urbana, comportamento ambiental e percepção ambiental.

Por conseguinte, a dissertação encontra-se estruturada em três capítulos.

No capítulo inicial, foi feita uma revisão bibliográfica acerca das principais teorias que abarcam a temática dos espaços públicos, assim como as definições, usos e contradições. Delimitou-se que a praça é o objeto de estudo da pesquisa e, com isso, foi traçado um panorama histórico do referido espaço público desde a antiguidade clássica até a contemporaneidade. O planejamento urbano também foi abordado no primeiro capítulo, com ênfase no papel de instrumento capaz de promover a cidade a um lugar mais agradável de se viver, quando contemplada por espaços públicos vívidos, atraentes e democráticos.

No segundo capítulo, foram feitas considerações de cunho metodológico com o detalhamento dos caminhos que foram seguidos para a concretização da pesquisa. Em seguida,

buscou-se a contextualização histórico-geográfica de Bocaiuva com breve retomada da história do município até os dias atuais para entender como se formou e quais as implicações do processo de urbanização. Adiante, com fundamentação baseada no capítulo teórico, a legislação e os planos urbanos de Bocaiuva foram analisados, brevemente, com o intuito de entender como os espaços públicos são geridos por esses instrumentos legais.

Por fim, o capítulo três trata-se do processo empírico, ou seja, das observações feitas em campo. Foram apresentados os resultados obtidos nas análises morfológicas, comportamentais e perceptivas das Praças Wandyck Dumont, Pedro Caldeira e da Praça da Estação. A partir dessas observações foi possível entender o funcionamento desses espaços públicos, e com isso, foi discutida a importância da participação social na vida política da cidade para que os espaços públicos passem por transformações pautadas no desejo dos seus usuários, aumentando, por conseguinte, as chances de serem mais utilizados.

## **1. REFERENCIAL TEÓRICO**

O presente capítulo versou sobre o tema de centralidade da pesquisa: espaços públicos e buscou nos principais autores que tratam do assunto, definições e perspectivas teóricas para um melhor entendimento do que se propõe estudar. Além das principais definições do termo, foi feito um retrospecto histórico das praças com ênfase no papel que desempenhavam desde a antiguidade clássica até a atualidade, explorando os seus significados na cidade contemporânea.

No bojo das discussões do presente capítulo, destacou-se, as principais teorias relacionadas ao planejamento urbano, que ressaltou aqui, como relevante instrumento capaz de promover a cidade a um lugar mais igualitário de se viver. Além disso, tratou-se da importância de espaços públicos como elementos intrínsecos das instâncias de planejamento, a fim de atingir os ideais de um ambiente urbano aprazível e estimulante para o desenvolvimento de atividades diversificadas e gratuitas.

### **1.1 Compreendendo o termo “Espaço Público”**

Face as estratégias de planejamento urbano vigentes, o futuro das cidades tem sido um assunto amplamente abordado, o que inclui, por conseguinte, uma busca pelo entendimento do papel desempenhado pelos espaços públicos na atualidade, para que sejam capazes de resgatar e reforçar a importância da permanência das pessoas como forma de promover a cidade a um lugar de vivacidade. Por conseguinte, importa dizer que o funcionamento da cidade diz respeito às pessoas e aos modos em que elas interagem nos espaços públicos, conferindo-lhes significados muito específicos.

Por ser uma temática que viceja discussão, foi necessário analisar as definições do termo espaço público, tendo em vista a sua “multiplicidade de sentidos para a sociedade, em função da cultura, dos hábitos e dos costumes” (CARLOS, 2016, p.130). Oportuno consignar que diante do que foi dito por Carlos não se pode reduzir o seu sentido a uma definição específica diante da sua complexidade. Portanto, pretendeu-se concatenar aqui, pontos de vista complementares acerca do assunto, no intuito de compreendê-lo e promover reflexões sobre sua importância na contemporaneidade.

Antes de entender os diversos significados que abrangem o espaço público, foi mister esclarecer o que é a esfera pública, em contraste à noção de esfera privada, que segundo Habermas (1984), são duas categorias de origem grega. Nas cidades dessa civilização, as duas esferas são rigorosamente separadas, sendo a pública destinada ao convívio dos cidadãos livres e a privada, pertencente a cada indivíduo em particular. Para Habermas (1984, p.15), “só à luz

da esfera pública é que aquilo que é consegue aparecer, tudo se torna visível a todos”. Neste passo, os eventos são caracterizados como públicos quando se contrapõem ao que é fechado, por serem de acesso a todos tanto em espaços públicos quanto em edifícios públicos (HABERMAS, 1984).

No entanto, essa dicotomia em relação aos dois termos não se aplica, necessariamente aos espaços públicos. Classificá-los como públicos em oposição ao privado, seria reduzir a sua complexidade de sentidos, o que para Gomes (2012, p.22), seria um equívoco uma vez que “há vários casos em que a atividade pública se inscreve em espaços que não são rigorosa e juridicamente públicos, como no caso dos cafés parisienses ou dos pubs ingleses [...], tantas vezes utilizados como exemplo clássico da visibilidade pública no século XIX [...]”. O autor traz na sua narrativa, espaços que embora tenham um regime de propriedade privada, exercem um certo grau de publicidade, como é o caso dos *shoppings*.

Um espaço é considerado como público, quando nele não há obstáculos para acessá-lo e quando não há nenhum tipo de obrigatoriedade, a não ser normas gerais de civilidade; basta estar lá e exercer a sua individualidade e respeitar a do outro (GOMES, 2012). Para tanto,

Podemos dizer, de imediato, que espaços públicos correspondem à dimensão espacial da política em sociedades democráticas ou republicanas (*res publica* quer dizer “coisa pública” em latim). Em outras palavras, esses espaços têm relação direta com a vida pública. Logo, trata-se da organização da vida em comum de homens que se definem como indivíduos, diferenciados e racionais, que almejam coexistir e tirar proveito de uma vida em comum sem que para isso tenham de renunciar à liberdade; são homens públicos. (GOMES, 2012, p.24)

Segundo Caldeira (2007, p.15), o termo espaço público passou a ser utilizado pelo urbanismo recentemente e está relacionado às funções que o espaço urbano assume, ou seja, “espaço urbano da praça, do mercado, do teatro, da estação, etc”. Neste raciocínio, é todo espaço de uso comum e de posse coletiva, através do qual conhecemos a essência da cidade, já que tudo nele é visível e passível de experimentação (NARCISO, 2009). Gehl e Svarre (2018), entendem que o espaço público é tudo aquilo que compõe o ambiente construído e está entre os edifícios, como as ruas, praças e becos, por exemplo; é onde a vida se desenrola – pessoas caminham, conversam, comercializam seus produtos ou sentam-se para observar o movimento.

Carlos (2016) entende que o sentido do espaço público está relacionado às atividades realizadas pelos indivíduos, portanto, considera-o como lugar de troca social. Por reunir pessoas com bagagens culturais distintas e pertencentes a vários contextos, é um lugar de ambiguidades e conflitos de interesses, sendo que, dado ao acaso, tudo pode acontecer de maneira inesperada. São essas tensões que caracterizam um determinado espaço como público, pois é a partir da

variedade de usos que percebemos que ele é acessível a todos. Carlos (2016), em conformidade com Gehl e Savarre (2018), o espaço público é um lugar concreto onde a vida na cidade é realizada, palco de acontecimentos diversos que vão desde o simples contato corriqueiro do dia a dia, às festas, feiras, manifestações políticas e religiosas. Essas interações são distintas daquelas que acontecem nos espaços privados, já que tudo está exposto aos olhares e aos julgamentos das pessoas; desse modo, é admitido que há um certo convencionalismo em relação ao seu uso (ANDRADE; JAYME; ALMEIDA, 2009).

O entendimento de Gomes (2018) sobre o que é espaço público relaciona-se ao seu viés político manifestado através das diversas ações de indivíduos que questionam os valores e as regras impostas. Assim sendo, não existe a definição de um espaço perfeito, dotado somente de virtudes, muito antes pelo contrário; embora haja harmonia em seus domínios, sempre surgirão problemas que contestarão a ordem estabelecida, criando possibilidades de diálogos que promovem ajustes. Para ele, utilizar o espaço livremente já é um ato político, tendo em vista o seu passado cheio de restrições e estratificações sociais, que determinavam, mais do que hoje, quem e como deveria utilizá-lo (GOMES, 2018).

Sob perspectiva crítica, Serpa (2016) tipifica o espaço público como mercadoria de consumo para classes mais abastadas, por ser, muitas vezes, concebido seguindo os moldes capitalistas de produção da cidade. O que dá a entender é que, em alguns contextos, a implementação desses espaços não visa o bem comum, e sim, a valorização de bairros de classe elevada que, com os espaços ajardinados, embelezam a paisagem urbana para o usufruto de um tipo específico de público.

Por outro lado, Narciso (2009), levanta a discussão das alterações nas formas de consumo da sociedade contemporânea por meio da criação de espaços ligados ao uso privado ou semiprivado. Nesse sentido, as políticas urbanas contribuem para a proliferação de *shoppings centers* e centros comerciais, como mecanismos de acumulação de capital fazendo com que os espaços de dimensão pública sejam reduzidos a “meros sobejos da urbanização” (NARCISO, 2009, p. 268) sem nenhum atrativo que estimule a permanência das pessoas; não há interesse em estimular a estadia em lugares em que não haverá consumo.

Ora, face as considerações aduzidas, foi de interesse desse trabalho, tratar de um espaço público em específico – a praça, elemento morfológico facilmente encontrado em vários pontos da cidade. Conforme Caldeira (2007, p.4), a praça se destaca “como símbolo urbano, palco de eventos históricos, espaço agregador, ou local de confluência”. Conformada por edificações de variados usos e tipicamente circundada por ruas, ela dispõe de elementos como paisagismo, mobiliário urbano e pavimentação para atrair grupos de pessoas e possibilitar encontros.

Decerto, não pode ser considerada apenas como “um espaço físico aberto, mas também como um centro social integrado ao tecido urbano” (ALEX, 2011, p.23).

Lynch (1981, p.442-443) define a praça como:

um modelo diferente de espaço aberto urbano, tomado fundamentalmente das cidades históricas europeias. A plaza pretende ser um foco de atividades no coração de alguma área “intensamente” urbana. Tipicamente, ela será pavimentada e definida por edificações de alta densidade e circundada por ruas ou em contato com elas. Ela contém elementos que atraem grupos de pessoas e facilitam encontros: fontes, bancos, abrigos e coisas parecidas. A vegetação pode ou não ser proeminente (...).

Lamas (2004, p.101), considera a praça como um elemento morfológico característico das cidades ocidentais, provenientes de um “alargamento ou confluência de traçados – pela organização espacial e intencionalidade de desenho”. Ela surge da intenção de se projetar um elemento de função estruturante da malha urbana, onde acontecem manifestações diversas da vida pública. É diferente dos caminhos e das ruas, pois não é apenas local de passagem, mas principalmente um lugar propício para pausas tanto curtas quanto prolongadas, ou seja, “enquanto a rua simboliza movimento – ‘por favor, siga em frente’ -, psicologicamente a praça sinaliza a permanência” (GEHL, 2015, p.38). No Brasil, seguindo o pensamento de Robba e Macedo (2010, p.16), todo “espaço verde público, seja arborizado, ou simplesmente gramado, um canteiro central de avenida ou espaço livre entre edifícios, é denominado praça”. Do mesmo modo, são consideradas praças, “pequenas áreas destinadas ao lazer esportivo em bairros habitacionais até os grandes complexos de articulação da circulação urbana em áreas centrais” (ROBBA; MACEDO, 2010, p.16).

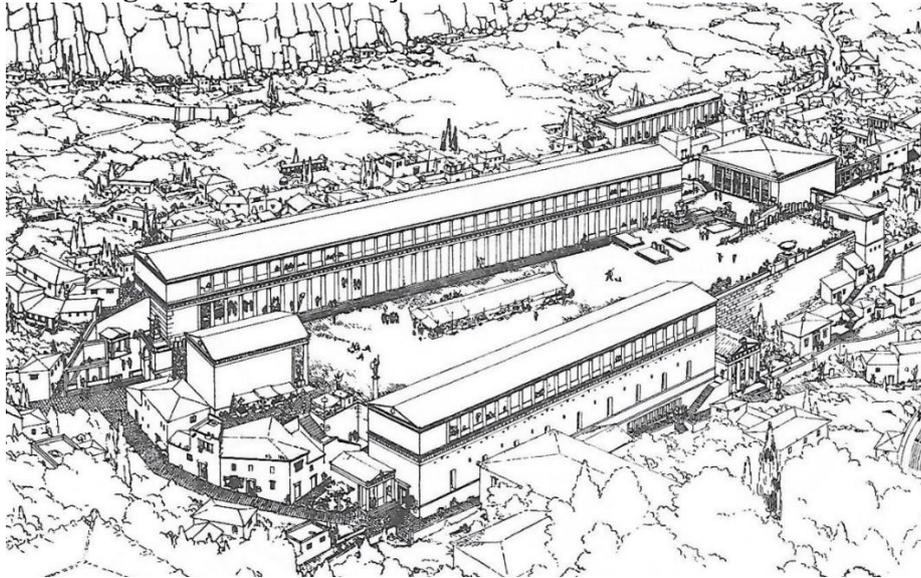
Em vista dos argumentos apresentados, infere-se que, o valor simbólico da praça está imbricado aos hábitos e aspectos culturais de um povo, por ser considerada um espaço tanto de lazer quanto de convivência. Uma vez entendido o seu significado, convém pôr em relevo qual o papel que desempenham nas cidades contemporâneas. Para que isso seja possível, é proposto um retrospecto na história desse espaço público com o intuito de estabelecer um diálogo com os usos e funções do presente, a fim de verificar semelhanças, diferenças e entender a sua origem.

## **1.2 Panorama histórico dos Espaços Públicos nas cidades: o papel das praças**

Desde a Antiguidade, a praça ocupava uma posição de destaque, não somente por ser um espaço de confluência social, mas por estar diretamente ligada ao processo de formação das cidades. Conforme Benevolo (2017, p.78), o espaço da cidade grega era dividido em três zonas:

“as áreas privadas ocupadas pelas casas de moradia, as áreas sagradas – os recintos com os templos dos deuses – e as áreas públicas, destinadas às reuniões políticas, ao comércio, ao teatro, aos jogos esportivos etc”. Nesse caso, a Ágora (figura 1) era o principal ponto de encontro das cidades gregas.

**Figura 1- Reconstituição da ágora helenística de Assos**



Fonte: Benevolo (2017, p.132)

Assegura-se que por ser um espaço aberto de notória importância dimensional, caracterizava-se com limites precisamente definidos pela localização de edifícios institucionais, sagrados e comerciais. Considerava-se o lugar do domínio político, onde cidadãos livres compartilhavam a palavra e tomavam decisões. Localizada em um ponto estratégico para que o seu conjunto pudesse ser visto por toda a comunidade, desempenhando, uma função estética no contexto urbano, ao mesmo tempo em que era lugar de importantes práticas cidadinas (CALDEIRA, 2007). Reforçando o que foi dito por Caldeira, ao descrever sucintamente a organização da *polis* grega, Leonardo Benevolo (2017, p. 76), reconheceu a Ágora como um lugar de assembleia dos cidadãos onde,

se reúne para ouvir as decisões dos chefes ou para deliberar. O local de reunião é usualmente a praça do mercado (que também se chama ágora), ou então, nas cidades maiores, um local ao ar livre expressamente aprestado para tal (em Atenas, a colina de *Prnice*).

A cidade política tinha a função de administrar, proteger, explorar e controlar territórios por meio de sua força e, embora existisse o comércio, não era a principal atividade que a tipificava (LEFEBVRE, 1999). A Ágora, portanto, reunia os habitantes da cidade para as

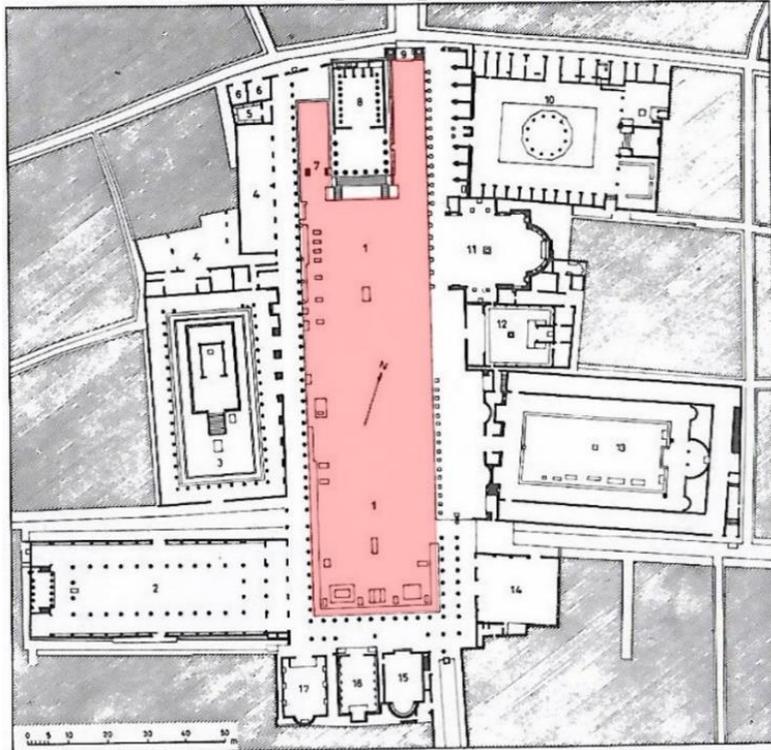
principais tomadas de decisão e para socializar, representando, por isso, um espaço de relevância para os gregos.

Contudo, no império Romano, o Fórum era o núcleo central da cidade e exercia papel de destaque no que diz respeito à vida cívica e aos encontros da população. O conjunto arquitetônico formado pelo Fórum romano se destacava na malha urbana da cidade por sua decoração rica, composta por arcos, esculturas e colunas. A cidade romana era marcada pelo contraste entre o vazio do Fórum, localizado no coração da cidade e, o entorno denso, cercado por edificações religiosas, institucionais e comerciais (CALDEIRA, 2007). Não obstante,

O fórum não era simplesmente uma praça aberta. Tal como se desenvolveu em Roma, era antes todo um recinto, complexo no traçado, no qual santuários e templos, os prédios da justiça e as casas do conselho, e espaços abertos circundados por majestosas colunatas, desempenhavam um papel. (MUMFORD, 1998, p. 244)

A praça do Fórum (figura 2) atraía a população da cidade que se reunia no local com intuito de consumir produtos comercializados, participar de cultos e interagir uns com os outros, ou seja, serem espectadores ou atores da vida pública. Além disso, nas cidades de origem militar, a praça era o lugar onde se podia ver o desfile dos oficiais em carros de combate, exibindo premiações e impondo poder. Em suma, o Fórum era o lugar das sociabilidades romanas sejam elas políticas, militares, festivas ou comerciais (MUMFORD, 1998). Nessa perspectiva, é inquestionável que tanto a Ágora quanto o Fórum foram espaços públicos de inegável valor para as cidades gregas e romanas, constituindo por conseguinte, verdadeiros centros da vida social e política.

**Figura 2- Planta do Fórum principal de Pompéia (em destaque)**



Fonte: Benevolo (2017, p.167). Adaptado pelo autor.

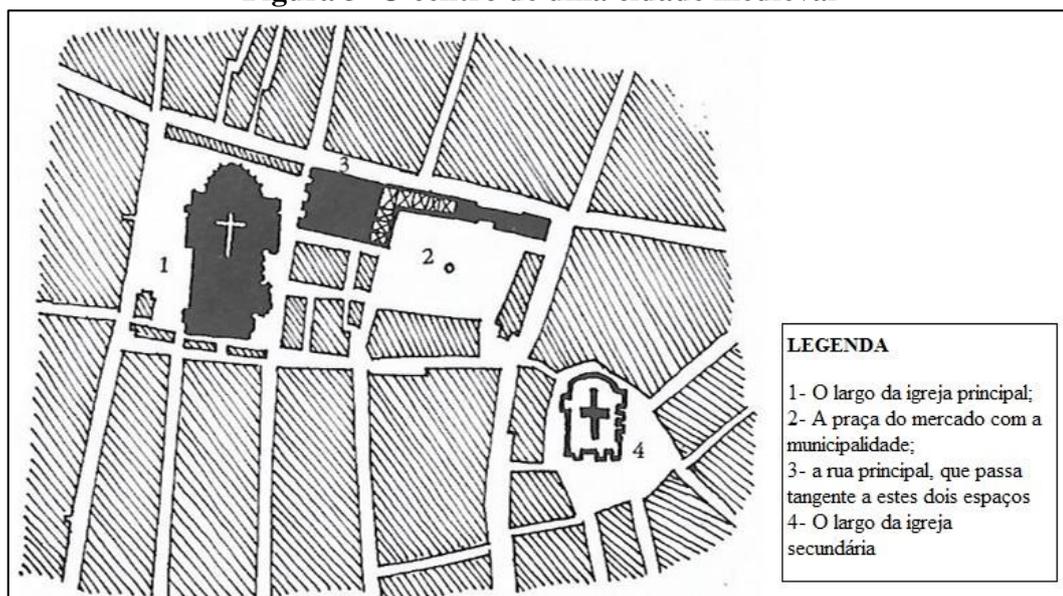
Consoante a Benevolo (2017, p. 251), com a queda do Império Romano “a vida das cidades diminui e, em muitos casos, se interrompe”. Nesse momento, os habitantes da cidade antiga se dispersam pelo campo em busca do cultivo das terras para subsistência, formando bases da sociedade feudal. Em consonância com Andrade (1992), nos fins da Idade Média, o fortalecimento da classe burguesa, junto aos reis absolutistas enfraqueceu o sistema feudal e viabilizou o crescimento da cidade que agora, tinha por destaque a função comercial, além da função política. Conforme apontado por Lefebvre (1999), a praça do mercado se torna o elemento central da trama urbana e, conseqüentemente, o lugar de encontro das coisas, das pessoas e da troca.

Quanto à forma, as cidades medievais se constituíam sem respeitarem regras preconcebidas, seguindo um caráter espontâneo, seja pela escassez dos meios, ou pela falta de técnicos especialistas. Dessa maneira, as novas edificações se erguiam adaptando-se ao meio natural, ou entre as ruínas do antigo ambiente construído. Em virtude disso, a cidade medieval não tem uma forma específica, mas sim, todas as formas possíveis por se adaptar livremente às circunstâncias nas quais se encontrava (BENEVOLO, 2017).

O contraste entre a malha urbana densa e o vazio da configuração da praça é marcado pelas edificações que, com andares múltiplos, abrem-se para o espaço público, delimitando sua forma e destacando-o como marco visual. Esse espaço (figura 3) deu lugar a diversos poderes

de ordem política, religiosa e comercial. Portanto, uma cidade de porte maior nunca se restringia a apenas um centro; nesse contexto, espalhava-se em seu tecido “um centro religioso (com a catedral e o palácio episcopal), um centro civil (com o palácio municipal) um ou mais centros comerciais com lojas e os palácios das associações mercantis” (BENEVOLO, 2017, p.269). Conseqüentemente, a praça como espaço de manifestação popular era o lugar das feiras, procissões, apresentações teatrais, julgamentos e execuções públicas, o que demonstrava o poder das leis (CALDEIRA, 2007).

**Figura 3- O centro de uma cidade medieval**



Fonte: Benevolo (2017, p.270). Adaptado pelo autor.

No período do Renascimento, seguindo a ideia dos tempos modernos, a espontaneidade do espaço medieval é substituída pela ordem e disciplina como forma de retomar a valorização estética presente na civilização clássica. Isto posto, “praças, ruas e avenidas transformam-se nos principais elementos de reformas e intervenções urbanas” (CALDEIRA, 2007, p. 27). Nesse momento, as alterações acontecem de maneira pontual procurando atingir ao objetivo da cidade ideal:

Na prática, os príncipes da Renascença e seus arquitetos intervêm no organismo de uma cidade medieval já formada, e a modificam parcialmente, completando os programas que ficaram inacabados no século XIV, ou introduzindo novos programas mais ou menos ambiciosos, que quase sempre se mostram desproporcionados e irrealizáveis. (BENEVOLO, 2017, p.425)

As praças eram elementos de rígida geometria que estruturavam o desenho urbano com o intuito de organizar a paisagem que adquiria novas formas a partir das intervenções as quais

destruíram os tecidos medievais (CALDEIRA, 2007). O arranjo arquitetônico da *Piazza Del Campidoglio* (Figura 4) feito por Michelangelo foi trazida tanto por Benevolo (2017, p.449-451) quanto por Caldeira (2007, p.29), como exemplo dessas transformações ocorridas na época da Renascença. Após a metade do século XVIII, a burguesia mercantil tomou força no cenário urbano e os espaços de dimensão pública, sobretudo as ruas e as praças, perderam a força enquanto lugares privados se tornaram os principais focos de sociabilidade dos burgueses. Os lugares mais frequentados eram os cafés, jardins particulares, teatros e as óperas que recebiam, além da elite local, algumas classes laboriosas (CALDEIRA, 2007).

**Figura 4- A praça do Capitólio em Roma**



Fonte: <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)> Foto de Victor Hugo Mori

Com a expansão intensa das trocas comerciais e da produção mercantil, nasceu a industrialização e com ela, mudanças radicais na estrutura da cidade (LEFEBRE, 2001). Os avanços tecnológicos advindos do desenvolvimento industrial e a oferta de trabalho nas fábricas deixaram a cidade atraente para imigrantes de todas as partes e ela experimentaram um crescimento muito rápido que transformou o cenário urbano e as condições de vida das pessoas. Na visão de Lefebvre (1999, p.23) “a não-cidade e a anticidade vão conquistar a cidade, penetrá-la, fazê-la explodir, e com isso estendê-la desmesuradamente, levando à urbanização da sociedade, ao tecido urbano recobrando as remanescências da cidade anterior à indústria”. O autor relatou que a nova realidade urbana no período industrial era ao mesmo tempo amplificada e estilhaçada, pois perdeu características importantes da época precedente.

O núcleo já não era um lugar que possibilitava acomodações confortáveis. As ruas eram demasiadamente estreitas e as casas muito compactas, por esse motivo, as classes abastadas mudaram-se para a periferia e as edificações abandonadas transformaram-se em lar dos mais pobres e dos recém-chegados à cidade industrial. Sobre a estrutura das cidades industriais inglesas do século XIX, Benevolo (2017, p.566) discorreu:

[...] o agrupamento de muitas casas num ambiente restrito impede a eliminação dos refugos e o desenvolvimento das atividades ao ar livre: ao longo das ruas correm os esgotos descobertos, se acumulam as imundícies, e nos mesmos espaços circulam as pessoas e os veículos, vagueiam animais, brincam as crianças. Além do mais, os bairros piores surgem nos lugares mais desfavoráveis: perto das indústrias e das estradas de ferro, longe das zonas verdes. As fábricas perturbam as casas com as fumaças e o ruído, poluem os cursos de água, e atraem um trânsito que deve misturar-se com o das casas.

Depreendeu-se pela narrativa do autor que a cidade estava em estado alarmante (figura 5), sobretudo a vida pública já não era mais atraente, visto que a desordem e a estratificação social impediam a interação entre classes distintas no cenário urbano. Questões de salubridade também eram preocupantes e, em consequência disso, a cólera se espalhou pela Europa em 1830. Os refugos eram despejados nos espaços de circulação comum entre pessoas, animais e automóveis, formando um verdadeiro esgoto a céu aberto que colocava em risco a qualidade das pessoas da cidade (BENEVOLO, 2017).

**Figura 5 - Uma rua de um bairro pobre em Londres (Dudley Street)**



Fonte: Benevolo (2017, p.560)

A falta de coordenação e a não-regulação das iniciativas públicas e privadas fizeram com que a cidade chegasse a esse ponto até que a partir de 1848, as leis sanitárias começaram a ser implementadas na Europa e as grandes cidades, chamadas de pós-liberais, puderam ser reorganizadas. As intervenções já não poderiam ser mais pontuais, pois a cidade, como um todo, precisava de mudanças urgentes para se adequarem às novas demandas sociais, econômicas e de higiene. Outrossim, a cidade moderna tinha que ser o reflexo de todos os avanços tecnológicos que surgiram com o desenvolvimento da indústria (CALDEIRA, 2007).

As reformas higienistas que aconteceram em Paris, entre 1851 e 1870, sob o comando

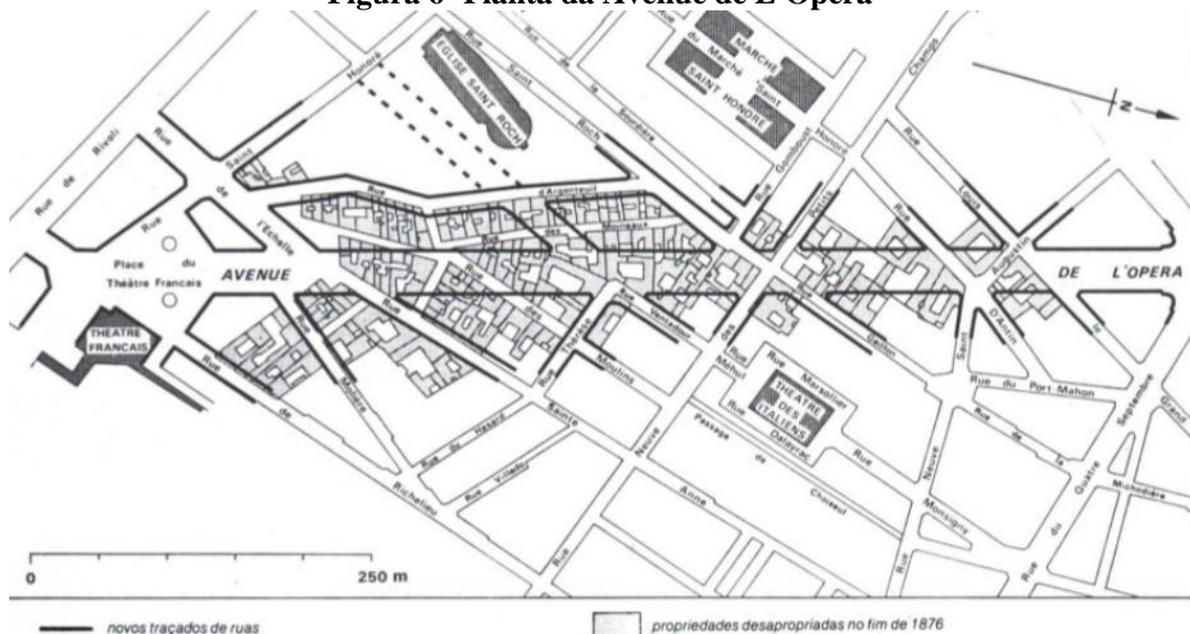
do Imperador Napoleão III e do Prefeito, o Barão de Haussmann, foi o exemplo que se destacou, nesse período da história (BENEVOLO, 2017). A estrutura das ruas de Paris foi radicalmente modificada; quarteirões inteiros foram devastados para que avenidas imponentes fossem abertas a fim de facilitar a circulação de enorme contingente de modais de transporte (figura 6). Os famosos *boulevards* parisienses, juntamente com os parques e rígidos padrões estéticos para as fachadas das novas construções, tornaram-se modelo para as demais cidades. O espaço público, no entanto, perdeu a sua força enquanto lugar de sociabilidade, já que as calçadas e as vias públicas não eram mais locais em que as pessoas se reconheciam. No caso em tela, Benevolo (2017, p. 595) destaca,

Todas as diversidades e as excentricidades dos indivíduos e dos grupos podem ser cultivadas no labirinto dos ambientes internos, ao passo que se perdem ao sair para rua, onde uma multidão de pessoas se encontram e se ignoram entre si.

Corroborando com o que foi observado anteriormente, Caldeira (2007, p.33) explica o sentido da praça vazia e em desuso pela população,

A praça assume o papel de elemento de composição do sistema viário – lugar de passagem, entroncamento, *carrefour*, *rond-points*. Duas imagens refletem a dimensão dessa nova metrópole: o *Boulevard Haussmann* e a *Place de l'Etoile* – a praça-carrefour. (...). Essa nova escala da metrópole moderna anuncia um novo fenômeno para os espaços públicos: o esvaziamento e a perda de características tradicionais.

**Figura 6- Planta da Avenue de L'Opéra**



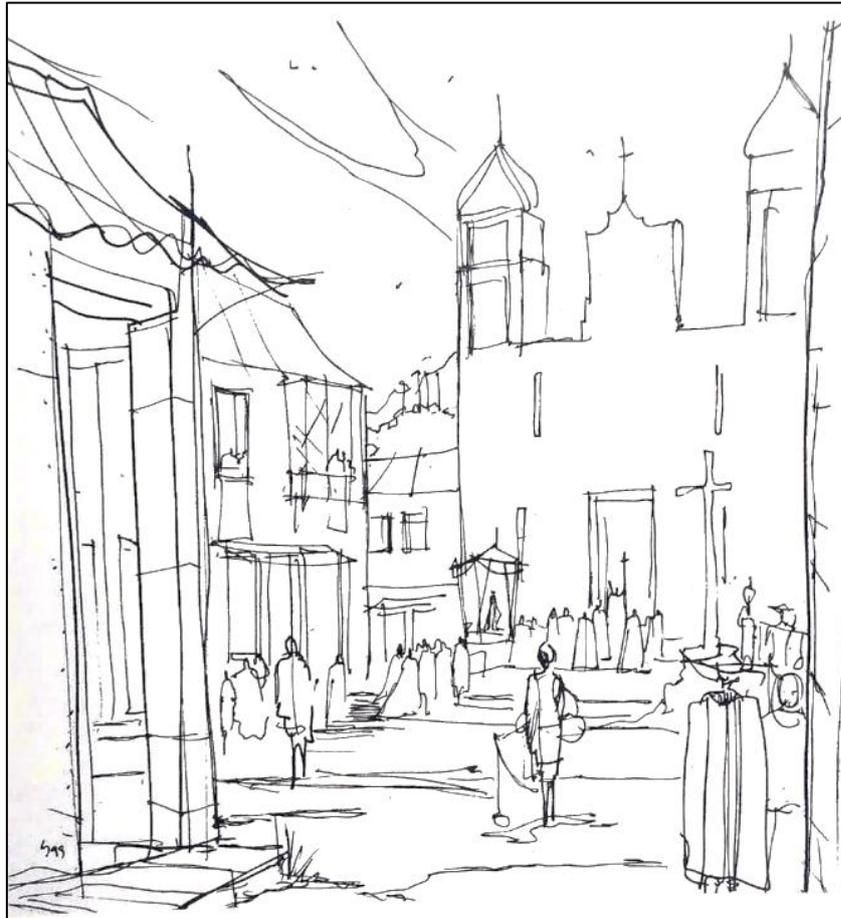
Fonte: Benevolo (2017, p.591)

Infere-se que Paris foi a cidade da Europa que mais se transformou no século XIX, apresentando grande fascínio e, ao mesmo tempo, uma perturbação pelo novo ambiente criado (BENEVOLO, 2017). A cidade era moderna e livre dos problemas que ameaçavam a saúde da população, e apresentava-se com uma nova roupagem e novas problemáticas, sobretudo os espaços públicos que, cada vez mais dependentes de um sistema viário, tornaram-se desconectados das suas áreas adjacentes (CALDEIRA, 2007). Tais transformações urbanas acontecidas na cidade Pós-liberal consolidaram-se como modelos universais e foram reproduzidas em diversas cidades, inclusive nas colônias europeias, rompendo com a desordem e espontaneidade das configurações urbanas.

O esforço de voltar à origem dos processos de urbanização e os reflexos nos espaços de dimensão pública, é importante para contextualizar a realidade das cidades e das praças brasileiras, que preservam traços da herança dos colonizadores europeus (ROBBA; MACEDO, 2010). As formações urbanas brasileiras, principalmente as cidades reais, constituíram-se através dos preceitos estabelecidos pela coroa portuguesa por meio das cartas régias. Ao contrário da concepção de que as cidades coloniais não seguiam um rigor de planejamento, como aponta Abreu (1996), eram adotados, no entanto, padrões urbanísticos que vão, “desde a escolha topográfica dos sítios e do traçado, até a constituição dos elementos morfológicos – quarteirões, lotes, ruas, praças –, resultando em certa composição arquitetônica” (CALDEIRA, 2010, p.20).

Nessas cidades, as praças estavam ligadas à formação do núcleo urbano e se configuravam, conforme ilustra a figura 7, circundadas por vias e edificações com funções cívica, religiosa ou comercial. Eram lugares de suma importância no dia a dia da cidade, por serem pontos de encontro da população (CALDEIRA, 2010). No entanto, a praça colonial, diferentemente das praças da cidade medieval europeia, permitia que todas as “funções acontecessem no mesmo logradouro, englobando as atividades sacras e profanas, civis e militares” (ROBBA; MACEDO, 2010, p.22). Reis (2000, p.134), destaca o papel da praça dos fins do século XVI como um lugar de “atenção e de focalização urbanística” onde eram realizadas atividades como “reuniões religiosas, cívicas e recreativas e atividades de comércio, como feiras e mercados” (REIS, 2000, p. 135).

**Figura 7- Largo colonial configurado pelo casario do entorno**



Fonte: Robba; Macedo (2010, p.19)

Pode-se assegurar que um dos momentos históricos que marcou o cenário da colônia, foi a vinda da família real portuguesa para o Brasil, em 1808, época em que se deu início a profundas transformações em todos os setores, inclusive urbanísticos (ABREU, 1996). Na cidade do Rio de Janeiro, foram abertas ruas com calçamentos e as fachadas das edificações foram reformadas, para acomodar a corte portuguesa. O espaço público era o ponto de encontro e convívio entre todos os tipos de pessoas, tornando-se assim, “cenário para a introdução de noções como ‘civildade’, ‘politesse’, ‘cortesia’”. (CALDEIRA, 2007, p.120)

A passagem do Brasil colônia para o Brasil Império também trouxe mudanças significativas para a paisagem das cidades, quando as influências higienistas europeias tomaram força no país, especialmente na cidade do Rio de Janeiro, visto que as epidemias, por volta de 1850, devastavam a população e elevavam as taxas de mortalidade da capital (ABREU, 1996). As soluções higienistas tomadas nessa época materializaram-se na cidade:

no aterro de pântanos, na construção do sistema de esgotos sanitários, na melhoria considerável do abastecimento d’água, na condenação das habitações coletivas, e no

apoio de um urbanismo que promovia a construção de ruas largas e de “casas higiênicas” (ABREU, 1996, p.168-169).

Todavia, conforme o mesmo autor, essas ações ainda não foram suficientes para dizimar as epidemias no Rio, colocando assim, as teorias elaboradas pelo saber médico subjugadas aos planos de ação dos engenheiros, na segunda metade do século XIX, que pensavam a cidade de forma mais holística.

As ideias higienistas desses profissionais reverberaram no período republicano, época em que o ideal era modernizar os centros e negar o passado, ligado à monarquia, de forma a consolidar o status de república. As novas praças vinham de planos rígidos seguindo modelos racionais, geométricos e ajardinados, em substituição ao vazio da praça tradicional. Essas eram verdadeiros símbolos da atuação do Estado no espaço urbano, exercendo dessa forma, a função cívica e cercadas por edificações de caráter educacional, social e cultural (CALDEIRA, 2010). A praça era projetada com o intuito de ser carregada de significados e,

para destacar-se na malha urbana, a praça passa a assumir novas configurações e a desempenhar novos papéis. O caráter estético sobrepõe-se ao caráter funcional da praça, influenciando sua composição. Na metrópole do controle e das regras, a paisagem ordenada e organizada constitui-se como paradigma urbano, conferindo ao modelo da praça o conceito de natureza domesticada (CALDEIRA, 2010, p.136-137)

O rompimento com os padrões estabelecidos na cidade pós-liberal aconteceu na época do modernismo ao longo do século XX. Artistas e técnicos começaram a criticar o cenário em que viviam e a combaterem os mecanismos que o produziam, passando a implementar uma nova ordem na prática da construção e do urbanismo. A ordem era racionalizar a cidade colocando circulação e eixos viários em primeiro plano e espaços abertos em escalas monumentais, sem nenhum atrativo para o seu uso, como era o caso das cidades modernistas que, para Le Corbusier, deveriam exercer a função de habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito (BENEVOLO, 2017).

Nessa esteira, a praça da cidade modernista surgiu apenas como um lugar de circulação, muitas vezes isolada dos conjuntos arquitetônicos que negam o convívio, o que fez compreender a perda da simbologia da praça como um espaço coletivo de interações carregado de significados históricos. Como lembrado por Sobarzo (2006), a desigualdade presente nos espaços modernos deu-se pelo desenvolvimento do sistema capitalista que, por essência, promoveu a desigualdade. Conforme Caldeira (2007, p. 188),

A praça assume o papel de lugar de passagem, *carrefour*, entroncamento. A sua função tradicional de ponto de encontro, centro vital da vida urbana e nó estruturador da cidade, é substituída por alternativas que incentivam a produção de espaços vazios. A praça transforma-se, gradativamente, em imensas áreas destituídas de qualquer equipamento ou mobiliário, diluídas na malha viária.

As cidades contemporâneas são o reflexo desses ideais de reconfiguração do espaço que, muitas vezes, negligenciaram os habitantes da cidade em nome dos ideais voltados para o consumo e tráfego de veículos. Na visão de Lefebvre (2001, p. 20) “hoje, o valor de troca prevalece a tal ponto sobre o uso e o valor de uso que quase se suprime o último”. Ou seja, a cidade se vê imersa em uma lógica capitalista de produção do espaço que coloca o consumo das novas classes médias como o motor das transformações urbanas (SERPA, 2016).

Jane Jacobs (2011) em seu livro *Morte e Vida de Grandes Cidades* levantou a discussão acerca da importância do resgate da sociabilidade nos espaços de dimensão pública na cidade, na década de 1960, através da mudança do pensamento urbanístico herdado do Modernismo. Consoante a autora, a obra é um “ataque aos fundamentos do planejamento e da reurbanização ora vigentes” (JACOBS, 2011, p. 1). Em consequência disso, as mudanças nos padrões de intervenção urbana tentaram resgatar o que ficou perdido, uma vez que, depois de tantos anos de negligência com os cidadãos, verdadeiros proprietários da cidade, percebeu-se que há a necessidade de retomar o pensamento de criar cidades mais humanizadas.

Nesse contexto, o espaço da praça ressurgiu como o protagonista dos espaços coletivos, principalmente nas ações de resgate de qualidade urbana concretizadas em intervenções de áreas centrais, de locais históricos, e mesmo de espaços reabilitados de pequenas praças. Essa tendência de intervenção pontual parece alinhar as propostas urbanas contemporâneas, caracterizando-se como uma reação aos grandes planos urbanos paradigmáticos do séc. XX (CALDEIRA, 2007, p. 35)

Jan Gehl (2015), arquiteto urbanista dinamarquês, defende a tese de que os espaços públicos devem estar no centro das preocupações das agendas políticas das cidades, consubstanciando aquilo que foi dito por Jacobs (2011). Nesse prisma, através das reformas estruturais que respeitam a escala humana e os desejos das pessoas em relação ao espaço, esses lugares reintegram-se na malha urbana e têm o seu uso estimulado, ainda que através de relações impessoais de indivíduos que não interagem entre si (SOBARZO, 2006). Para que isso seja possível, é imperioso considerar os novos usos que são estabelecidos nesses espaços sem negligenciar nenhuma manifestação ou segmento social, admitindo nesse ponto, a heterogeneidade dos espaços públicos como forma de garantir que sejam de fato, democráticos (GOMES, 2018).

### 1.3 O Espaço Público na cidade contemporânea

O retrospecto histórico a respeito da importância do espaço público nas cidades ao longo do tempo, possibilitou uma reflexão sobre o papel que ele desempenha na contemporaneidade. Percebeu-se sua relevância, sobretudo das praças, por estarem ligadas aos processos de formação das cidades e por serem geradoras de sociabilidade. Apesar disso, é notório que, atualmente, houve uma transformação dos espaços públicos que “assumem a desigualdade e a separação como valores estruturantes” (SOBARZO, 2006, p.94). O referido autor considera o espaço público como um “possibilitador das relações sociais” que por sua vez, segue a lógica desigual do sistema capitalista. As novas formas de sociabilidade, heranças do Modernismo, se caracterizam pela maneira com que as pessoas utilizam o espaço, sem interações muito próximas, anônimas e distantes.

Asseveram, Andrade e Baptista (2015), que essas novas formas de interação já foram motivo de estranhamento para alguns autores que passaram a alimentar a ideia da morte dos espaços públicos da cidade. Em suma, sustentaram essa teoria levando em consideração que os espaços, muitas vezes, eram meramente destinados à circulação e não à permanência de pessoas. Nesse ponto, salientaram que são utilizados no dia a dia como espaços de passagem, pois estão no caminho para casa ou para o trabalho (ANDRADE; BAPTISTA, 2015). Um outro ponto que sustentou essa tese, trazido pelos autores, foi a clara divisão da cidade em zonas habitadas por classes mais abastadas e periféricas que reforçaram os processos de segregação socioespacial, refletidos no espaço público. Essas diferenças socioeconômicas geram conflitos de todas as ordens, em específico, quando alguns espaços estão condicionados à marginalidade, uso de drogas, prostituição, entre outros – fruto da desigualdade social. Tais “contra-usos” (LEITE, 2002), do espaço público, indesejáveis por uma parcela da população, geram desconfortos e apelos à segurança, o que conseqüentemente, provoca o seu esvaziamento. Para não se exporem a riscos, as classes privilegiadas tendem a evitá-lo, utilizando veículos particulares para se locomoverem, ou se isolando em espaços fechados por muros, como condomínios, em que podem conviver tranquilamente rodeadas por pessoas do mesmo nicho social (ANDRADE; BAPTISTA, 2015). Nessa lógica de pensamento, o espaço público está em crise, tendo em vista todos esses conflitos de interesses de grupos distintos que não se misturam.

Gehl (2015) acredita que a visão negativa vinculada aos espaços públicos se deve às mídias que constantemente reportam, com um certo teor sensacionalista, acontecimentos que despertam o pânico da população. Nesse prisma, acrescenta que:

Jornais e TV representam o oposto dessa inequívoca oportunidade de as pessoas experimentarem em primeira mão a vida cotidiana da cidade. A informação dada por esses meios de comunicação concentra-se, sobretudo, em reportagens de acidentes e assaltos ou outras formas de agressão e apresenta um quadro distorcido do que realmente ocorre na sociedade. Medo e generalizações grosseiras abundam nesse tipo de atmosfera. É interessante perceber como as estratégias de prevenção ao crime enfatizam o reforço dos espaços comuns para que o encontro entre vários grupos sociais seja parte rotineira da vida cotidiana. Pode-se pensar em proximidade, confiança e consideração mútua como estando em direta oposição a muros, portões e maior presença policial nas ruas. (GEHL, 2015, p.28)

Importa mencionar que em consequência dessa constante mediação das mazelas que acontecem nos espaços públicos, alguns grupos, ao se depararem com as disparidades que aparecem na mistura de gostos, classes, e práticas, migram de um determinado local para outro, buscando uma certa exclusividade. Passam a frequentar, então, lugares que são compatíveis com o universo ao qual pertencem e que tenham um perfil homogêneo de frequentadores, o que, sob o ponto de vista de Gomes (2018), é uma tendência cada vez mais comum na contemporaneidade.

Cabe pontuar que os projetos de intervenção urbana, que visam requalificar, renovar ou revitalizar áreas que de alguma forma estão na mira de interesses particulares que excluem o bem comum, colaboram para gerar um quadro de segregação e ratificam a ideia de decadência dos espaços públicos (SOUZA, 2016). Angelo Serpa (2016), por conseguinte, elucida que espaços públicos estrategicamente posicionados ou requalificados em bairros destinados às classes mais abastadas culminam em uma valorização imobiliária da localidade. A função desses espaços é de fascínio de usuários pretendidos para a área “tornando-se peças publicitárias das administrações locais, sem relação com as práticas sociais cotidianas, que talvez pudessem lhes conferir algum conteúdo ou significado” (SERPA, 2016, p.85). As políticas públicas que viabilizam essas práticas no cotidiano são pautadas segundo o mesmo autor, em ideais higienistas que buscam o pacifismo e a beleza estética. Isto posto, ilustra-se esse pensamento com exemplos de espaços públicos, neste caso o parque, que têm por finalidade reforçar a especulação imobiliária. Nessa perspectiva,

Nas grandes cidades do Brasil e do mundo ocidental, a palavra de ordem é, portanto, investir em espaços públicos “visíveis”, sobretudo os espaços centrais e turísticos, graças às parcerias entre os poderes públicos e as empresas privadas. Esses projetos sugerem uma ligação clara entre “visibilidade” e o espaço público. Eles comprovam também o gosto pelo gigantismo e pelo “grande espetáculo” em matéria de arquitetura e urbanismo. De uma forma deliberada, os novos parques públicos se abrem mais para o “mundo urbano exterior” e se inscrevem num contexto geral de “visibilidade completa” e espetacular. Projetados e implantados por arquitetos e paisagistas ligados às diferentes instâncias do poder local – verdadeiras “grifes” do mercado imobiliário -, os novos parques tornam-se importante instrumento de valorização fundiária (SERPA, 2016, p.26).

A respeito do fenecimento dos espaços públicos, Gomes (2018, p.117), em contraposição a essa ideia, critica os seguidores dessa interpretação que tendem a ignorar, devido às suas referências fantasiosas, que “o funcionamento dos espaços públicos nunca foi pensado como um modelo ideal, de perfeição e obliteração de conflitos.” O autor prossegue defendendo a ideia de que é a partir do surgimento desses problemas que se abre um espaço de diálogo entre as diversas instâncias da sociedade, com o intuito de resolvê-los. Dessa maneira, o espaço público nunca é pronto e acabado, sendo assim, passível de contestação por diversos motivos.

Ao contrário do que alguns autores pensam, é a capacidade de comunicar e gerar contradições que o mantém vivo (GOMES, 2018); isso significa que o sentido de público do espaço vem do seu uso real, “na medida em que permite a relação social através da simultaneidade de usos” (CARLOS, 2016, p.134). Lefebvre (2001) também está de acordo com esse pensamento, pois acredita que viver na cidade pressupõe encontros e confrontos das diferenças entre o vasto número de indivíduos que se cruzam no cotidiano e reconhecem, reciprocamente, os modos de vida que coexistem na cidade.

A partir dessa ideia, a importância da heterogeneidade é vista como um elemento central do espaço público que é utilizado de maneiras diferentes e onde indivíduos se encontram sem a obrigatoriedade de estabelecerem algum tipo de vínculo (GOMES, 2018). Para tanto, entende-se que “a esfera pública, enquanto mundo comum, reúne-nos na companhia uns dos outros e, contudo, evita que colidamos uns com os outros, por assim dizer” (ARENDDT, 2005, p.62). Ressalta-se aqui a co-presença, que é um fenômeno,

caracterizado pela existência de indivíduos de várias camadas da sociedade que se cruzam em um determinado espaço público que seja comum dos dois, mas não estabelecem relações próximas. Se reconhecem, pela fisionomia, podem até se relacionarem economicamente [...] mas não há necessariamente uma proximidade ou trocas mais íntimas entre esses grupos. (ANDRADE; BAPTISTA, 2015, p.136)

Nesse viés, esses grupos utilizam o espaço livremente sem abrir mão das vontades, crenças e opiniões. Vale a pena lembrar que a possibilidade de conflitos de interesse sempre vai existir, no entanto, essa contrariedade é uma forma de legitimar pensamentos e ações diferentes uns dos outros e permitir que se manifestem na sociedade. Logo, quanto maior for a heterogeneidade de interesses, de valores, das formas de pensar e agir que um espaço é capaz de abrigar, mais público ele se torna (GOMES, 2018).

Seguindo o raciocínio de Souza (2018), apesar de todo o pessimismo voltado para o

espaço público na sociedade contemporânea, seja por sua mercantilização, falta de segurança, processos de segregação, ou a busca pela homogeneidade, há quase um consenso, entre os autores que tratam dessas problemáticas, de que os espaços públicos são essenciais para o encontro de pessoas, nem que seja pelo exercício da co-presença. De conformidade com o autor, a própria existência de uma cultura cosmopolita em cidades grandes, põe por fim toda essa digressão do real sentido do espaço público na atualidade. Nessas cidades, a convivência entre diversas “identidades culturais, sociais e políticas (individuais e coletivas) são viabilizadas e confrontadas nos espaços públicos que são ocupados por públicos diversos” (SOUZA, 2018, p.199). A convivência entre essa diversidade de pessoas é o que democratiza o espaço público fazendo com que ele exerça plenamente a sua função política, quando assegura a todas as pessoas o direito de ir e vir e permanecer nos locais que desejarem, do jeito que quiserem. Para Souza (2018), é improcedente anunciar o fim do espaço público sem antes constatar a multiplicidade de novos usos e finalidades, uma vez que esse posicionamento generaliza todas as mazelas sociais como se fossem comuns a todas as cidades, algo que se mostra improcedente.

Também não é certo idealizar a cidade, tomando-a como um lugar onde não há problemas e que todos os cidadãos participam efetivamente das decisões políticas (SOUZA, 2018). É necessário, sim, enxergar a realidade tal como ela é, e no caso dos espaços públicos, surge cada vez mais a “necessidade de compreender as ações e comportamentos aí presentes como associados à morfologia, à forma concreta de organização do espaço” (GOMES, 2018, p.118). Esse é o caminho apontado por Gomes para produzir interpretações geográficas dos significados que os espaços carregam na contemporaneidade a fim de buscar alternativas para potencializar os usos e apropriações.

Para que isso seja possível e que as desigualdades sejam minimizadas, o espaço público não pode estar ligado a pensamentos urbanísticos lógicos de racionalidade estatista, que o normaliza e o funcionaliza, mas precisa ser reforçado pela participação dos cidadãos (CARLOS, 2016). Isso implica que quando as pessoas interferem diretamente no destino dos espaços que lhes dizem respeito, as possibilidades de apropriação são maiores através da simultaneidade de usos. Nesse prisma, Serpa (2016, p.123) sugere que haja uma conciliação entre planejadores, sociedade civil, e, obviamente, o poder público na tomada de decisões face às contradições típicas dos espaços públicos. Para que isso aconteça, deve-se valorizar os discursos dos leigos que têm experiências pautadas no vivido. Dessa forma, os planejadores

devem partir a campo, deixando de lado, mesmo que por alguns momentos, as pranchetas, as telas dos computadores e as estatísticas, para se ocuparem dos problemas reais cotidianos, vividos por aqueles para quem planejam; uma nova

linguagem, baseada, sobretudo, na intersubjetividade das experiências urbanas e que pode revelar pontos comuns entre profissionais e leigos. (SERPA, 2016, p. 123)

Gehl (2015), em seu livro “Cidades para pessoas” traz uma visão otimista em relação ao futuro dos espaços públicos nas cidades contemporâneas e vem trabalhando incessantemente por meio de publicações, palestras e projetos urbanísticos no mundo inteiro, a fim de construir espaços públicos capazes de estimular experiências mais ricas e prazerosas nas cidades. Todos os seus esforços vêm a partir da constatação de que,

Uma característica comum de quase todas as cidades – independentemente da localização, economia e grau de desenvolvimento – é que as pessoas que ainda utilizam o espaço da cidade em grande número são cada vez mais maltratadas. Espaço limitado, obstáculos, ruído, poluição, risco de acidentes e condições geralmente vergonhosas são comuns para os habitantes, na maioria das cidades do mundo. (GEHL, 2015, p. 3)

Ao invés de apenas criticar ou, como alguns autores fizeram, anunciar a morte dos espaços públicos, Gehl desenvolve pesquisas sobre a vida e o comportamento das pessoas no meio urbano, rompendo com os ideais do planejamento Modernista. Essas novas proposições revalidam o que foi dito por Serpa (2016, p.123), em citação anterior, por fazer com que os urbanistas e planejadores desenvolvam projetos que priorizem as áreas de pedestres tendo em vista a urgência em “reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro” uma vez que isso “contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta” (GEHL, 2015, p.6).

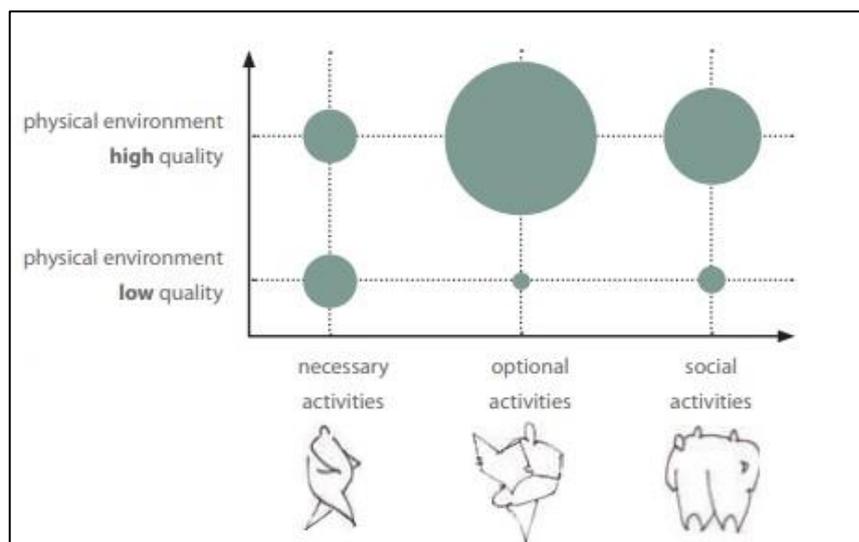
No Brasil, conforme Burgos (2015), observa-se uma mudança gradativa na importância dada aos espaços públicos. A partir de políticas públicas inspiradas nas decisões urbanísticas adotadas por metrópoles como Paris e Barcelona, a cidade de São Paulo, por exemplo, vem buscando ampliar a implantação de ciclovias em sua malha viária “e o fechamento total ou parcial das vias públicas aos domingos para o lazer, como vem ocorrendo na Avenida Paulista [...]” (BURGOS, 2015, p. 111). Iniciativas como o “centro aberto”, na referida cidade, objetivam que espaços já existentes, mas que apresentam um quadro de abandono ou subutilização, tenham as suas estruturas preexistentes modificadas para potencializar o uso por um número maior de pessoas durante um período maior de tempo. De acordo com a Prefeitura de São Paulo (2019), o centro aberto se mostrou uma forma de intervenção de relevância para a cidade, uma vez que possibilitou que as comunidades se envolvessem com as reformas dos espaços escolhidos pelo poder público, tendo as suas demandas atendidas, contribuindo assim, para um processo de mudança da cidade, promovendo-a a um lugar mais próximo das reais

necessidades de seus habitantes.

No intuito de as pessoas sentirem-se estimuladas a utilizar os espaços públicos e viverem uma experiência agradável e única, basta que a dimensão humana seja cuidadosamente trabalhada nos projetos urbanos. Desta maneira, os espaços passam a lançar convites tentadores; detalhes mínimos como mobiliário urbano, paisagismo ou uma pavimentação diferente, chamam a atenção das pessoas que se sentem atraídas pelos espaços para ali desenvolverem suas atividades, sejam elas necessárias, opcionais ou sociais (GEHL, 2015).

Entende-se por atividades necessárias aquelas que as pessoas têm que executar: ir à escola, deslocar-se para o trabalho ou voltar para casa, entre outras. Já as opcionais, que são mais atrativas e prazerosas, envolvem a recreação e dependem das oportunidades oferecidas pelo espaço urbano, que deve ser preparado para receber esses tipos de interações: caminhadas, observações, sentar-se em um banco e admirar o movimento. (GEHL, 2015). As atividades sociais acontecem em torno das necessárias e das opcionais e estão diretamente relacionadas com a presença de outras pessoas no mesmo espaço. Dentre elas, podemos citar como exemplo as brincadeiras entre crianças, conversas e encontros, ou seja, todo tipo de contato entre as pessoas (GEHL; SVARRE, 2018). A respeito disso, como pode-se observar na figura 8, a qualidade do ambiente físico está diretamente relacionada com o aumento considerável das atividades opcionais sociais. Já que os estímulos sensoriais e de experiências foram intensificados através de intervenções, os lugares se tornam mais convidativos e atraem as pessoas para períodos mais longos de permanência.

**Figura 8 - Representação gráfica da ligação entre qualidade de ambientes externos e atividades ao ar livre.**



Fonte: GEHL (2015, p. 21).

Gehl (2015), enxerga todas as atividades como peças fundamentais para dinamizar os espaços públicos da cidade, desde as mais simples às mais complexas. Esses contatos banais, tão desprezados por alguns autores, funcionam como pano de fundo e como impulsionador de outras formas mais íntimas de contato. Assim sendo,

As atividades sociais incluem uma extensa gama de atividades diversas. Há muitos contatos passivos de ver e ouvir: observar as pessoas e o que está acontecendo. Essa modesta e despreziosa forma de contato é a atividade urbana mais difundida em qualquer lugar. Há contatos mais ativos. As pessoas cumprimentam-se e conversam com os conhecidos. Há encontros casuais e bate-papos em mercados, bancos de praça e em todos os lugares onde as pessoas tenham que esperar algo. As pessoas fazem perguntas sobre localizações e rotas e trocam breves comentários sobre o tempo ou o horário do próximo ônibus. Às vezes, desses rápidos cumprimentos pode surgir um contato mais amplo. Novos assuntos e interesses comuns são discutidos. Novas amizades podem desabrochar. Imprevisibilidade e espontaneidade são palavras-chave. Entre os contatos mais amplos contam-se as brincadeiras infantis ou jovens que saem juntos e utilizam o espaço da cidade como ponto de encontro. Por fim, há um grande grupo de atividades comuns mais ou menos planejadas: ida a mercados, festas de rua, encontros, desfiles e manifestações políticas. (GEHL, 2015, p. 22-23)

Nesse mesmo sentido, pontifica Jacobs (2011), esclarecendo que esses contatos podem até ser considerados triviais, contudo, se somados, resultam “na compreensão da identidade pública das pessoas, uma rede de respeito e confiança mútuos [...] A inexistência dessa confiança é um desastre para a rua” (JACOBS, 2011, p. 60). O desinteresse das pessoas pela vida urbana compromete diretamente a questão da segurança que pode ser garantida se as ruas possuírem olhos constantes dos verdadeiros proprietários da cidade – os cidadãos.

Cabe ressaltar que caminhar pelas ruas é uma atividade vital tanto para as pessoas, quanto para o bom funcionamento da cidade, expondo os indivíduos às diversas experiências gratuitas da vida que os lugares podem proporcionar (GEHL, 2015). Sendo assim, não resta dúvida de que os espaços públicos não são meros lugares de passagem. Todavia, para garantir a permanência nesses lugares é fundamental que cada função urbana catalise bem o encontro entre as pessoas (LERNER, 2005). Vale destacar que uma boa estrutura é capaz de estimular as interações entre usuários e o lugar sendo, portanto, agradáveis e com usos diversos, enfatizando os processos que dizem respeito ao coletivo na apropriação do espaço.

Em síntese, conclui-se que a morte dos espaços públicos urbanos é uma tese inconsistente, já que as inúmeras possibilidades de encontros na cidade são formas legítimas que os tornam vivos. Entretanto, a necessidade de investir em planos urbanísticos que tratem os espaços públicos com prioridade é crescente e de suma importância para que as pessoas se sintam mais atraídas por eles e passem a utilizá-los com mais frequência. Com isso, estratégias desenvolvidas pelo planejamento urbano devem incluir a participação popular efetiva nos

destinos da cidade, a fim de que ela seja de fato, um lugar prazeroso para seus habitantes (LYNCH, 2011).

#### 1.4 A trajetória do planejamento urbano no Brasil

Embora seja desejável que a cidade possua espaços que conciliem os anseios de seus usuários, sabe-se que o sistema capitalista de produção espacial, vigente nos dias de hoje, pode ser um entrave para que ações mais igualitárias sejam implementadas.

Nas cidades, o espaço nada mais é do que uma mercadoria que satisfaz aos interesses de uma parcela da população. Ao vislumbrar o lucro máximo da propriedade privada, esses agentes produtores do espaço, sobrepõem o seu valor de troca ao valor de uso, limitando assim, as possibilidades de apropriação por camadas sociais com renda mais baixa; isso define os níveis de desigualdade expressos no espaço urbano, lugar onde idealmente dever-se-ia atingir níveis de justiça, progresso e igualdade, o que não é observado na prática. Nesses termos, para Sposito (2016, p.129),

as diferenças se transmutam em desigualdades, enquanto as desigualdades, assim observadas, revelam as diferenças de poder de consumo ou de capacidade de decisão ou de possibilidade de apreensão do espaço. Em outras palavras, as desigualdades viram diferenças, porque uma parte da sociedade, de fato, no plano econômico, no político e no social, participa precariamente da vida urbana e da sociedade de consumo, ou participa de forma qualitativamente diferente, porque incompleta, e não apenas quantitativamente desigual.

Por conseguinte, admite-se que não há uma unidade espacial, tendo em vista as ações parcelares de diferentes grupos que se apropriam e produzem o espaço urbano de acordo com interesses pessoais. Desse modo, como pode-se chegar a uma cidade menos desigual? O planejamento urbano, em tese, responde a essa pergunta, quando prioriza, tanto em discurso quanto em prática, a supremacia da coletividade em relação aos interesses de pequenos grupos de prestígio.

Em termos de definição, para Friedmann (1960, p.5), “o planejamento é uma atividade universal do homem”, isto é, para que ele consiga atingir certos fins, é necessário se planejar, e em maior ou menor extensão todas as pessoas se planejam de algum modo. Na escala do planejamento urbano, o ato de planejar evidencia a cidade que se deseja obter mediante um plano que pode ser expresso em dizeres e de forma gráfica. O Plano Diretor Municipal e a Lei de uso e ocupação do solo talvez sejam mais conhecidos pela população, os quais determinam uma série de normas a serem seguidas, com o intuito de atingir objetivos teoricamente

destinados ao benefício da sociedade como um todo em ações a curto, médio e longo prazo (ULTRAMARI, 2009). Entretanto, planejamento e planos, embora sejam conceitos interligados, não podem ser confundidos; neste passo:

Planejamento implica fazer certas coisas. Esse fazer certas coisas resulta na formulação de planos de ação. É importante, por isso, que estabeleçamos uma distinção clara entre planos e planejamento. O planejamento é, por vezes, definido como sendo um meio de resolver problemas de maneira mais ou menos racional; os planos são, por outro lado, aqueles documentos que dão corpo a tais decisões. O planejamento é um processo dinâmico; os planos têm características estáticas: são impressos, encadernados, lidos, postos em prateleiras de bibliotecas... O Planejamento não pode ser “lido”: é uma atividade contínua. (FRIEDMANN, 1960, p.6-7)

Friedmann (1960, p.10) elucida quatro instâncias de planejamento, salvo a escala e o campo de atuação de cada uma delas, sendo: planejamento nacional, planejamento regional, planejamento estadual e planejamento municipal. Este, tem como atribuições, o “contrôle da utilização da terra, transportes, planejamento urbano, campos de recreio, construção de casas, orçamento de obras, etc.” Essa rede hierárquica, determina que “o plano nacional (ou as diretrizes gerais do governo central) estabelece a estrutura dos planos regionais; os planos regionais estabelecem a estrutura dos planos municipais, ou urbanos.” (FRIEDMANN, 1960, p. 12) isso é chamado pelo autor de planejamento estrutural.

Marcelo Lopes de Souza (2016) chama a atenção para a complementariedade dos sentidos de planejamento e de gestão. Quanto ao primeiro termo, está em consonância com o que foi abordado por Ultramari (2009) e Friedmann (1960) e acrescenta que o planejamento tenta prever as implicações de um determinado processo no futuro, e possui o intuito de se precaver contra potenciais problemas, ou tirar partido de possíveis benefícios. Já a gestão “remete ao presente: gerir significa administrar uma situação dentro dos marcos dos recursos presentemente disponíveis e tendo em vista as necessidades imediatas” (SOUZA, 2016, p.46). Em conformidade com o autor, o planejamento é a preparação para o que será gerido no futuro e gerir significa colocar em prática e executar, mediante estratégias específicas, aquilo que foi determinado. Não é possível, portanto, abdicar do planejamento, o que significaria adentrar-se em um caminho cheio de incertezas que não dialoga com as reais necessidades e demandas sociais. Porém, para que o planejamento seja eficiente, há de se superar o discurso e ir direto à prática e sobre isso, Maricato (2000, p.124) discorre,

Não é por falta de Planos Urbanísticos que as cidades brasileiras apresentam problemas graves. Não é também, necessariamente, devido à má qualidade desses planos, mas porque seu crescimento se fez ao largo dos planos aprovados nas Câmaras Municipais, que seguem interesses tradicionais da política local e grupos específicos

ligados ao governo de plantão. [...] Como convém a um país onde as leis são aplicadas de acordo com as circunstâncias, o chamado Plano Diretor está desvinculado da gestão urbana. Discurso pleno de boas intenções, mas distante da prática. Conceitos reificados, reafirmados em seminários internacionais, ignoram a maioria da população. [...] O resultado é: planejamento urbano para alguns, mercado para alguns, lei para alguns, modernidade para alguns, cidadania para alguns (MARICATO, 2000, p.124-125)

O marco do nascimento dos planos diretores no Brasil é datado em 1875, “fruto da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro” (VILLAÇA, 1995, p.46) cujo principal foco era a estruturação da malha urbana do Rio para trazer harmonia e beleza à paisagem urbana. Essa primeira fase, que vai de 1875 a 1930 foi caracterizada pela implementação de projetos urbanos pontuais, em sua grande maioria, no núcleo central da cidade, no intuito de destruir a forma urbana colonial e se desvincular do passado. Seguindo um caráter higienista, propunham alargamento de ruas, demolição de ocupações de baixa renda – realocando-as para longe do núcleo central –, projetos sanitários e de estruturação paisagística de parques e praças. Eram os planos de melhoramento e embelezamento que criaram uma nova estética nas cidades brasileiras, seguindo os padrões europeus (VILLAÇA, 1999). Após esse período, o autor destaca outras três fases pelas quais o Planejamento Urbano Brasileiro percorreu: os planos de Conjunto (1930-1965), os de desenvolvimento integrado (1965-1971), e a fase dos planos sem mapas (1971-1992).

Com o declínio dos planos embelezadores, em 1930, deu-se início à segunda fase do Planejamento Urbano no Brasil, a fase dos planos de conjunto, que visavam uma cidade mais eficiente e abandonava as pretensões estritamente estéticas de outrora. Nesse período que foi até 1965, as ações de planejamento, que antes eram pontuais, tinham o ideal de serem ampliadas para todo o território da cidade devido ao seu crescimento. Nas áreas de expansão urbana, conforme apontado por Monte-Mór (2007), obras de saneamento e transporte traziam mais eficiência à cidade e conectavam essas novas localidades ao centro, que já não era mais o lugar de moradia das classes abastadas e de prestígio social.

Assim, foram construídas vilas operárias e áreas industriais nas periferias das cidades grandes, assim como bairros-jardim e subúrbios distantes exigidos pela classe alta e permitidos pelo desenvolvimento dos transportes urbanos. Neste quadro de transformação das cidades, as propostas urbanísticas se multiplicaram seguindo as diversas correntes estrangeiras, desde o modelo barroco nos meios mais conservadores até tentativas de cidades-jardim e núcleos industriais modernos. (MONTÉ-MOR, 2007, p.73)

Ciência e técnica andavam juntas nesse período e a cidade era tida como um instrumento de trabalho. O reflexo dessa concepção foi a ideia de setorização extrema do espaço urbano

para que ele fosse eficiente e a consequente destruição do que já existia nas cidades para uma adequação a esses princípios. Desse modo, era complexo compatibilizar esses preceitos às cidades reais sem que houvesse intervenções dolorosas, por isso, o foco se deu na criação de cidades novas, como foi o caso de Brasília, cidade monumental, símbolo da modernidade e do progresso brasileiro (MONTE-MÓR, 2007). No final desse período, por volta de 1960, na transição para a fase dos planos de desenvolvimento integrado, iniciou-se um novo modo de pensar a cidade para além das questões físico-territoriais e da propriedade privada, focando, ainda que de maneira incipiente e no plano das ideias, nos problemas urbanos decorrentes do crescimento populacional. Arquitetos e engenheiros eram os principais encarregados de elaborar planos e intervenções nas cidades, mas outros profissionais foram incorporados a essas discussões (MONTE-MÓR, 2007).

O período seguinte, refere-se à fase que se estendeu de 1965 a 1971, permeada pelos planos de desenvolvimento integrado com planos interdisciplinares e tecnocráticos que tinham avanço técnico e promoviam discussões precisas e assertivas sobre as reais necessidades da cidade, para além das questões meramente físicas, deveriam integrar a cidade à sua região. No entanto, estavam, mais do que nunca, nos campos das ideias já que não havia nenhuma interlocução política, e que não dialogava com os desejos das classes dominantes (VILLAÇA, 1999). Sendo assim, tais planos:

Passam então a despejar sobre a administração uma verdadeira enxurrada de “recomendações”, cálculos, padrões técnicos, modelos a serem seguidos e às vezes [...] muitas leis, que para serem absorvidos pelos diversos órgãos públicos envolvidos, pressuporiam sua paralisação por vários meses, apenas para que fossem lidos, estudados, debatidos e absorvidos pelo funcionalismo (admitindo-se que não houvesse debate popular). Considerando-se que naturalmente surgiriam discordância e conflitos, seriam novamente necessários muitos meses para reformular o plano em função dessas divergências, admitindo-se que elas tivessem sido superadas. Isso já mostra quão inviável é essa idéia de plano, mesmo dentro de sua proposta técnica, ou seja, sem considerar seus aspectos políticos. (VILLAÇA, 1999, p.212)

À medida que esses planos ficavam cada vez mais abrangentes, restritivos, detalhados e cheios de normativas de como obter um ambiente urbano ideal, ele se distanciava daquilo que os órgãos públicos se dispunham a colocar em prática – tanto por dificuldades orçamentárias, ou por falta de interesse político –, sendo muito eficientes em teoria, mas raramente executados. A partir daí, entrou em vigência a quarta fase do planejamento urbano no Brasil, conforme Villaça (1999): a dos Planos sem mapas, vigente no período de 1971 a 1992. Esse momento da história foi permeado por planos genéricos elaborados pelos próprios técnicos das prefeituras, quase que sem mapas nem diagnósticos da situação em que as cidades se encontravam, ou se

houvesse, eram demasiadamente reduzidos e inconsequentes (VILLAÇA, 1999).

O Plano sem Mapa em geral enumera objetivos, políticas e diretrizes os mais louváveis e bem-intencionados possíveis. Com isso elimina as discórdias e oculta os conflitos. Na verdade, o novo tipo de plano é o novo mecanismo utilizado pelos interesses das facções da classe dominante na esfera urbana para contemporizar as medidas de interesse popular. A idéia do plano diretor de princípios e diretrizes está associada à de “posterior detalhamento”, e isso nunca ocorre. Passam, então, a aparecer os planos que dizem como serão os planos quando eles vierem a ser feitos. Sendo inócuo, o plano de princípios e diretrizes abre-se a propostas das mais variadas naturezas e passa a abordar os mais variados assuntos, da competência municipal ou não. De tarifa de transporte coletivo a nobres princípios sobre a função social da propriedade, eles comportam de tudo. O plano de políticas e diretrizes gerais para posterior detalhamento é o plano predestinado à prateleira. (VILLAÇA, 1999, p.221)

Após esses quatro períodos elencados por Villaça (1999), o cenário do planejamento urbano do Brasil começou a tomar novos rumos, sobretudo com a instituição do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001) que conforme consta no seu art. 1º, “estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.” (BRASIL, 2008, p.15). Além de reconhecer a função social da propriedade, a referida lei brasileira estabelece a obrigatoriedade do Plano Diretor para todos os municípios com mais de vinte mil habitantes e “estendeu essa obrigatoriedade para diversas outras categorias de cidades, tais como as integrantes de áreas metropolitanas, de áreas de especial interesse turístico etc. tenham a população que tiverem.” (VILLAÇA, 2005, p.10). O Plano Diretor possui instrumentos que viabilizam o cumprimento da norma federal e legitima a participação, o que representa um avanço na trajetória de planejamento urbano do país, embora seja muito criticado por Villaça (2005) e tido como ilusão, por estar desde os anos de 1930, na esfera do discurso e distanciado da prática. Porém, Cymbalista (2006, p.34) discorre:

A Constituição e o Estatuto da Cidade ressignificaram o instrumento, transformando o plano diretor na peça básica da política urbana do município, responsável pela definição de elementos estratégicos na esfera local, como, por exemplo, a definição de critérios para o cumprimento da função social da propriedade. Na prática, o plano diretor tem a capacidade de estabelecer os conteúdos para a definição dos direitos de propriedade no município. Para diferenciá-los dos prolixos planos diretores de desenvolvimento urbano das décadas de 1970 e 1980, estes foram rebatizados de “planos diretores participativos” pelo Ministério das Cidades (BRASIL, 2006), ressaltando outra das principais apostas em torno do instrumento: no lugar de uma peça técnica que circula apenas entre especialistas, o plano diretor passa a ser uma peça política, democraticamente construída com a participação dos segmentos sociais que efetivamente constroem as cidades, incluindo principalmente os setores populares – movimentos de luta por moradia, associações de bairros, entre outros – tradicionalmente alijados dos processos de construção da política urbana.

Cymbalista (2006), retrata que os primeiros resultados da implementação dos planos diretores municipais, agora obrigatórios, foram defensivos. Uma vez que foi preconizada a gestão democrática da cidade, a participação popular se tornou imprescindível para a validação desse processo e o não cumprimento dessa regra, significa infração da lei. Alguns municípios, como lembra o autor, tentaram desenvolver e aprovar planos sem a devida participação da sociedade, todavia, foram impedidos por diversas frentes populares, provando que “a diretriz da gestão democrática da cidade foi incorporada como instrumento de luta social” (CYMBALISTA, 2006, p.36). Esse instrumento não se mostrou eficiente somente na elaboração dos planos, mas também na garantia da sua efetivação e no seu monitoramento, processos que devem ser explicitados no documento, detalhando como as fiscalizações acontecerão. A criação de conselhos deliberativos competentes às questões urbanas, formados por representantes das municipalidades, técnicos, comunidade acadêmica e sociedade civil, são exemplos de avanço na efetivação dos planos. Essas experiências se mostraram bem-sucedidas em algumas localidades, como elucidado por Cymbalista (2006), no entanto, sabe-se que a atuação desses conselhos encontra empecilhos de todas as ordens em cidades onde as questões políticas partidárias e a garantia dos interesses de grupos privilegiados são sempre mais importantes do que o bem comum.

Como apontado por Pacheco e Azeredo (2019), os municípios que precisaram atender às exigências do Estatuto da Cidade e elaboraram um plano diretor, estão prestes a atualizá-los, ou já o fizeram, tendo em vista o prazo de dez anos estabelecidos pela lei para desenvolverem novos estudos urbanos e revisarem as cláusulas estabelecidas, baseando-se nas atuais demandas da cidade. A revisão desses planos só é coerente se houver a participação dos diversos setores da sociedade, ademais, se as políticas urbanas forem, de fato, efetivadas pelo poder público. Sendo assim,

A democratização dos processos decisórios – e do controle social de sua implementação – é fundamental para romper este círculo vicioso e transformar o planejamento da ação municipal em algo não apenas compartilhado pelos cidadãos, mas assumido por estes, produzindo uma interface real com as demandas, pleitos e desejos dos diferentes grupos na cidade. É evidente que este processo é marcado por conflitos – e o papel do poder público (Câmara/Executivo) é promover um processo organizado de escuta e de debate em torno das diferentes opções e suas implicações para a cidade, viabilizando as escolhas e sua implementação. Assim, os planos urbanísticos, os projetos urbanos e a regulação precisam aproximar-se dos cidadãos, estabelecendo um forte vínculo com a cidade real. (CÂMARA, 2005, p.192-193)

Levando em consideração a necessidade de se aprovar planos que serão, idealmente, implementados e executados, Friedmann (1960), acrescenta que eles devem atender a quatro

critérios básicos para que isso seja possível. O primeiro deles diz respeito à aceitação política do plano, o que significa que ele deve dialogar com as agendas dos governantes e ter uma probabilidade acima da média de ser aprovado pelo Legislativo, o que não implica que o plano deve ceder aos caprichos dos partidos que estão no poder; ele possui um caráter político, mas de maneira nenhuma, deverá ser político. O segundo critério refere-se à exequibilidade, o que visa produzir e aprovar planos que não ficarão apenas no plano das ideias. Para que ele seja viável de ser executado, deve-se levar em consideração os custos, meios e condições limitantes do que se deseja obter. Em terceira instância, o autor sugere que o plano seja economicamente viável, levando em consideração a real situação financeira do município, que na maioria das vezes possui recursos limitados, desse modo, o plano restringe-se ao necessário, dentro das demandas e condições reais. Por fim, e não menos importante, o plano deve ser sensível às aspirações da população, já que em uma democracia, o objetivo é atingir o bem-estar geral (FRIEDMANN, 1960).

Com isso, faz-se necessário concluir que apesar da trajetória do planejamento urbano ter sido marcada por processos que reforçam a exclusão, assim como o privilégio das camadas mais abastadas da sociedade, ele ainda é necessário se o intuito for atingir justiça social nas cidades brasileiras, desde que conduzido com responsabilidade e boa vontade de implementação. Como lembra Maricato, (2000, p.177), “não é necessário a criação de novos instrumentos legais para garantir uma gestão de cidades mais justa e igualitária, pois os que estão em vigência, são capazes de cumprir o seu papel” se eles não contribuírem para reforçar as desigualdades. Cumpre colocar em relevo, mais uma vez, a importância de planos diretores com ênfase na participação social, processo que é mais importante do que o próprio plano em si, pois ele viceja debates e discussões endossadas pelos cidadãos, vistos aqui, não como objetos, mas sim como sujeitos, os verdadeiros donos da cidade (MARICATO, 2000).

### **1.5 Espaços Públicos atrativos como a chave para o planejamento de cidades vívidas, seguras, sustentáveis e saudáveis**

Embora as diretrizes de planejamento, em sua grande maioria, se encontram no discurso, estudos e questionamentos vêm sendo levantados para se pensar uma cidade mais igualitária e pautada em novos valores, que se colocados em prática, contribuem consideravelmente para o bem comum. As cidades começaram a entrar em contato com novas teorias e práticas de planejamento que destoam de momentos anteriores, reforçadas pelo urbanismo contemporâneo. Para entender quais são essas novas possibilidades, Magalhães (2007, p.9), explora o conceito

de contiguidade, que se relaciona com os meios de transformação da cidade:

Trata-se, portanto, de uma noção de interesse para a mudança de uma situação ambiental existente para uma outra a ser construída. O seu fato gerador é a inserção, na cidade de um elemento de natureza física que a modifica morfológicamente, mas que o faz a partir do reconhecimento das preexistências ambientais e culturais. Assim, a contiguidade envolve a valorização dos espaços, das escalas e dos usos produzidos pela coletividade ao longo do tempo, e defende que a modificação desses elementos deva se dar em progressiva desaceleração. Ela se apresenta, portanto, em oposição ao caminho da ruptura, que prevaleceu na construção do urbanismo moderno.

As heranças do Modernismo foram questionadas por diversos autores que se opunham aos preceitos de universalidade, homogeneidade e racionalidade impostos por esse movimento. Os estudos da década de 1960 foram os primeiros a se consolidarem na contramão do que era estabelecido como regra. Jane Jacobs (2011, p.1), e o seu “ataque aos fundamentos do planejamento e da reurbanização ora vigentes” surge nesse cenário com ideias revolucionárias de planejamento urbano, totalmente diferentes do que era ensinado em todas as escolas desse campo disciplinar. A autora deixa bem claro nas primeiras páginas do seu livro que o seu ataque vai além de minúcias sobre modismos em projeto, ou métodos de urbanização, “mais que isso, é uma ofensa contra os princípios que moldaram o planejamento urbano e reurbanização modernos e ortodoxos” (JACOBS, 2011, p.1). As suas ideias, foram de encontro as de outros autores que também se destacaram na mesma época e juntos ganharam força para conduzir discussões sobre o urbano. Isto posto, “categorias anteriormente desconsideradas no urbanismo moderno – como ruas, tecido, forma, espaço, lugar, participação – passam a ser objeto de investigação” (MAGALHÃES, 2007, p.62). Nesse cenário, Jacobs foi revolucionária e propositiva ao dissertar sobre essas temáticas; em defesa da cidade como lugar, trouxe à tona a importância dos espaços públicos e o estímulo à diversidade urbana.

Na frase escrita por Ferrão (2003, p.219): “diz-me como são as tuas cidades, e eu dir-te-ei como é, e muito provavelmente será, o teu país ou o teu continente”, é possível encontrar semelhança com o que Jacobs (2011), disse sobre a relação entre as calçadas e as cidades. Se as calçadas parecerem monótonas, conseqüentemente a cidade é entendida como monótona, isso porque as calçadas, as ruas e os locais públicos da cidade são elementos de maior vitalidade e determinantes para a apreensão da realidade urbana. Uma cidade que se preocupa com os espaços públicos transmite a ideia de estar bem cuidada, harmônica e segura. Ou seja, a paisagem da cidade nada mais é do que um reflexo de como ela vem sendo produzida pelos seus agentes sociais, políticos e econômicos, como explica Ferrão (2003, p.222):

Mais do que uma realidade morfológica, a paisagem é o barómetro da saúde de uma cidade. Uma paisagem degradada, desordenada, fragmentada revela uma cidade doente, que não soube gerir o seu passado recente e que, por isso, se confrontará no futuro com dificuldades acrescidas.

A estruturação dos espaços públicos – alargamento de calçadas, arborização, ajardinamento de praças, iluminação e preocupação com o trânsito – são ações previstas pelos planos que ajudam a melhorar a apreensão da cidade e, conseqüentemente, torná-la mais agradável de se viver. Contudo, somente ações infraestruturais não são suficientes para fazer com que uma determinada localidade seja frequentada por um número significativo de pessoas. Para isso, Jacobs (2011) destaca que a cidade deve ser permeada por valores de diversidade urbana através de usos principais combinados que trazem densidade e movimento de pessoas.

Particularmente, em relação às praças, Jacobs (2011), coloca em evidência a importância desses espaços estarem inseridos em contextos com usos distintos, o que os propicia uma variedade de usuários que transitam em horários diferentes e que os utilizam também de maneira singular, dependendo da finalidade de cada um. Algumas pessoas – jovens e idosos – podem estar nesses espaços públicos só pela contemplação, ver o movimento e eventualmente encontrar algum conhecido que se desloca no seu percurso diário. Outros, estão só de passagem, cruzando o interior desses espaços em direções diversas, a fim de acessar algum lugar – casas, restaurantes, lojas, escolas, repartições públicas, entre outros – seja no entorno imediato ou em localidades mais distantes. Crianças acompanhadas de seus responsáveis aparecem em um determinado horário para brincar e ao anoitecer, o espaço vai assumindo novos usos: jovens se encontram, mais crianças brincam e correm livremente, barzinhos e restaurantes começam a ficar movimentados e assim, essas e outras atividades se repetem ao despertar de um novo dia. Em resumo, esses espaços possuem movimento contínuo “pela diversidade física funcional de usos adjacentes, e pela conseqüente diversidade de usuários e seus horários” (JACOBS, 2011, p.106).

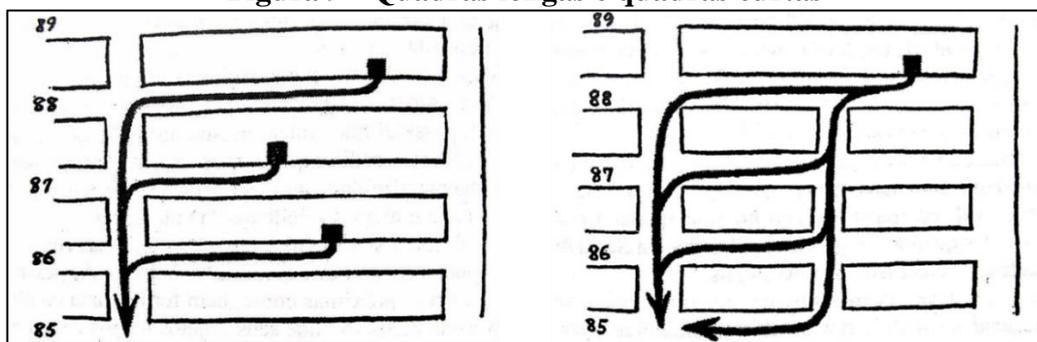
O oposto ao que foi descrito pode acontecer; algumas praças ficam vazias por boa parte do dia e apresentam um quadro de abandono e sucateamento, caso estejam presas “a qualquer tipo de inércia funcional de seu entorno” (JACOBS, 2011, p.108). Esses lugares passam a ser evitados por potenciais usuários, visto que não há pessoas circulando ou permanecendo por ali; sendo assim, entende-se que lugares vívidos e cheios de pessoas, atraem mais movimento ao mesmo passo que a monotonia o repele (JACOBS, 2011). A solução, a curto prazo, seria a promoção de atividades capazes de dinamizar o uso desses espaços, até que medidas mais permanentes que estimulam a diversidade urbana sejam implementadas. Jacobs (2011), sugere

quatro condições imprescindíveis para que a diversidade seja gerada: combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados; a necessidade de quadras curtas; densidade alta de pessoas e usos principais combinados.

A necessidade de se ter prédios antigos<sup>1</sup> misturados aos novos justifica-se, pois propiciam uma maior vivacidade e diversidade no espaço intraurbano, uma vez que o seu uso não se restringe a apenas uma classe que pode arcar com os valores de uma edificação moderna e mais valorizada. Do ponto de vista comercial, “redes de lojas, redes de restaurantes e bancos instalam-se em novas construções. Mas bares de bairro, restaurantes típicos e casas de penhores instalam-se em prédios antigos” (JACOBS, 2011, p.208). Já do ponto de vista residencial, os prédios mais antigos, embora não seja uma regra, tendem a ter custos de aluguéis mais acessíveis, o que possibilita que também haja uma mistura de classes sociais. Prédios antigos, protegidos por organizações patrimoniais ajudam a preservar a história da cidade, pois são elementos vivos do passado presentes na atualidade. Esses espaços podem ou não desempenhar funções originais, mas, na maioria das vezes, abrigam novos usos, o que ajuda a perpetuar a permanência e utilidade.

Se a cidade é composta por quadras curtas, os pedestres têm mais oportunidades de virar esquinas e, conseqüentemente, uma quantidade maior de ruas repletas de usos para andar. Isso implica que as distâncias percorridas para se chegar a um determinado destino podem ser encurtadas, tendo em vista as inúmeras possibilidades de caminhos que o pedestre pode percorrer (figura 9). Ademais, as quadras, curtas quando permeadas por um zoneamento que prime pela diversidade de usos, atraem mais pessoas para o espaço urbano (JACOBS, 2011).

**Figura 9 - Quadras longas e quadras curtas**



Fonte: Jacobs (2011, p.198-199). Adaptado pelo autor

Para que um bairro seja funcional, ele precisa abrigar no seu interior uma extensa

<sup>1</sup> Ao falar de prédios antigos, Jacobs (2011, p.207) refere-se àqueles “simples, comuns, de baixo valor, incluindo alguns prédios antigos deteriorados.”

variedade de usos que sejam compatíveis com as suas demandas e escala, a fim de atender as necessidades básicas das pessoas que ali residem. Se um bairro apresentar apenas a função residencial, por exemplo, haverá poucas ofertas de atividades a serem desenvolvidas ali, e conseqüentemente ficará vazio por boa parte do tempo, exceto quando as pessoas saem de suas casas em direção a um determinado destino, em horários específicos do dia. Se o comércio é pouco desenvolvido e não há edificações com outros usos, menos pessoas sentem a necessidade de circular, por conseguinte, “nenhum bairro ou distrito [...] pode desconsiderar a necessidade da presença de pessoas ao longo do dia sem com isso frustrar seu potencial de gerar diversidade” (JACOBS, 2011, p.176), ou seja, quanto mais pessoas circulando, mais diversificada e segura se torna a experiência de estar nos espaços públicos. Cada bairro, em relação de complementariedade, precisa ter “usos principais” que, por definição, são:

Aqueles que por si sós atraem pessoas a um lugar específico porque funcionam como âncoras. Escritórios e fábricas são usos principais. Moradias também. Certos locais de diversão, educação e recreação são usos principais. Em certo grau (quer dizer, para uma porcentagem apreciável de usuários), também o são muitos museus, bibliotecas e galerias de arte [...] (JACOBS, 2011, p.176-177)

Os geradores de diversidade trazidos por Jacobs (2011), têm o intuito de dinamizar a cidade por completo, e não fazem sentido se observados apenas em localidades específicas. O ideal é que a cidade se desdobre em bairros com diversidade e usos que se complementam em uma rede hierarquizada, cada qual exercendo a sua centralidade e que sejam contemplados por espaços públicos bem planejados para que os deslocamentos a pé, ou de bicicleta, sejam mais estimulados.

No âmbito do planejamento urbano, Gehl (2015), se preocupa em discutir e buscar meios para resgatar a dimensão humana<sup>2</sup> das cidades que, de acordo com ele, está cada vez mais esquecida, negligenciada e progressivamente eliminada pelas ideologias dominantes de planejamentos vigentes. O reflexo disso é visível na cidade através do sucateamento dos espaços públicos: das reduzidas e inadequadas áreas para pedestres e na perda do sentido do papel do espaço urbano enquanto local de encontro e permanência dos moradores. Nesse viés, o autor corrobora que “espaço limitado, obstáculos, ruído, poluição, risco de acidentes e condições geralmente vergonhosas são comuns para os habitantes, na maioria das cidades do mundo” (GEHL, 2015, p.3). E por serem tão frequentes e degradantes para a vida urbana, há

---

<sup>2</sup> De acordo com Gehl (2015), a dimensão humana diz respeito às necessidades das pessoas que utilizam as cidades, valorizando os seus anseios e as suas experiências no espaço urbano, deixando de lado, assim, as ideias predatórias do planejamento urbano vigentes.

de se pensar em alternativas para reverter esse quadro e resgatar a vivacidade do espaço urbano. Portanto,

As cidades devem pressionar os urbanistas e os arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta. [...] Os quatro objetivos-chave – cidades com vitalidade, segurança, sustentabilidade e saúde – podem ser imensamente reforçados pelo aumento da preocupação com pedestres, ciclistas e com a vida na cidade em geral. Um grande esforço desses objetivos é uma intervenção política unificada por toda a cidade para garantir que os moradores sintam-se convidados a caminhar e pedalar, tanto quanto possível, em conexão com suas atividades cotidianas. (GEHL, 2015, p.6)

Uma cidade cheia de vida possui espaços públicos convidativos que estimulam a circulação e a permanência de pessoas, emite sinais de acolhimento e promove uma integração social intensa. As pessoas se sentem à vontade para circular tranquilamente nos seus percursos diários, tanto a pé quanto de bicicleta e, pela agradabilidade do espaço, são convidadas também a permanecerem ali por um período maior de tempo (GEHL, 2015). Isso reforça a ideia da necessidade de usos principais combinados, defendida por Jacobs (2011), como uma das soluções para pôr fim à monotonia dos espaços urbanos nos quais não há um fluxo significativo de pessoas devido à homogeneidade de usos.

A premissa das cidades vívidas está imbricada à ideia de seguridade das mesmas. O sentimento de segurança é determinante para que as pessoas utilizem amplamente os espaços públicos por períodos longos e diversificados no dia. A presença constante e ininterrupta de pessoas é imprescindível para que a ideia de um lugar seguro seja transmitida para quem desejar frequentá-lo, ou apenas circular por ele. “Quando as pessoas dizem que uma cidade, ou parte dela, é perigosa ou selvagem, o que querem dizer basicamente é que não se sentem seguras nas calçadas” (JACOBS, 2011, p.29). Complementando essa ideia da autora, as pessoas precisam se sentir seguras nos espaços públicos em geral, e isso implica uma série de medidas a serem tomadas. Dentre elas, Gehl (2015), em consonância com Jacobs (2011), chama a atenção para a segurança obtida através da combinação de usos – comercial, residencial, institucional, e outros – com estabelecimentos que funcionem ao longo do dia e da noite; fachadas ativas<sup>3</sup>; ruas movimentadas com pessoas de todas as classes sociais; um bom planejamento de tráfego que priorize, sobretudo, os pedestres e que tente reduzir a necessidade da utilização de modais

---

<sup>3</sup> “Fachadas que tenham permeabilidade total, possibilitando o contato do interior da edificação com o exterior dela (com o espaço público, geralmente) ou, ao menos, permeabilidade visual, garantida por vitrines e janelas” (VIANA, 2018, p.104)

particulares de transporte.

O desejo de uma cidade sustentável, conforme explicita Gehl (2015), é potencializado à medida que o planeta enfrenta dificuldades diversas, como o esgotamento dos recursos naturais e das altas emissões de poluentes na natureza, por exemplo. Há inúmeras formas de se tentar minimizar tais impactos provocados pelo homem, e as cidades podem contribuir para que esse quadro seja revertido positivamente. Repensar como a mobilidade urbana tem sido conduzida pelos planos municipais é um dos caminhos para se obter resultados satisfatórios. O “transporte é um item particularmente relevante na contabilidade verde, porque é responsável por um consumo massivo de energia, pelas consequentes emissões de carbono e pela pesada poluição” (GEHL, 2015, p.105). Se as pessoas passarem a se locomoverem utilizando o transporte coletivo, bicicletas, ou até mesmo a pé, tanto o espaço urbano, quanto o meio ambiente se beneficiarão com esses novos hábitos: as poluições sonoras e atmosféricas se reduzirão significativamente, bem como os engarrafamentos, sem contar o número de pessoas que passariam a se deslocar prioritariamente a pé, desfrutando das gratuidades oferecidas pelo espaço público.

Em uma sociedade cada vez mais sedentária e voltada para as tecnologias, que de certo modo reforçam o isolamento, a cidade que oferece infraestrutura, que possibilita caminhadas e pedaladas agradáveis, estimula os seus moradores a adotarem hábitos mais saudáveis. O princípio da cidade saudável é abordado por Gehl (2015), como algo que é necessário por motivos como as altas taxas de obesidade que se alastram por todos os continentes do planeta. Nesse seguimento, o uso do automóvel como o principal modal de transporte contribui para que as pessoas caminhem ou pedalem menos, perdendo assim, chances de se exercitarem nos seus caminhos diários. Aqueles que se preocupam com a saúde, quase sempre investem em academias pagas - geralmente em lugares fechados -, mas nem todos têm condições financeiras para arcar com essas atividades, ou simplesmente preferem se exercitarem ao ar livre. A solução é a prática de atividades esportivas em locais públicos – ruas, parques e praças. Todavia, para que essa experiência seja amplamente satisfatória, o espaço urbano precisa ser dotado de uma infraestrutura que permita que essas atividades aconteçam de modo apropriado e seguro. Gehl (2015), traz exemplos de cidades – Nova Iorque, Sydney, Copenhague e Melbourne – que passaram por reformulações dos seus elementos urbanos a fim de que as pessoas pudessem desfrutar de um espaço apropriado:

Essas cidades priorizaram as benfeitorias, melhorando os percursos de pedestres com calçadas mais largas, assentando melhores pisos, plantando árvores de sombra, removendo obstáculos desnecessários das calçadas e melhorando os cruzamentos. O

objetivo é tornar a caminhada simples, descomplicada e segura, a qualquer hora do dia ou da noite. Caminhar deve ser uma atividade prazerosa com espaços agradáveis, mobiliário urbano adequado, bons detalhes e boa iluminação. (GEHL, 2015, p.113)

Todo esse ideal de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis está diretamente ligado à mudança de hábitos em relação à maneira como as cidades têm sido pensadas. As discussões endossadas por Gehl (2015), em sua maioria, propõem, além de um espaço público adequado, uma mudança do conceito de mobilidade e sugere que as atenções se voltem ao pedestre. A intenção não é aniquilar a circulação veicular, conquanto, faz-se útil “reduzir o espaço dedicado aos veículos e impor uma velocidade máxima a eles, fazendo com que os demais tipos de circulação tenham prioridade no espaço compartilhado” (VIANA, 2018, p.94). Somente com “essa pressão sobre os automóveis” (JACOBS, 2011, p.404), ocorreria um decréscimo do seu uso. O problema é que cada vez mais esse tipo de transporte se populariza e se torna um desejo de consumo da maioria das pessoas, sobretudo daquelas vindas de sociedades onde há muita desigualdade de renda, por se tratar de um instrumento de diferenciação social e também um facilitador do cotidiano (VIANA, 2018). A sua crescente popularidade é nociva ao bom funcionamento das ruas em prol das pessoas. Para tanto, Jacobs (2011, p.389) ratifica:

A erosão das cidades pelos automóveis provoca uma série de consequências tão conhecidas que nem é necessário descrevê-las. A erosão ocorre como se fossem garfadas – primeiro, em pequenas porções, depois uma grande garfada. Por causa do congestionamento de veículos, alarga-se uma rua aqui, outra é retificada ali, uma avenida larga é transformada em via de mão única, instalam-se sistemas de sincronização de semáforos para o trânsito fluir rápido, duplicam-se pontes quando sua capacidade se esgota, abre-se uma via expressa acolá e por fim uma malha de vias expressas. Cada vez mais solo vira estacionamento, para acomodar um número sempre crescente de automóveis quando eles não estão sendo usados.

Engana-se quem pensa que a solução para os problemas de trânsito se encontra apenas em melhorar as condições para que ele flua melhor. Como foi visto, o importante é fortalecer a cidade com uma rede eficiente de transporte coletivo, e deixá-la mais prazerosa de se caminhar. Espaços públicos bem planejados, ajudam a reforçar a permanência de pessoas nas ruas e a circulação de pedestres em horários distintos do dia e da noite. Se a trama urbana é composta por ruas bem planejadas, arborizadas, com iluminação e usos capazes de gerar segurança, ela prioriza os pedestres, que se sentem cada vez mais estimulados a se deslocarem a pé para desfrutarem de um espaço urbano agradável e seguro.

Como parte de um sistema de espaços públicos, que apresentam “relações de conectividade, complementaridade e hierarquia” (QUEIROGA; BENFATO, 2007), a praça é

um elemento urbano de relevante importância para o funcionamento de todas essas premissas aqui discutidas. Ao se integrarem na malha urbana, ela cria conexões com os demais elementos públicos – ruas, calçadas e demais espaços – e devido às suas proporções e presença de canteiros ajardinados, têm mais condições de estimular a permanência das pessoas e o desenvolvimento de atividades mais demoradas. Se esses espaços possuírem uma boa infraestrutura que dialogue com o entorno e com os usuários, as chances de estarem sempre cheios, até mesmo em horários pouco prováveis – feriados, finais de semana, períodos noturnos – são altas. Desta feita, um “aumento na qualidade do ambiente externo estimula, em especial, as atividades opcionais. O aumento no nível de atividade é, portanto, um convite a um substancial aumento das atividades sociais” (GEHL, 2015, p.21).

Cumprе ressaltar que é inquestionável a importância de haver um número considerável de pessoas circulando pelos espaços públicos da cidade; é um sinal de que são vívidos e transmitem a sensação de segurança. No entanto, Gehl (2015) assevera que somente a presença de pessoas em movimento não é um indicador de boa qualidade urbana. Na visão dele, o que pode indicar essa qualidade é a quantidade de pessoas paradas, em pé ou sentadas, nas praças e não apenas caminhando. Espaços públicos inseridos em um contexto em que há diversidade de usos podem ser amplamente utilizados como lugares de passagem e não terem a qualidade necessária para fazer com que as pessoas desejem estar ali, não como uma obrigação, e sim por opção. Conforme Gehl (2015, p.135), “é difícil ficar andando numa cidade que tem espaços urbanos tão tentadores para se ficar”, por conseguinte, a chave para o planejamento de cidades agradáveis de se viver é justamente a existência de espaços públicos bem estruturados e que proporcionem um ambiente aprazível.

Viana (2018) lembra da importância das práticas de lazer passivo para reforçar essa ideia de qualidade do ambiente urbano como um todo. Essas práticas consistem em estar no espaço público pela contemplação, pela sociabilização ou pelas práticas de entretenimento pessoal – aquelas que independem de estar em contato com outras pessoas, como ler um livro, usar *smartphones*, ou meditar. Para que elas sejam mais frequentes e duradouras, exige-se que não haja apenas qualidades urbanísticas do entorno, mas, acima de tudo, que o espaço público em si, receba investimentos que culminem em uma qualidade espacial (VIANA, 2018). A título de exemplo, uma pessoa, ao optar por se sentar em um banco de uma praça, pode ser estimulada a permanecer ali por um tempo maior, caso o lugar ofereça uma experiência agradável. Diante disso:

Se o local oferece atrações especiais como água, árvores, flores, bom espaço, boa arquitetura e obras de arte, a pessoa quer vê-las bem. Ao mesmo tempo, as pessoas querem uma boa visão da vida e das pessoas do lugar. Naturalmente, vistas atraentes dependem das oportunidades do local, mas a vista da cidade e das pessoas é a atração principal. Quando o clima local, a localização, a proteção e as vistas se unem, os locais para se sentar são o melhor dos mundos. Pensamos “este é um bom lugar para ficar, e posso permanecer aqui por um bom tempo.” (GEHL, 2015, p.141)

As atividades ligadas ao consumo, também estimulam a permanência de pessoas nos espaços públicos, especialmente o comércio de produtos alimentícios que “nesse caso, refere-se tanto aos produtos alimentícios de abastecimento primário, como hortifrutigranjeiros comercializados em feiras e por vendedores ambulantes, quanto aos produtos de consumo imediato [...] como sanduíches, sucos, entre outros” (VIANA, 2018, p.98). A existência de cafés, barzinhos e restaurantes que geralmente ocupam parte de calçadas e praças, mesmo sendo motivos a mais para se estar no espaço público, devem estar ali de maneira consciente e estrategicamente pensada. Muitos estabelecimentos fazem uso desses espaços indiscriminadamente, sem dar-lhes nenhum tipo de retorno, o que pode desencadear em uma degradação física, ou até mesmo a descaracterização da publicidade do espaço, que passa a ser enxergado como extensão das empresas privadas. Não se pretende inferir com essa colocação que o comércio não deva ser estimulado, mas sim que esse tipo de uso não agrida o espaço público e que tenha uma fiscalização mais efetiva. Para que isso aconteça, a municipalidade deve exigir que sejam pagas taxas específicas, que serão revertidas em melhorias para o espaço e estabelecer normas de uso a fim de que a população não se sinta obrigada a consumir para desfrutar do ambiente festivo propiciado por esse tipo de ocupação.

Com base em Gomes (2012, p.21), as práticas sociais que acontecem em um dado espaço se relacionam intimamente com a sua disposição física, ou seja, o espaço geográfico pode ser definido como “forma-conteúdo”. Isso implica que a maneira como as pessoas utilizam os espaços públicos é um reflexo dos seus arranjos físicos que emitem sinais e moldam os comportamentos. Logo, para que as pessoas se sintam atraídas para permanecerem por mais tempo nos espaços de uso comum da cidade, e conseqüentemente se sintam pertencentes a esses lugares a ponto de o conservarem sempre em boas condições, é imperioso que sejam pensados levando em consideração a escala do usuário e o desejo de que eles fiquem ali por mais tempo.

## 2. MATERIAIS E MÉTODOS

O presente capítulo trouxe, detalhadamente, o percurso metodológico adotado na pesquisa. Versou também sobre o contexto histórico-geográfico da cidade de Bocaiuva, para melhor entendimento da sua realidade atual. Em seguida, apresentou-se uma análise dos planos e das legislações municipais para um maior entendimento de como essas instâncias normativas tratam a temática dos espaços públicos em Bocaiuva, em teoria e em seus desdobramentos práticos.

### 2.1 Metodologia de pesquisa

O referencial teórico-metodológico dessa pesquisa encontrou suporte no campo disciplinar do Desenho Urbano que, através dos seus instrumentos de análise espacial, contribuíram para uma apreensão detalhada da realidade do espaço urbano, nesse caso, especificamente, os espaços públicos – praças. Ao contrário do que o nome sugere, não se restringe meramente ao desenho formal do espaço; a definição, conforme Del Rio (1990), extrapola o sentido literal da palavra em português e muito se relaciona com o sentido de “processo”, que vem de uma das definições da palavra “*design*” em inglês. Nessa vereda, é uma área específica da atuação do urbanismo e parte integrante do processo de Planejamento validado como

campo disciplinar que trata a dimensão físico-ambiental da cidade, enquanto conjunto de sistemas físico-espaciais e sistemas de atividades que interagem com a população através de suas vivências, percepções e ações cotidianas. Procura-se tratar da produção da apropriação e do controle do meio ambiente construído, processos estes que estão, necessariamente, permeados pela dimensão temporal (DEL RIO, 1990, p.54).

Segundo Del Rio (1991), é nesse contexto que a participação popular se mostra parte essencial de todo o processo para atingir os ideais de qualidade<sup>4</sup> do ambiente, levando em consideração a dimensão vivencial das pessoas que utilizam os espaços comuns da cidade. Os julgamentos, percepções e comportamentos servem de base para as tomadas de decisão, partindo do pressuposto que o ambiente urbano deve ser uma resposta aos seus anseios. Com isso, a interpretação do real significado de um determinado lugar acontece através da

---

<sup>4</sup> Entende-se que qualidade é um termo relativo ligado às subjetividades de cada indivíduo que se insere na sociedade. No entanto, pressupõe-se que a qualidade do espaço público será avaliada ou atingida mediante as percepções e expectativas dos seus usuários correlacionados ao poder público e à iniciativa privada, que juntos, poderão definir o rumo que um espaço pode tomar.

“superposição de três esferas de nossa consciência: atividades ou usos, atributos físicos propriamente ditos e as concepções e imagens” (DEL RIO 1990, p.69), como ilustra a figura 10.

Levando-se em consideração esses aspectos, Del Rio (1990), trabalha com quatro procedimentos metodológicos que viabilizam a real interpretação do lugar: análise visual e percepção ambiental (ligadas à esfera das concepções e imagens), comportamento ambiental (esfera das atividades) e morfologia urbana (esfera dos atributos físicos). Quando cada uma dessas esferas é compreendida pelo planejador, é possível elaborar estratégias de intervenções urbanas que respeitem as dinâmicas e demandas locais sem agredir os seus usuários, ou o seu significado.

**Figura 10 - Esquema representativo da formação do sentido dos lugares**



Fonte: Del Rio (1990, p.70)

Na esfera das concepções e imagens, as figuras de Kevin Lynch e Gordon Cullen se destacam quanto aos estudos de percepção que ambos desenvolveram. “Enquanto os estudos influenciados por Lynch, por exemplo, procuram responder a ideais qualitativos, tais como legibilidade, orientabilidade e identidade, aqueles influenciados por Cullen buscam sensações visuais topológicas” (DEL RIO; OLIVEIRA, 1999, p.11).

Gordon Cullen (1971), em seu livro “Paisagem Urbana”, se preocupou com os aspectos visuais do ambiente capazes de gerar respostas emocionais nos observadores através dos conjuntos de edifícios que se localizam ao longo do caminho percorrido pelo transeunte. Em sua obra, explorou as sensações que as imagens dos edifícios da cidade despertaram através da ótica, do sentido topológico de lugar e do conteúdo (DEL RIO, 1990). Cullen estudou o

ambiente urbano pelo método da análise visual que buscou,

através de uma compreensão das mensagens, dos relacionamentos percebidos entre elementos componentes de um conjunto e das emoções que transmitem, a lógica condicionadora das qualidades estéticas urbanas. É uma categoria de análise subjetiva, no sentido que depende basicamente da capacidade de observação e interpretação do pesquisador, conseqüentemente permeada por seus próprios sistemas de valores (DEL RIO, 1990, p.91)

Já na obra de Kevin Lynch (2011), originalmente publicada em 1960, e intitulada “*The image of the city*”, o autor buscou interpretar a imagem do espaço urbano através de análises de campo feitas por um observador, e entrevistas com uma parcela dos moradores da cidade. As análises *in loco* procuravam identificar, em primeira instância, a forma visual de uma determinada localidade, organizada por cinco elementos estruturantes principais: vias, limites, pontos nodais, bairros e marcos. A partir dessas observações, era obtido um diagnóstico das suas potencialidades e fragilidades imagéticas do local, espacializadas em mapas. Uma etapa fundamental da metodologia de Lynch, consistia na consulta popular, que acontecia mediante agendamento prévio de uma entrevista em gabinete que era gravada com o consentimento do participante. Na entrevista, as pessoas eram estimuladas a evocar a imagem que tinham de onde viviam através de mapas mentais desenhados por eles mesmos e pelas perguntas feitas pelo entrevistador que envolviam julgamentos, sensações e capacidade de orientabilidade no espaço. Com base na pesquisa era possível aplicar os resultados obtidos em projetos de *design* urbano com o intuito de deixar a cidade com grande potencial imaginativo.

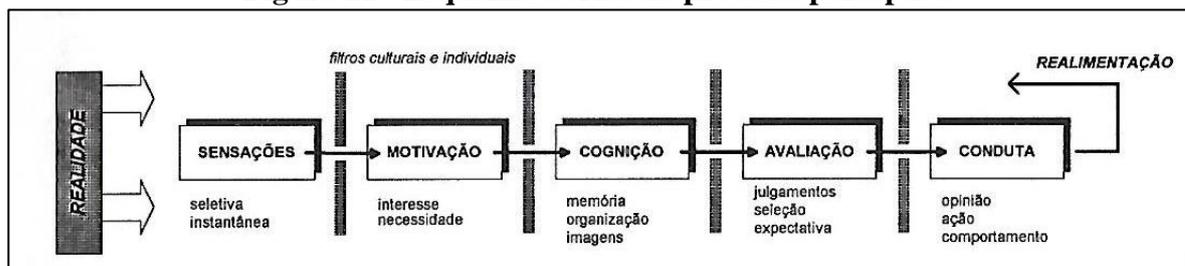
Para entender o que é uma cidade imaginável, é preciso explorar o conceito de imaginabilidade proposto por Lynch (2011), que pode ser definido como uma forma, cor ou característica de um lugar ou objeto que possibilita a criação de imagens mentais facilmente identificadas na cidade, absolutamente úteis para o ambiente urbano. Isso implica que a cidade com potencial imaginativo se revela atraente, distinta e convida o olhar, sendo, por conseguinte, mais agradável de se viver. Além disso, atende às expectativas de seus moradores, que se sentem pertencentes ao espaço onde vivem.

Ambos os métodos propostos por Lynch e Cullen, se encaixam no universo da percepção. De acordo com Del Rio (1990, p.92) entende-se que a percepção é “um processo seletivo, pois nós só percebemos aquilo que nossos objetivos mentais nos preparam para perceber. Além disto, é reconhecidamente um processo visual (...) pois dentre todos os nossos sentidos é a visão o mais prevalente.” A percepção ambiental nada mais é do que “um processo mental de interação entre o indivíduo e o meio ambiente” (DEL RIO; OLIVEIRA, 1999, p.3), por intermédio de mecanismos de natureza perceptiva e cognitiva, sendo o primeiro, dirigido

por estímulos externos captados pelos cinco sentidos, e o último está ligado à organização das imagens pela mente.

A percepção, segundo Oliveira (2004, p.192), “é essencialmente egocêntrica e ligada a uma certa posição do sujeito percebedor em relação ao objeto, ao percepto, sendo estritamente individual e incomunicável.” No entanto, essas percepções individuais podem ser “coincidentes a grupos de cidadãos, formando um repertório comum e relativo a um lugar e seus elementos urbanos, que servirão para caracterizar a percepção deste lugar segundo estes grupos populacionais” (DEL RIO, 1991, p. 25). As imagens percebidas, de acordo com a subjetividade de cada indivíduo, ao serem organizadas pela cognição passam por julgamentos mentais que vão interferir na opinião, ação e no comportamento referentes ao uso de algum espaço em específico (figura 11).

**Figura 11 - Esquema teórico do processo perceptivo**



Fonte: Del Rio; Oliveira (1999, p.03)

A partir do cenário deixado pelo Modernismo nos ambientes urbanos, surgem na década de 1960, estudos de comportamento ambiental, como categoria analítica das vivências e práticas. Ao estudar o comportamento das pessoas em um dado espaço físico, admite-se “que o ambiente sugere, facilita, inibe ou define comportamentos, ou seja, que ele age como catalisador” (DEL RIO, 1990, p.97), de usos e ações tanto positivas quanto negativas. O estudo do comportamento ambiental, possibilita a compreensão de como as pessoas interagem com e nos espaços da cidade. É uma maneira de detectar novas formas de sociabilidades, ou de perceber a incidência de uma em específico, e entender qual o papel que um determinado espaço desempenha na malha urbana da cidade.

Esse método consiste, essencialmente, na observação direta dos indivíduos no espaço onde se inserem e para que isso seja possível, é imperioso adotar alguns procedimentos sistematizados, para melhor atingir os objetivos da pesquisa, sem que haja “distorções e pobreza de dados” (DEL RIO, 1990, p.100). Para tanto, o autor sugere que a investigação comportamental do espaço siga temáticas classificadas em quatro grupos principais,

sistematizados no quadro 1:

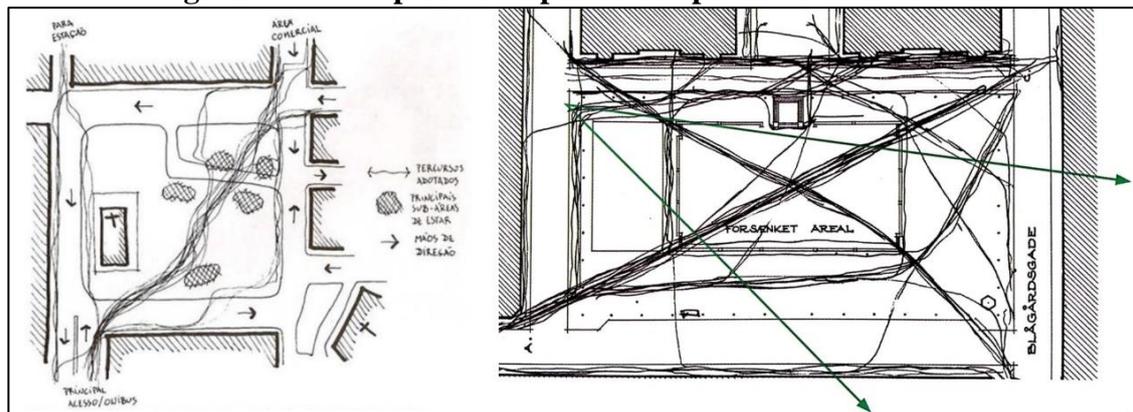
**Quadro 1 - Temáticas de investigação comportamental do espaço**

<b>Sequências comportamentais</b>	Série de comportamentos pelo mesmo usuário ou grupo de usuários durante um determinado percurso ou evento.
<b>Palcos de ação</b>	Contexto em que se dá o comportamento, e “ambientes comportamentais”, condições físico-espaciais específicas do comportamento
<b>Atividades específicas</b>	Investigação de onde/ como ocorrem usos ou ações específicos, em percursos ou num espaço determinado, como atravessar a rua, formar fila, conversar, vendas em ambulantes etc.
<b>Territórios</b>	Distâncias e espaços delimitados como espaços de “defesa” ou com sua privacidade controlada por um indivíduo ou um grupo, e os usos envolvidos neles.

Elaborado segundo informações encontradas em Del Rio (1990, p.105)

As análises feitas resultam em mapas de comportamento ambiental (Figura 12) e podem ser complementadas por fotografias, vídeos, diagramas de uso, questionários e textos explicativos. Para que os resultados obtidos mostrem o panorama geral do uso do espaço, o ideal é que o pesquisador o visite em horários distintos e pré-definidos, distribuídos nos períodos da manhã, da tarde e da noite, em dias de semana e finais de semana (DEL RIO, 1990).

**Figura 12 - Exemplos de mapas de comportamento ambiental.**



Fontes: Del Rio (1990, p.104); Gehl; Svarre (2018, p.88). Adaptado pelo autor

Nessa perspectiva, Del Rio (1990, p.100), sugere que durante o procedimento da coleta de dados, o pesquisador adote uma postura referente à posição de observador sendo ela: “de fora em segredo, de fora, mas reconhecido, participante marginal (apenas eventualmente), participante total no acontecimento.” Para registro das observações, cadernos de anotação e câmeras fotográficas podem ser utilizados para captar os eventos, atores e contexto do espaço

físico (DEL RIO, 1990). Essas anotações ajudam a “aumentar o conhecimento sobre o comportamento humano no espaço público” (GEHL, SVARRE, 2018, p.32) e de maneira qualitativa complementa as outras ferramentas de análise, deixando o estudo com maior riqueza de detalhes. Sobre manter um diário para registro de eventos, Gehl e Svarre (2018, p.32) discorrem:

Manter um diário é um método de anotar observações em tempo real e de modo sistemático, com mais detalhes do que em estudos de “amostras” quantitativas. O observador pode anotar tudo de significativo. Pode acrescentar explicações e categorias gerais, como ficar em pé ou sentar, ou narrativas breves que podem auxiliar o entendimento de onde, por que e como a vida se desenrola em um evento que não é, exclusivamente, voltado a um propósito.

A vista disso, os estudos de comportamento ambiental são fundamentais para compreender como o homem se relaciona com o ambiente construído, ferramenta essencial para compreensão das dinâmicas espaciais e para o Desenho Urbano. Os seus instrumentos de medida são tradicionais e baseiam-se essencialmente em observações, anotações e mapeamento das atividades humanas. O exercício dessa ferramenta coloca o pesquisador em contato direto com a vida na cidade e isso impede que decisões sejam tomadas em gabinetes fechados, sem uma ampla apreensão da realidade urbana (RHEINGANT; ALCANTARA; DEL RIO, 2005).

Na esfera dos atributos físicos, o estudo da morfologia urbana é um importante procedimento metodológico que auxilia no processo de Desenho Urbano. Segundo Lamas (2000, p.37), a morfologia é entendida como “o estudo da configuração e da estrutura exterior de um objeto. É a ciência que estuda as formas, interligando-as com os fenômenos que lhes deram origem”. É responsável por estudar o tecido urbano da cidade em diversas escalas, e cada elemento constituinte da sua forma, levando em consideração as transformações que sofreu ao longo do tempo e os processos sociais que o originaram (DEL RIO, 1990). Para uma devida compreensão do termo e para que não seja confundido com o sentido de morfologia, Lamas (2000, p.44) traz o sentido de forma que pode ser entendida como o:

aspecto da realidade, ou modo como se organizam os elementos morfológicos que constituem e definem o espaço urbano, relativamente à materialização dos aspectos de organização funcional e quantitativa e dos aspectos qualitativos e figurativos. A forma, sendo o objetivo final de toda a concepção, está em conexão com o desenho, quer dizer, com as linhas, espaços, volumes, geometrias, planos e cores, a fim de definir um modo de utilização e de comunicação figurativa que constitui a arquitectura da cidade.

Ao analisar a forma urbana, deve-se levar em consideração aspectos fundamentais para a sua apreensão, sendo eles quantitativos, qualitativos, de organização funcional e aspectos

figurativos. Tudo aquilo, dentro da realidade urbana estudada, que for passível de quantificação, como fluxos, densidades, coeficientes e outros, são considerados aspectos quantitativos. Os aspectos qualitativos dizem respeito, em suma, ao estado de conservação do espaço estudado – o tipo de pavimentação e questões ligadas à acessibilidade e adaptação ao clima. A organização funcional está ligada à função do lugar, seja ele utilizado para fins de moradia, trabalho, indústria, comércio, lazer, entre outros. Por fim, os aspectos figurativos estão relacionados às questões estéticas do lugar (LAMAS, 2000).

Tendo em vista as complexidades presentes em cada parte do território da cidade, a sua leitura e interpretação devem ser feitas, para um maior entendimento da forma, a partir de diferentes dimensões ou escalas, que segundo Lamas (2000), são: dimensão sectorial (escala da rua), dimensão urbana (escala do bairro) e dimensão territorial (escala da cidade). Como o presente estudo abordou a temática dos espaços públicos urbanos, em especial as praças, a dimensão espacial adotada refere-se à escala da rua que de acordo com Lamas (2000, p.74), “será a mais pequena unidade, ou porção de espaço urbano, com forma própria. É bem ilustrada por uma rua ou uma praça. Para a sua apreensão quase nem será necessário o movimento ou basta o movimento em circuito fechado.” Nesse caso, os elementos morfológicos que devem ser identificados e sistematizados se resumem às “fachadas e os seus pormenores construtivos, mobiliário urbano, pavimentos, cores, texturas, letreiros, árvores, monumentos isolados – uma infinidade de elementos que, organizados entre si, definem a forma urbana” (LAMAS, 2000, p.75).

Em virtude do que foi mencionado, concluiu-se que os estudos de morfologia possibilitam a compreensão dos elementos constituintes do espaço urbano e o seu diagnóstico possibilita traçar quais decisões devem ser tomadas ao se pensar em projetos de intervenção na cidade, com total respeito à sua forma original e às dinâmicas sociais da comunidade local que ali são estabelecidas (DEL RIO, 1990).

O Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) prevê, no segundo parágrafo do Artigo 2, a gestão democrática das cidades por meio de processos participativos da sociedade civil na elaboração e execução de planos de desenvolvimento urbano. Dessa maneira, os processos metodológicos que subsidiam o Desenho Urbano, se mostram instrumentos que condizem com o que é esperado pela referida lei brasileira e, conseqüentemente, reforçam a importância de um maior engajamento da população nos assuntos urbanos. Os estudos da vida na cidade “podem ser usados como base de tomada de decisões, como parte de um planejamento geral, ou em projetos individuais como ruas, praças e parques” (GEHL; SVARRE, 2018, p.8).

Por esse motivo, as interpretações acerca do funcionamento do espaço e da sua própria

organização, não podem ser vistas como se fossem a mesma coisa para todos, ou para um pequeno grupo fechado encarregado de tomar decisões na cidade o que, na concepção de Milton Santos (1986, p.67), “significaria uma espécie de violência contra o indivíduo e, conseqüentemente, as soluções fundamentadas nessa ótica seguramente não seriam aplicáveis.” Assim sendo, entende-se que os processos metodológicos do Desenho Urbano aqui expostos, contribuem para a definição de estratégias de análise do espaço público praça com o intuito de fomentar ações futuras para deixá-lo acessível e democrático.

Esses instrumentos têm como ação intrínseca a compreensão das questões pertencentes ao espaço urbano e possibilitam que estratégias de gestão e planejamento dos espaços públicos sejam traçadas, segundo os resultados obtidos na pesquisa.

O planejamento de espaços públicos – seja a sua criação, ou requalificação – não pode acontecer de maneira arbitrária, sem que antes sejam investigados todos os condicionantes pertinentes a cada realidade. Esses espaços dizem respeito à população e podem ser responsáveis pelo sentimento de pertença do indivíduo para com uma determinada localidade. Se levados a sério, bem planejados, com manutenções constantes e sendo promotor de atividades diversificadas, os espaços públicos são capazes de atrair pessoas em vários momentos ao longo do dia, fazendo com que a cidade esteja em constante movimento e com apropriações diversas.

Para conferir suporte teórico ao trabalho, inicialmente, foi feita uma pesquisa bibliográfica sobre as temáticas aqui abordadas. As pesquisas estão relacionadas ao espaço público urbano – praça –, desde a sua origem até os dias atuais, o que possibilitou a compreensão de seus distintos significados ao longo do tempo. Além disso, as teorias do planejamento urbano também foram consultadas a fim de entender como as políticas públicas podem contribuir na gestão urbana de modo democrático.

Como Bocaiuva é uma cidade pouco explorada no meio científico, sobretudo no tema aqui proposto, foi necessário reunir informações por meio de reportagens de jornais da cidade, bem como entrevistas informais com “informantes-chave” (GIL, 2008, p.111), que são moradores que possuem registros iconográficos e memórias dos espaços públicos estudados, desde a criação, até o presente momento. Os relatos e informações obtidos nessa etapa ajudaram a criar uma linha do tempo de cada praça e a perceber a evolução das mesmas, que passaram por intervenções, melhorias e descaracterizações feitas pelo Poder Público. A pesquisa documental foi necessária na investigação de como o espaço público é tratado pela legislação da cidade, por meio dos Planos e Leis que abordam a questão urbana.

No âmbito do que se propôa a presente pesquisa, foram utilizados três instrumentos metodológicos do Desenho Urbano: percepção ambiental, comportamento ambiental e morfologia urbana. Em campo, tais instrumentos foram colocados em prática para uma compreensão profunda das dinâmicas socioespaciais estabelecidas nas praças, bem como a morfologia de cada uma delas, os julgamentos e percepções das pessoas que as utilizam, abarcando assim, tanto a dimensão abstrata dos lugares, quanto a dimensão material.

Assim, uma análise geográfica dos espaços públicos tem necessidade de compreender as ações e comportamentos aí presentes como associados à morfologia, à forma concreta de organização do espaço. É a partir dessa conexão que podemos produzir interpretações geográficas dos seus significados. (GOMES, 2018, p.118)

Na primeira etapa do trabalho de campo foram realizados estudos de morfologia urbana das praças. Nesse momento, foi observada a forma de assentamento de cada uma delas, levando em consideração os usos, a relação entre público e privado, o calçamento e o gabarito das edificações do entorno imediato. A existência e o estado de conservação do mobiliário urbano, tanto das praças, quanto do entorno, também constaram nessa etapa do trabalho, sendo detalhadamente descritos para uma ampla compreensão do real estado desses espaços. Para ajudar a visualizar os itens elencados, foram confeccionados mapas, inicialmente feitos a mão a partir das observações em campo. Posteriormente, os mapas resultantes receberam tratamentos por meio de *softwares* de edição de imagens utilizando a base do programa AutoCAD, disponibilizado pela Prefeitura Municipal de Bocaiuva, e fotos aéreas feitas pela câmera de um *drone*. Os mapas e os textos descrevendo a morfologia das praças foram enriquecidos com registros iconográficos realizados durante as observações em campo.

A etapa seguinte foi a de comportamento ambiental que possibilitou compreender como as pessoas se comportam nas praças estudadas. Foi possível identificar as sociabilidades nelas estabelecidas e entender o papel que desempenham na malha urbana da cidade. O método consistiu, essencialmente, na observação direta dos indivíduos em horários pré-estabelecidos. As três praças estudadas foram visitadas entre os meses de setembro e dezembro de 2019, nos períodos matutino, vespertino e noturno em dias úteis, sábado e domingo. Para essa etapa da pesquisa, as observações em cada espaço público tiveram a duração média de uma hora. Como resultado, foram confeccionados seis mapas de cada praça sendo: dias de semana – manhã, tarde e noite – e final de semana- manhã, tarde e noite. Os mapas gerados a partir do campo, assim como os mapas de morfologia urbana, receberam tratamento por meio de *softwares* de edição de imagens.

Por fim, na etapa de percepção ambiental, buscou-se compreender como os espaços públicos estudados são percebidos por seus usuários. A intenção não foi fazer um levantamento quantitativo excessivo, uma vez que pretendeu-se entender aspectos qualitativos acerca das percepções dos espaços. Portanto, através da amostragem aleatória simples, foram abordados transeuntes que estavam utilizando as praças no momento da pesquisa de campo. Os questionários foram aplicados em cada período do dia – manhã, tarde e noite – em dias úteis e em finais de semana. Como o fluxo de pessoas que utilizam os referidos espaços públicos é distinto, optou-se, por utilizar a *internet* como ferramenta de divulgação dos questionários para abarcar uma quantidade maior de pessoas. Por conseguinte, 91 participantes responderam ao questionário ao longo dos meses de setembro e outubro de 2019, sendo 40 sobre a Praça WanDyck Dumont, 24 sobre a Praça Pedro Caldeira e 27 sobre a Praça da Estação Ferroviária.

O perfil dos participantes da pesquisa foi diversificado, sendo todos residentes em Bocaiuva, oriundos de vários bairros da cidade. Homens (24,17%) e Mulheres (75,83%), com idades entre 18 e 81 anos, responderam às perguntas que ajudaram a avaliar os aspectos físicos e de sociabilidades dos espaços públicos, reforçando assim, as discussões endossadas pelas análises de morfologia urbana e comportamento ambiental.

## 2.2 Bocaiuva no contexto histórico e geográfico

O Brasil é um país vasto em extensão e abriga em seu território uma diversidade de aspectos culturais, sociais, linguísticos, econômicos e climáticos característicos de cada região que o compõe. A sua estrutura é dividida em Unidades da Federação, composta pelos vinte e seis estados e o Distrito Federal. Cada estado é dividido em mesorregiões nas quais se desdobram, por sua vez, em microrregiões compostas por municípios que estabelecem relações em nível local, regional, nacional e global.

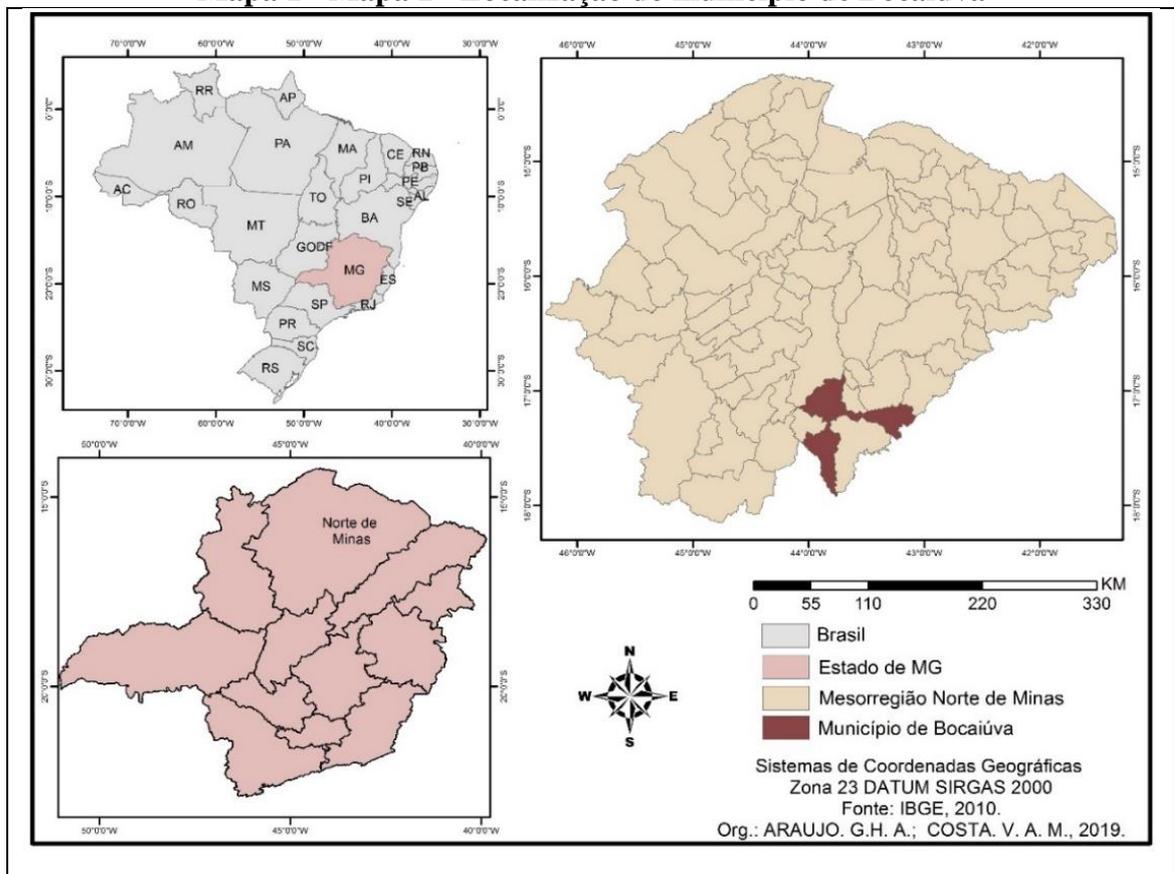
Entende-se por mesorregião uma área individualizada em uma Unidade da Federação que apresenta formas de organização do espaço geográfico definidas pelas seguintes dimensões: o processo social, como determinante, o quadro natural, como condicionante e a rede de comunicação e de lugares, como elemento da articulação espacial. [...] As microrregiões foram definidas como partes das mesorregiões que apresentam especificidades quanto à organização do espaço. Essas especificidades não significam uniformidade de atributos nem conferem às microrregiões auto-suficiência e tampouco o caráter de serem únicas devido a sua articulação a espaços maiores quer à mesorregião, à Unidade da Federação, quer à totalidade nacional. (IBGE, 1990, p.8)

A mesorregião Norte de Minas Gerais abrange uma área territorial de 128.602km<sup>2</sup> e é composta por oitenta e nove municípios. “Esta região compreende sete microrregiões: Montes

Claros, Bocaiuva, Grão Mogol, Janaúba, Januária, Pirapora e Salinas” (FRANÇA, 2012, p.141), sendo Montes Claros, o centro regional mais dinâmico.

Bocaiuva (mapa 1), ocupa uma área de 3.227,627 km<sup>2</sup>, com densidade demográfica de 14,45 hab/km<sup>2</sup>, possuindo uma população total de 46.654 habitantes – sendo 36.600 residentes na área urbana e 10.054 na área rural (IBGE, 2010). É considerado, juntamente com Pirapora, Janaúba, Januária e Salinas como centro emergente<sup>5</sup>, por atender as demandas das pequenas cidades do seu entorno imediato.

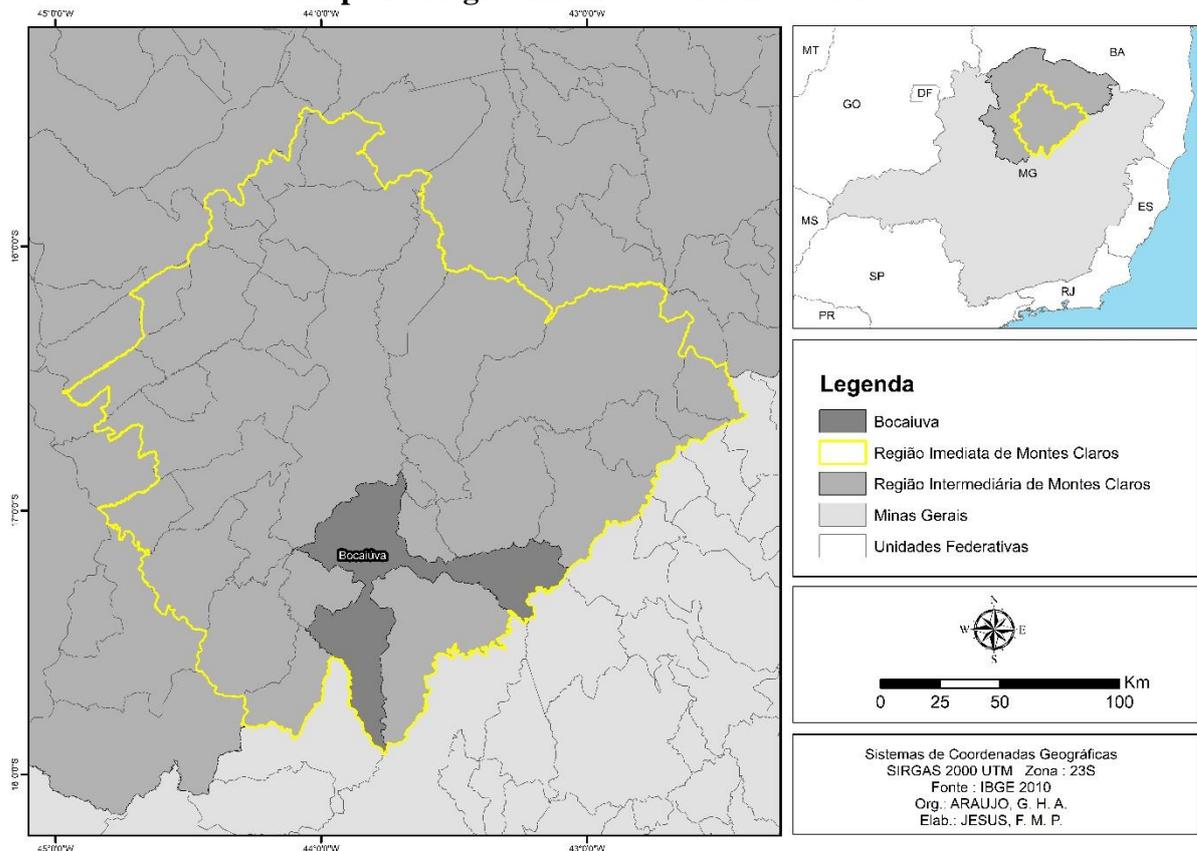
**Mapa 1 - Mapa 1 - Localização do município de Bocaiuva**



No ano de 2017, o IBGE lançou a proposta de regionalização do território brasileiro, levando em consideração a influência que determinadas cidades exercem dentro do contexto regional. Por conseguinte, conforme mostra o mapa 2, o município de Bocaiuva passou a fazer parte da Região Imediata de Montes Claros.

<sup>5</sup> Pereira (2007, p.278) afirma que as cidades do Norte de Minas consideradas como emergentes “são aquelas que possuem um potencial de desenvolvimento e são micro-pólos regionais, que atendem a população das cidades menores e mais próximas que demandam por serviços que essas cidades têm condições de oferecer.”

**Mapa 2 - Região imediata de Montes Claros**



Para melhor compreender o município e as suas complexidades, foi necessário revisitar o passado desde a sua origem até os dias atuais. A história de ocupação do município de Bocaiuva vai de encontro com a própria ocupação do Norte de Minas Gerais e se deu a partir das bandeiras que tinham como principal objetivo encontrar terras abundantes em riquezas minerais e pedras preciosas, sobretudo as esmeraldas.

A primeira expedição organizada para o reconhecimento da região Norte foi a de Espinosa-Navarro que saiu da Capitania de Porto Seguro no dia 13 de junho de 1553, sem que houvesse o intuito de povoar a região. A referida expedição teve como ponto de partida “o rio Mucuri até o município de Teófilo Otoni, atravessou o rio Jequitinhonha, transpondo serras e rios até atingir o Rio Verde Grande e Jequitaiá, indo afinal para o rio São Francisco” (RIBEIRO, 1988, p.122). Posteriormente, em 21 de julho 1674, uma nova bandeira foi organizada por Fernão Dias Leme com o intuito de encontrar as tão almeçadas esmeraldas, fazendo com que adentrasse todo o Norte de Minas e encontrasse turmalinas na região que hoje corresponde ao município de Grão Mogol (RIBEIRO, 1988).

Matias Cardoso de Almeida e Antônio Gonçalves Figueira, que eram pertencentes à bandeira de Fernão Dias, foram os responsáveis pelo povoamento do Norte de Minas e

extermínio dos índios nativos, em expedições que saíram de São Paulo por volta de 1690. O primeiro assentou o arraial de Morrinhos, às margens do Rio São Francisco e o segundo, no início do século XVII, foi responsável pela criação “das fazendas Olhos d’Água (Bocaiuva), Formigas (Montes Claros) e Jaíba” (DIAS, 2010, p. 82). Figueira, conforme relatado por Ribeiro (1988, p.123), ao atingir elevada condição econômica retornou a São Paulo deixando nas terras conquistadas seus parentes e descendentes “que povoaram o Norte do estado, recebendo por isso o título de fundador do sertão.”

Em conformidade com Amorim (1999), Bocaiuva teve origem a partir da fazenda de Faustino Leite Pereira, provável descendente de Figueira, entre os anos de 1710 e 1720 quando comprou<sup>6</sup> todas as terras nas imediações do atual município. Tornou-se Curato de Macaúbas, quando Dona Antônia Leite, esposa de Faustino, doou parte das suas terras para a igreja do Senhor do Bonfim que havia sido erguida a partir de um acontecimento sobrenatural, fato que foi atraindo novos moradores para a localidade. Essa história do processo de povoamento do município, a partir da criação da igreja do Senhor do Bonfim, é contada segundo duas abordagens: a mítica, que é passada de geração para geração como forma de perpetuar as tradições religiosas e a abordagem considerada oficial, pois baseia-se em dados históricos.

Na versão mítica, conta-se que por volta do mês de julho do ano de 1700, romeiros transportavam, de São Paulo para a Bahia, uma imagem de Cristo crucificado – o Senhor do Bonfim. Quando chegaram na região, onde hoje está localizada a sede do município, os viajantes sentiram-se cansados e pararam para descansar sob a sombra de uma frondosa árvore de gameleira e por ali adormeceram. No amanhecer do dia seguinte, prontos para seguirem rumo ao seu destino, tentaram levantar a caixa com a imagem, todavia estava misteriosamente mais pesada do que antes. Ribeiro (1988), narra que, com muito esforço, eles conseguiram carregar a imagem até a antiga estrada que dava acesso ao município de Montes Claros, mas, devido ao peso extra, não conseguiram ir muito longe. Pararam novamente para passar a noite e quando acordaram a imagem já não estava onde eles a deixaram. “Assustados, voltaram pela mesma estrada e foram encontrá-la junto à velha gameleira” (RIBEIRO, 1988, p.124), porém já não conseguiram levantá-la.

A partir do ocorrido, os romeiros interpretaram que era vontade do santo se estabelecer naquelas terras e não prosseguir viagem até a Bahia. Entregaram a imagem para alguns dos poucos habitantes da região que logo trataram de erguer o primeiro abrigo feito de palhas para

---

<sup>6</sup> Em Ribeiro (1988, p.123), “Essa ação de Usucapião foi processada pela Comarca, pelo cartório do 1º Ofício em 26 de abril de 1926, cuja ‘Carta de Sentença’, foi devidamente registrada no Cartório do Registro de Imóveis, no livro 3-B, fls. 178 v., sob o número de ordem de 99 em 8.11.1929.”

o Senhor do Bonfim, dando origem, por conseguinte, ao povoado que pouco a pouco foi ganhando um número maior de moradores “por acreditarem ser um local abençoado” (DIAS, 2010, p.82), já que tinha sido escolhido pela imagem. Essa versão da história é amplamente conhecida pelos bocaiuenses e é a que sustenta as tradições da maior festa religiosa do padroeiro da cidade que acontece tradicionalmente no mês de julho e movimenta centenas de peregrinos todos os anos, além de impulsionar o comércio local.

Por se tratar de fatos fantasiosos, Amorim (1999), desconsidera essa versão mítica do processo de povoamento do município de Bocaiuva e baseia-se, portanto, em dados oficiais encontrados em registros históricos. Conforme explica o autor, em 1720 a Capitania de São Paulo e Minas era governada por Dom Pedro de Almeida, o Conde de Assumar, que impunha sobre a população, conforme determinado pela coroa Portuguesa, impostos abusivos além de reformas de cunho religioso e militar. As pessoas tinham que pagar o “quinto”, imposto cobrado sobre todo o ouro encontrado no Brasil sob penas severas para quem não cumprisse a determinação real. A revolta de Vila Rica (atual Ouro Preto) de 1720, foi uma resposta do povo a esses abusos e provocou a fuga de muitos fazendeiros locais, que partiram para o Norte de Minas com o intuito de chegar até a Bahia.

Um desses fazendeiros, possuidor de uma imagem do Senhor do Bonfim, foi perseguido pelos “dragões” (soldados do Conde de Assumar) e ordenou aos seus empregados que fugissem, levando consigo a imagem trazida por ele de Setúbal, cidade de Portugal. Cansados, os empregados permaneceram em Macaúbas, onde iniciaram a construção de uma capela. Com os romeiros acorrendo à capela, em busca de milagres, surgiram os primeiros casebres quando o fazendeiro Faustino Leite Pereira era o dono de todas as terras do lugar. (AMORIM, 1999, p.38)

Nessa época, Bocaiuva recebeu o nome de Curato de Macaúba, quando estava sob o domínio da família de Faustino, mas com parte de suas terras doadas para a igreja, permanece estagnada durante alguns anos. Somente no início do século XIX que foi se transformando em comunidade organizada à medida que novas pessoas se instalaram na “terra abençoada”. Sobretudo, destacam-se as figuras do capitão Pedro Versiani, fazendeiro e coronel e já no final do século, o guarda-mor Alkmim e Izidro Caldeira Brant que pertencia a uma família abastada ligada à extração de diamantes e detentores de cargos importantes no Império (AMORIM, 1999).

O Curato de Macaúba pertenceu ao Arraial de Formigas (Montes Claros), de 1832 a 1873 e em 2 de abril de 1845, foi elevado à Freguesia do Senhor do Bonfim, também denominada de Senhor do Bonfim de Montes Claros, segundo informações encontradas em Dias (2010), Amorim (1999) e Ribeiro (1988).

Pela Lei nº 1996, de 14 de novembro de 1873, foi desmembrada de Montes Claros e elevada à condição de vila com o nome de Jequitaiá, tendo como distritos: Olhos d'Água, São João Batista da Terra Branca, paróquia de Nossa Senhora do Bom Sucesso e Almas da Barra do Rio das Velhas (AMORIM, 1999). Já em 04 de junho 1890, por meio do decreto nº 90, a Vila do Jequitaiá é emancipada como município e passou a denominar-se Bocaiuva, tendo o Coronel Manoel Freire de Figueiredo Fonseca, como o primeiro presidente da Câmara (RIBEIRO, 1988). A cidade contava, para satisfazer às condições estabelecidas pela lei, com os prédios do tribunal do júri, escola, cadeia e o cemitério municipal (AMORIM, 1999).

Bocaiuva, conforme visto anteriormente, teve a sua origem a partir da capela do Senhor do Bonfim, ao norte da cidade, onde foram construídas as moradias ao seu redor para facilitar as práticas religiosas de culto ao santo. Logo, o primeiro bairro da cidade foi o Bonfim (RIBEIRO, 2013), antiga “rua de baixo”, onde Faustino Leite Pereira e a sua esposa Antônia Leite, falecidos na segunda metade do século XVIII, residiram. As famílias dos coronéis, ao se instalarem na cidade, a partir do século XIX, evitavam morar próximo à “rua de baixo”, por se tratar de um agrupamento de casas de pessoas sem prestígio, geralmente escravos alforriados, ou empregados de alguma fazenda da redondeza. Como ocupavam uma posição social de prestígio e tinham poder sobre os demais moradores, os coronéis preferiam morar longe dali, preferencialmente próximo aos largos/praçás (AMORIM, 1999).

Essa era uma época permeada pela tirania e imposições desses coronéis que ali se instalaram e “imprimindo suas vontades, criaram uma cidade a seu modo, com o mínimo de interferência por parte da população [...]” (AMORIM, 1999, p.16-17). Nessa vereda, o crescimento urbano aconteceu de forma desordenada, caracterizado por um traçado irregular e ruas estreitas, já que o principal meio de locomoção era de tração animal. A cidade desenvolveu-se inicialmente em dois sentidos: em direção ao atual centro da cidade e à região nordeste, correspondente ao bairro Pernambuco, devido ao fato da inauguração da Estrada de Ferro Central do Brasil, na década de 1920, sendo ponta de trilho durante dois anos até a inauguração da Estação em Montes Claros (RIBEIRO, 1988). A construção do prédio da estação e dos trilhos do trem dinamizou a cidade das mais variadas formas.

[...] A população antiga da cidade sentiu a rápida transformação dos costumes. O movimento de veículos a tração animal, puxando material para construção da estrada, era abusado: enchia as ruas e as casas de poeira. Bocaiúva, que era uma cidade parada como todas as desta região, tomara vida nova. Tudo era movimento. Os terrenos do Patrimônio do Senhor do Bom Fim, na zona urbana, passaram de 100 réis o metro quadrado para 400 réis. Os alugueis das casas custavam dez vezes mais. As moças da sociedade local passaram a namorar engenheiros e altos funcionários das empresas construtoras. Namoravam também os comerciantes que na cidade se estabeleciam. A

Câmara, que era na época a prefeitura de hoje, via-se tonta para atender os pedidos de licenças para as mais variadas atividades. Mudanças começaram a se processar e vinham atrás de homens do trabalho ferroviário. A Polícia Militar, antes pachorrenta, começou a ser solicitada para acalmar as badernas muito comuns nessas épocas de mudanças de costumes [...]. (Texto escrito por Romeu Barcelos Costa in: AMORIM, 1999, p.59-60)

Uma outra época de destaque para a cidade foi a década de 1940, considerada por Amorim (1999, p.79), como “explosiva”, pois nela ocorreram fatos de grande importância para a cidade: o eclipse total do sol, colocando Bocaiuva nas manchetes dos principais jornais mundiais e a criação da Fundação Graciema.

A fundação Graciema surgiu em 25 de maio de 1945, em homenagem a uma jovem idealista, falecida em 2 de novembro de 1944 chamada Graciema Alves da Silva, que sonhava implantar em Bocaiuva, uma fundação para ajudar as crianças da cidade através do incentivo às artes e cultura de modo geral. A jovem chegou a angariar fundos para a construção do que ela tanto almejava; com a sua morte, o projeto foi levado à frente por um padre holandês – Padre Hendricks – vigário da paróquia do Senhor do Bonfim. Dentre os tantos feitos dessa fundação, Amorim (1999, p.81), ressalta a criação do centro de escoteiros, a banda de música, ambulatórios, uma biblioteca, a escola doméstica, Nair Ribeiro, onde se ensinava corte e costura, bordados, desenho, música, datilografia e culinária. Já Ribeiro (1988, p.154), além do que foi citado por Amorim, acrescenta a criação do “Ginásio Senhor do Bom Fim” que hoje é denominado Colégio Professor Servalino Ribeiro, no bairro Pernambuco.

No dia 20 de maio de 1947, ocorreu em Bocaiuva, mais especificamente na localidade de Extrema, um fenômeno de notoriedade para o mundo científico: o eclipse total do sol. Essa região, fora determinada pelos cientistas, através de estudos meteorológicos, como a ideal para observação do fenômeno. Para que tudo transcorresse da maneira desejada e dentro dos padrões, foram necessários meses de preparação para que ele pudesse ser observado durante os três minutos e quarenta e oito segundos que durou. O então fenômeno foi de relevância para a comunidade acadêmica, pois, segundo relatos, a partir daí pôde ser comprovada a Teoria da Relatividade de Albert Einstein através dos registros feitos em terras bocaiuenses (RIBEIRO, 1988).

O eclipse de 1947 trouxe ganhos significativos para a cidade, que nessa época, era carente de infraestrutura tanto turística, para recepcionar os pesquisadores e os demais expectadores, quanto urbana. “Além dos norte-americanos, Bocaiúva recebeu estudiosos, cientistas e curiosos da URSS, Suécia, Finlândia, Canadá, Inglaterra, Tchecoslováquia, França, Suíça e brasileiros de toda parte” (RIBEIRO, 1988, p.92). A comunidade de Extrema recebeu

cerca de 36 toneladas de equipamentos e toda a infraestrutura de água, luz e saneamento para os acampamentos que foram montados. O campo de avião foi construído e continua localizado no bairro Jardim Aeroporto e, a partir de então, a cidade adquiriu estrutura para receber os pequenos aviões que transportavam a aparelhagem e os cientistas vindos de todas as partes do mundo, o que representou um grande impacto cultural para o povo interiorano da pequena cidade Norte Mineira (RIBEIRO, 1988).

A década de 1970 também foi um marco para o desenvolvimento de Bocaiuva, quando passou a ser beneficiada pelos incentivos da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE –, ainda que recebendo uma pequena parcela do recurso destinado à modernização do campo e à implementação de indústria. Pereira (2007), pontifica que os investimentos à industrialização ficaram concentrados em Montes Claros, que recebeu cerca de 54,8% do número de projetos incentivados, enquanto Bocaiuva recebeu 3,2%. Esse pequeno incentivo resultou na transformação do parque industrial do município, quando em 1978 foi implantada a Companhia Brasileira de Magnésio – BRASMAG, atual grupo RIMA. Essa metalúrgica, juntamente com a Motorvel – empresa de implementos agrícolas –, empreiteiras e reflorestadoras, foram responsáveis pelo “*milagre econômico*” (RIBEIRO, 2013, p.51) da cidade, no final dos anos 1970 e início dos anos 1980 (AMORIM, 1999).

Na década de 1970, um acontecimento marcou a memória dos bocaiuenses: a demolição da Igreja do Senhor do Bonfim, em 1979. A igreja que teve a sua construção “iniciada no século XVIII, foi sendo ‘enriquecida’ e ‘crescida’ até o início do século XIX quando ganhou a ‘forma’ que a fez representante de uma arquitetura ímpar” (ALVES, 2013, p.4), mas foi substituída por uma igreja modernista com capacidade para comportar duas mil pessoas, segundo informações cedidas pela paróquia. A fotografia 1 ilustra o início da construção da nova igreja, que se ergueu com a fachada encostada na lateral da antiga igreja, demolida logo em seguida. Ainda hoje é possível encontrar registros fotográficos em acervos pessoais dos bocaiuenses que os disponibilizam nos veículos de comunicação, sobretudo, redes sociais, como forma de manter viva a imagem da primeira igreja, onde a cidade começou.

**Foto 1 - Construção da atual Igreja do Senhor do Bonfim**



Fonte: Acervo da historiadora Bim Brandão, final da década de 1970.

A década de 1980 foi marcada pelo aumento da urbanização da cidade, tendo em vista a consolidação dos novos meios de produção viabilizados por incentivos governamentais. A RIMA, localizada no distrito industrial, possuía, na referida década, cerca de um mil funcionários e ajudou a gerar mais de três mil e quinhentos empregos, incluindo os de forma indireta (RIBEIRO, 1988). A população, no ano de 1970, era de 35.392 habitantes e passou para 40.463 habitantes na década seguinte, tendo como fatores, o êxodo rural e a vinda de mão de obra especializada para ocupar os cargos na metalúrgica e nas demais empresas. Com isso, bairros periféricos, como o bairro Cachoeirinha, foram surgindo e acomodando esses novos moradores da cidade (RIBEIRO, 2013). Sobre o processo de urbanização, França (2012, p.187), corrobora:

Quanto à urbanização, Bocaiúva apresentou significativo aumento que se acelerou após a década de 1990. No ano de 1970, o município possuía uma taxa de urbanização de 32,8%. Em 1980, a população urbana correspondia a 49,3%. Verifica-se que após o ano de 1991, a população urbana supera a população rural. Para os anos de 1991, 2000 e 2010, as taxas de população urbana e rural representaram, respectivamente 62,7% e 37,3%; 75,7% e 24,3%; 78,5% e 21,5%.

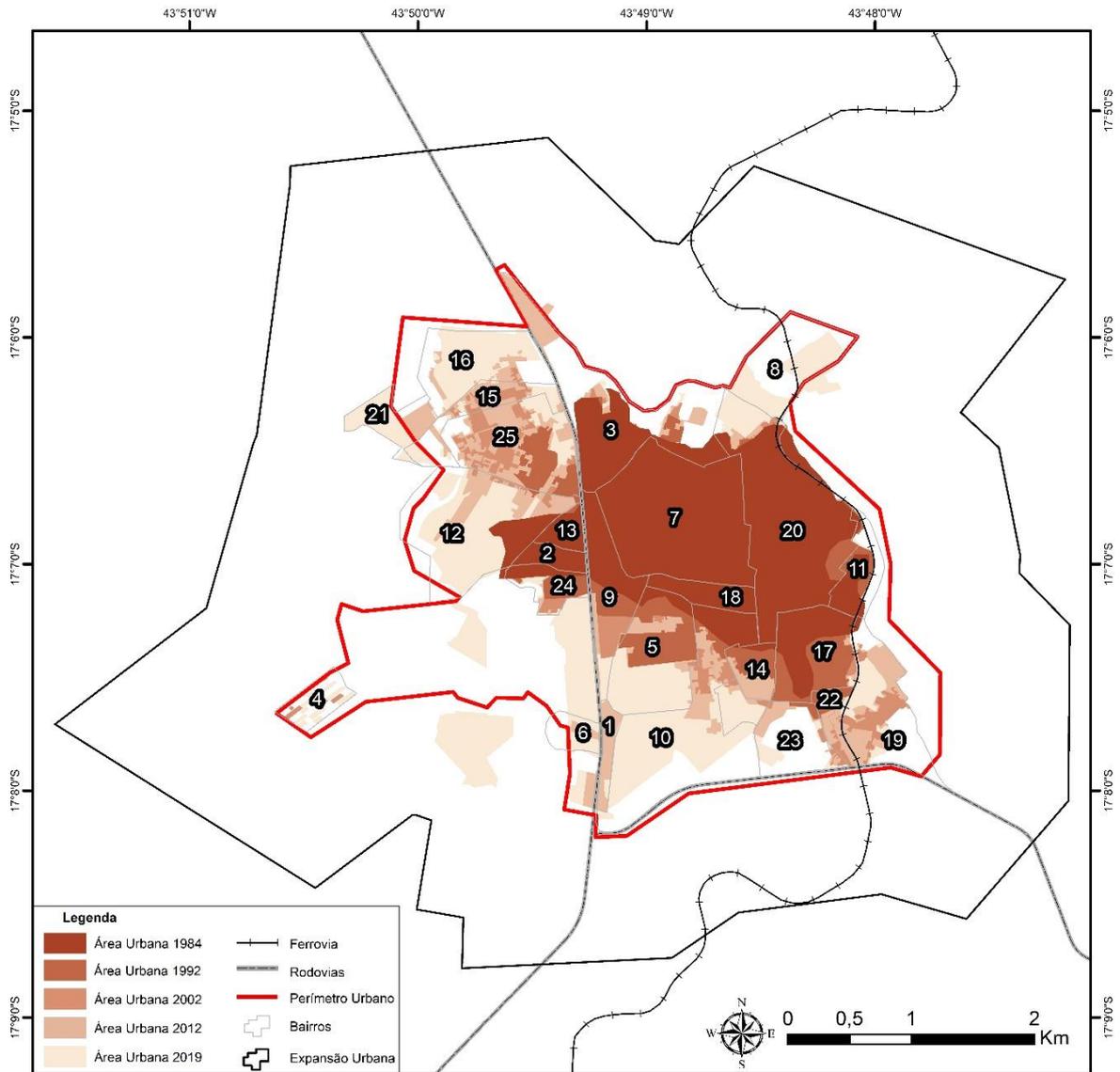
O mapa de evolução urbana (mapa 3) ratifica as informações supracitadas e ilustra o

processo de crescimento da cidade e adensamento de novos espaços. É possível observar que, na década de 1980, a mancha urbana abrangia boa parte dos bairros da cidade, dentre eles, destacam-se a região central, já bem consolidada, e os bairros Pernambuco, Bonfim, Nossa Senhora de Fátima, Esplanada e parte do Jardim Aeroporto. Na década de 1990, a malha urbana se expande para as periferias. Na porção Sudoeste da cidade são adensados parte dos bairros Califórnia (onde está localizado o Parque Municipal) e Esplanada. Na porção Leste, o Pernambuco e o Jardim América ganham novos contornos e, na porção Sudeste, percebe-se que o Monterrey e o Nossa Senhora Aparecida são adensados. Nas décadas subsequentes, percebe-se um aumento da mancha urbana, especialmente à Noroeste, onde estão localizados os bairros que estão localizados no outro lado da BR-135, sendo eles: o bairro Zumbi, que já aparecia na mancha urbana na década de 1990, o Jardim Beija-flor, Romeu Barcelos e o Morada Nova.

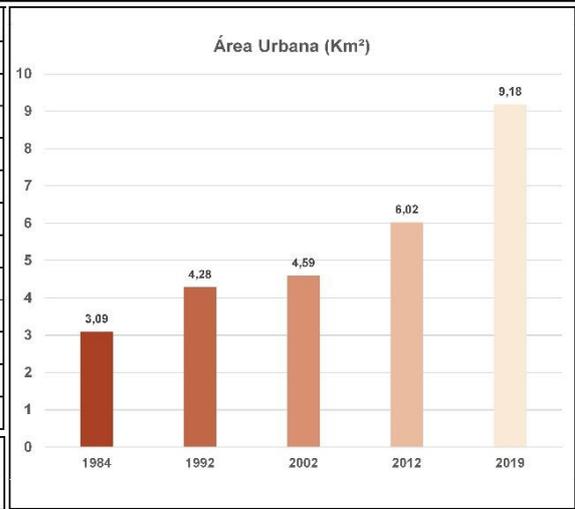
Atualmente, o município de Bocaiuva é constituído por três distritos: Bocaiuva, Alto Belo e Terra Branca (IBGE, 2019) e a cidade, o distrito sede, é formada por 25 bairros. A sua microrregião é composta por quatro municípios: Bocaiuva, Engenheiro Navarro, Francisco Dumont, Guaraciama e Olhos D'água que, juntamente com os seus distritos dependem, em maior ou menor grau, de algum serviço ofertado pela cidade que é mais dinâmica (FRANÇA, 2012). De acordo com Pereira (2007, p.238), na rede urbana regional, Bocaiuva pode ser considerada como um centro sub-regional que fornece “serviços de saúde de menor complexidade, serviços bancários, de advocacia, contabilidade, entre outros, bem como um comércio mais amplo do que aquele existente nas cidades menores do seu entorno”. O município também exerce influência microrregional devido ao setor industrial voltado para a siderurgia e metalurgia, atividades que se destacam em relação aos demais municípios do entorno, que embora utilizem os serviços oferecidos por Montes Claros, ainda o têm como referência para atividades menos especializadas.

Os estudos desenvolvidos por França (2012), mostraram que Bocaiuva é um dos doze municípios pertencentes à aglomeração urbana descontínua da cidade de Montes Claros – Cidade Média de destaque regional situada a aproximadamente quarenta e três quilômetros da sede municipal. Embora a proximidade entre as duas cidades faça com que as pessoas se desloquem diariamente para Montes Claros, com o intuito de consumir os serviços mais especializados que esta oferece, ela “assume a posição de segunda maior cidade em termos de quantidade, diversidade e especialização funcional em relação ao conjunto dos municípios da aglomeração [...]” (FRANÇA, 2012, p.233).

**Mapa 3 - Evolução Urbana da cidade de Bocaiuva/MG**



Código	Bairros	13	Maria Rosa
1	Alterosa	14	Monterrey
2	Beija Flor	15	Morada Nova
3	Bonfim	16	Morada Nova I
4	Cachoeirinha	17	Nossa S. Aparecida
5	Califórnia	18	Nossa S. de Fátima
6	Cariúna	19	Novo Horizonte
7	Centro	20	Pernambuco
8	Distrito Industrial	21	Romeu Barcelos
9	Esplanada	22	São Geraldo
10	Jardim Aeroporto	23	Sinval Vale de M.
11	Jardim América	24	Tancredo Neves
12	Jardim Beija Flor	25	Zumbi



Sistema de Coordenadas Geográficas  
 Data : SIRGAS 2000 UTM  
 Fonte : USGS (Earth Explorer) / Google Earth Pro  
 Org.: ARAUJO, G. H. A. / Elab.: JESUS, F. M. P.

Tendo em vista o papel regional desempenhado por Bocaiuva, espera-se que o município se preocupe em adotar estratégias de desenvolvimento por meio de planos que busquem, através de ações participativas, melhorar esses indicadores, fazendo que se torne atraente e promissor, mesmo com a proximidade de Montes Claros. Nessa vereda, face às exigências do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), os planos de desenvolvimento urbano também ajudam a garantir que a cidade seja cada vez mais democrática, pois visam a garantia das funções sociais da propriedade urbana. Desse modo, é mister entender em quais fundamentações legais, os gestores de Bocaiuva conduzem as questões urbanísticas, sobretudo no que diz respeito aos espaços públicos.

### **2.3 Políticas Públicas voltadas para os espaços públicos em Bocaiuva**

As pautas das agendas urbanísticas das cidades colocaram, durante muitos anos, como centralidade dos seus debates, assuntos diversos como mobilidade, saneamento, moradia e funcionalização de suas áreas, mas pouco se concentraram na prática de ações que visavam à valorização dos espaços públicos urbanos. Embora, muito se tem avançado, principalmente face às novas teorias urbanísticas, as normas e planos precisam abranger mais esse tópico e tratá-lo como a espinha dorsal de um sistema de ações que se complementam para ser possível viver em uma cidade mais agradável aos olhos dos seus habitantes. Com isso, as bases normativas de Bocaiuva, vêm caminhando a passos curtos no reconhecimento da importância de se ter espaços públicos bem planejados e convidativos, a começar pelo seu Plano Diretor.

A Lei Orgânica do município já reconhecia, na década de 1990, o Plano Diretor como uma ferramenta de relevância para o desenvolvimento urbano. No entanto, somente no ano de 2006, a partir da obrigatoriedade determinada por lei, que ele passou a existir através do Projeto de Lei complementar nº 38/2006, assinado no dia 16 de outubro de 2006, pelo então prefeito Alberto Eustáquio Caldeira de Melo. O Plano Diretor de Bocaiuva, foi elaborado com base em diagnósticos feitos pelos próprios técnicos da prefeitura, subdivididos em comissões de atividades temáticas para cada área que abrange a cidade – saúde, educação, economia, infraestrutura urbana e rural, entre outras. Embora existam alguns registros da imprensa, relatando a boa vontade dos governantes em promover ações participativas ligadas ao Plano de 2006, não foram encontradas atas de audiências públicas comunitárias que pudessem atestar de maneira documental, se realmente houve participação popular. Conquanto, o jornal eletrônico “O Norte de Minas” divulgou no dia 17 de abril de 2006, uma matéria intitulada: “Bocaiúva investe no Plano Diretor”, na qual se destacam as falas de um representante da municipalidade,

o ex-prefeito José Valter Alves e do consultor Jairo Neves, da Menezes Consultoria, empresa responsável por conduzir a elaboração do Plano Diretor. Ambos comentaram sobre a sua implementação e enfatizaram que a participação social seria imprescindível para se obter resultados satisfatórios. Com isso, coloca-se em relevo, a fala do ex-prefeito, transcrita pelo correspondente do jornal eletrônico,

“Estamos conclamando toda a população a participar, já que são os cidadãos os mais indicados a pontuar as questões que lhes dizem respeito” - disse. Ele exemplificou, ainda, dizendo que serão os moradores de determinada região que opinarão sobre que tipo de edificação pode ser feita naquele lugar, se poderá construir bares, indústrias ou estabelecimentos que venham a diminuir a qualidade de vida daquela população. (BRUNO, 2006, s/p)

Diante da matéria divulgada pelo referido meio de comunicação, e com base nos relatórios das comissões de atividades econômicas e de infraestrutura urbana e rural, pode-se concluir que a participação popular aconteceu a partir de reuniões para se discutir o levantamento feito por cada comissão, momento em que a população era colocada a par das pretensões em relação ao plano. Ao final da matéria, o correspondente do Jornal O Norte de Minas diz que “todas as entidades estão sendo chamadas a indicar representante para participar das comissões temáticas que cuidarão da elaboração do Plano Diretor”, ratificando que as diretrizes para a Lei Municipal estariam sob a responsabilidade de um grupo seletivo, designado pela prefeitura e passível de aprovação popular. Nesse prisma, o Plano Diretor de Bocaiuva (Lei Municipal nº 3.190/2006) foi redigido e entrou em vigor, cumprindo com as exigências da Lei Federal (Lei 10.257/2001), estando até o presente momento da realização dessa pesquisa (2018-2019) em vigência, sem ter passado por uma revisão. Verificou-se, pois, que tanto os diagnósticos quanto o próprio Plano Diretor Municipal não estão disponíveis para consulta em nenhum meio de divulgação *online* da prefeitura; para acessá-los, o cidadão que tiver interesse, deve procurar a própria prefeitura ou a Câmara Municipal.

O Plano Diretor de Bocaiuva foi estruturado de maneira simplificada, e não vem acompanhado de mapas detalhados, que também não foram encontrados no *site* da prefeitura, onde deveriam estar para acesso de todos, ou em qualquer outro lugar. A título de exemplo, a Lei Municipal sugere, em alguns de seus artigos, que há um tipo de zoneamento na cidade, entretanto, não existe um mapa que mostre onde essas zonas estão localizadas e quais são as diretrizes de adensamento. A existência dessas diretrizes é decisiva para determinar se um bairro, ou a cidade inteira insere-se no conceito da diversidade e dos usos principais combinados trabalhados por Jacobs (2000), sendo que, se tratado com o verdadeiro cuidado que merece, a

cidade tem muito a ganhar em vivacidade. Nesse sentido, oportuna é a transcrição do artigo de número vinte, que cita algumas das zonas que estão no texto do Plano Diretor, mas que não aparecem espacializadas na forma de mapa nos anexos da lei:

Art. 20 - A área compreendida pela zona adensada (ZA) e área de diretrizes especiais (ADE), onde se encontra parte da área central devem receber tratamento diferenciado, nelas sendo vedados investimentos públicos na construção e na ampliação de:  
 I - sedes de concessionárias ou permissionárias de serviços públicos de água e esgoto, energia, telecomunicações, correios e telégrafos;  
 II - quartéis;  
 III - presídios.  
 IV - fóruns e tribunais;  
 V - campus universitários e escolas superiores isoladas;  
 VI - quaisquer instalações cujas finalidades impliquem na geração de resíduos sólidos, líquidos ou gasosos poluentes.  
 (LEI MUNICIPAL Nº 3.190/2006)

Claro está, portanto, que o Plano Diretor aqui estudado, carrega traços da quarta fase do Planejamento Urbano que aconteceu no Brasil entre 1971 e 1992, a fase dos planos sem mapas (VILLAÇA, 1999), ou simplesmente foi elaborado para cumprir uma exigência, sem se comprometer com a exatidão das informações. Um plano assim, está fadado ao engavetamento; é cheio de boas intenções que não são passíveis de serem aplicadas; basta caminhar pela cidade para perceber que boa parte de suas diretrizes, sequer foram colocadas em prática, sobretudo as que dizem respeito à infraestrutura urbana, analisadas mais profundamente para esta pesquisa. A questão da mobilidade, por exemplo, foi abordada no Plano Diretor como uma diretriz fundamental para se viver em uma cidade com um funcionamento melhor. Por sua vez, a seção VI é dedicada às diretrizes relacionadas ao trânsito, sistema viário e de transportes e assevera em um dos seus artigos que,

Art. 29 - São diretrizes do sistema de transportes:  
 I - desenvolver um sistema de transporte coletivo prevalente sobre o individual;  
 II - assegurar a unidade da aglomeração urbana como conjunto físico, econômico e social, induzindo uma estrutura compatível com os objetivos estabelecidos nesta Lei;  
 III - impedir a desestruturação do transporte coletivo combatendo o transporte informal e regulamentando as modalidades necessárias ao bom funcionamento do transporte público;  
 IV - ampliar a cobertura territorial e implementar, com atendimento satisfatório, o nível do serviço das linhas de ônibus;  
 V - implantar sistema integrado de transporte coletivo permitindo o amplo acesso do cidadão a todo espaço urbano;  
 VI - aperfeiçoar o gerenciamento dos serviços de forma a reduzir e controlar os custos constantes nas planilhas aprovadas pelo Executivo, visando à redução das tarifas;  
 VII - garantir tarifas que remunerem as concessões e permissões de transportes públicos de acordo com os custos reais;  
 VIII - estabelecer programas e projetos de proteção à circulação de pedestres e de grupos específicos, priorizando os idosos, os portadores de deficiências locomotoras e as crianças, facilitando seu acesso ao sistema de transporte;

IX - implantar medidas para melhorar e maximizar o desempenho das áreas de transbordo de carga através de regulamentação específica;

X - estimular a implantação de terminais de carga em locais de fácil acesso às rodovias e compatíveis com o uso do solo e com o sistema de transporte;

XI - normatizar e otimizar as condições de estacionamento na área central, seguitando o estacionamento e facilitando a circulação de pedestres, deficientes e idosos;

XII - desenvolver uma política de transporte público plurimodal com permanente atualização técnica;

XIII - facilitar a circulação e o acesso de pedestres ao comércio através do fechamento, provisório ou definitivo, de ruas que apresentem potencial, garantindo segurança e conforto aos transeuntes e dinamizando o comércio, especialmente em eventos festivos.

(LEI MUNICIPAL Nº 3.190/2006)

O artigo supracitado traz diversas diretrizes que não foram executadas, visto que não existe um plano de mobilidade urbana, tampouco linhas de transporte coletivo que conectam os bairros de Bocaiuva, para minimizar distâncias e reduzir a necessidade do uso do transporte individual. Além disso, é evidente que os pedestres não são a prioridade do trânsito; a única via sinalizada da cidade é a Avenida Francisco Dumont – localizada no núcleo central –; mesmo assim, a sinalização semaforica é precária e pouco contribui para a ordem da circulação de carros. Nos cruzamentos, as poucas faixas de pedestres estão quase sempre apagadas e não há um semáforo específico que avise ao pedestre qual é o momento e o tempo exato da travessia, tendo ele que deduzir, muitas vezes, quando deve atravessar. O próprio sistema de espaços públicos (ruas, calçadas e praças) tem uma estrutura pouco atraente para estimular que as pessoas caminhem mais pela cidade. Ainda, em se tratando da Avenida Francisco Dumont (figura 13), notou-se uma irregularidade na acessibilidade das calçadas que são feitas aleatoriamente pelos comerciantes, sem seguir um padrão, já que não existe uma lei específica que determine como projetá-las e executá-las de modo a atender satisfatoriamente a circulação de pessoas pela cidade. Além disso, existem problemas ligados ao microclima da avenida, pela falta de arborização e uma iluminação insuficiente durante a noite.

**Figura 13- Vista parcial da Av. Francisco Dumont**



Autor: ARAÚJO, outubro de 2019.

No caso em tela, os espaços públicos são tratados de maneira generalista pelo Plano Diretor de Bocaiuva, inexistindo um capítulo específico que aborde diretamente questões como manutenção, qualificação, melhoria de infraestrutura, participação popular, ou a promoção de atividades para dinamizar e articular esses espaços com a localidade onde estão inseridos.

Algumas diretrizes, porém, encontram-se diluídas em artigos que discorrem sobre questões que têm a ampla utilização do espaço público, como estratégia para se atingir um objetivo, como por exemplo, a política do esporte e do lazer, em que o espaço público aparece como um local para o acontecimento de tais atividades, mas nada muito específico é abordado:

Art. 48 - São diretrizes da política do esporte e do lazer:

- I - Incentivar a prática esportiva e recreativa, propiciando aos munícipes condições de recuperação psicossomática e de desenvolvimento pessoal e social;
- II - Promover a distribuição espacial de recursos, serviços e equipamentos, segundo critérios de contingente populacional, objetivando a implantação de áreas multifuncionais para esporte e lazer e aprimorar as já existentes;
- III - Promover competições que estimulem a prática do esporte, sobretudo entre as crianças e adolescentes;
- IV - Incentivar a prática de esportes especializadas nas escolas e buscar a implantação de espaço físico adequado à prática destas modalidades;
- V - Orientar a população para a prática de atividades em áreas verdes, parques, praças e áreas livres;**
- VI - Manter sistema de animação esportiva, por meio de calendário de eventos e da

instalação de novas atividades permanentes;

VII - Estimular a prática de jogos tradicionais populares, apoiando e incentivando as ligas esportivas;

VIII - Apoiar a criação e o trabalho de organizações não governamentais de apoio ao esporte especializado e ao lazer, sobretudo aquelas voltadas para crianças e adolescentes;

IX - Estimular as atividades de lazer, esportes e cultura.

X - Apoiar a capacitação de pessoal especializado para educação esportiva.

(LEI MUNICIPAL Nº 3.190/2006. Grifos do autor)

Outras leis municipais foram consultadas para entender como o espaço público urbano é tratado pela municipalidade. As praças, especificamente, são pouco citadas, mas aparecem no Código de Posturas de Bocaiuva (Lei nº 1.546/79) por meio do artigo 117 que estabelece que “O ajardinamento e a arborização das praças e vias públicas serão atribuições exclusivas da Prefeitura” tratando, portanto, de questões gerais relacionadas à manutenção. A Lei Municipal dispõe sobre a obstrução dos logradouros públicos no artigo de número 90 que determina que “É proibido embarçar ou impedir, por qualquer meio, o livre trânsito de pedestres ou veículos nas ruas, praças, passeios, estradas e caminhos públicos, exceto para efeito de obras públicas ou quando exigências policiais o determinarem.” Já o artigo 123, trata de maneira específica da obstrução das calçadas: “Os estabelecimentos comerciais poderão ocupar, com mesas e cadeiras, parte do passeio correspondente à testada do edifício, desde que fique livre para o trânsito público uma faixa do passeio de largura mínima de dois metros.” Essa determinação do último artigo citado, como tantos outros, também não é respeitada, isso se deve ao fato de a maioria das calçadas da cidade, principalmente às do centro, possuírem medidas inferiores a dois metros de largura, e é comum encontrar mesas de bares espalhadas em logradouros públicos, obstruindo a passagem de pedestres (foto 2). Essas exigências parecem não se aplicar à realidade, o que permite levantar o questionamento se realmente foram elaboradas tendo em vista as condições reais da cidade, ou se foram meras reproduções de leis de outras cidades.

**Foto 2 - Obstrução da calçada da Praça Pedro Caldeira**



Autor: ARAÚJO, outubro de 2019.

A Lei de Parcelamento do Solo (Lei Complementar nº 3.714/2015) traz, no bojo das suas determinações, diretrizes mais amplas para a criação de novas praças nos loteamentos submetidos à aprovação da prefeitura. É determinado pela Lei que todo o loteamento deve ceder uma porcentagem da sua área útil para áreas de uso público a saber:

Art. 90 - As áreas de uso público destinam-se a:

I - vias de circulação, no caso de loteamentos;

II - implantação de infraestrutura necessária ao provimento dos serviços de:

- a) abastecimento de água potável;
- b) energia elétrica pública e domiciliar;
- c) recolhimento e tratamento de esgotos;
- d) escoamento das águas pluviais;
- e) rede de telefonia;
- f) gás canalizado;

III - equipamentos comunitários referentes a:

- a) escola;
- b) creche;
- c) posto de saúde;
- d) outros equipamentos comunitários de interesse público e social;

**IV - áreas verdes, para implantação de praças, parques, bosques e cinturões verdes.**

(Lei Complementar nº 3.714/2015. Grifos do autor)

A porcentagem dessas áreas depende do tamanho do empreendimento, sendo isentos dessa responsabilidade, aqueles que possuem uma área inferior a cinco mil metros quadrados. Acima desse valor e inferior a vinte mil metros quadrados, o loteador deverá ceder cinco

porcento do total da gleba, sendo que a definição do melhor lugar destinado às áreas de uso público fica a cargo da Secretaria de Obras, Infraestrutura, Transporte e Urbanismo, de acordo com o segundo parágrafo do artigo 90. Se colocada em prática, essa diretriz evita que áreas menos privilegiadas, ou com alta declividade sejam destinadas aos espaços de uso público, estratégia bem comum nos loteamentos de municípios que não exigem uma escolha consciente dessas áreas. Assim sendo, o artigo 93 classifica como inadequadas para a destinação de equipamentos comunitários em Áreas de Prevenção Permanente (APP), áreas alagadiças, solos hidromórficos e em áreas com declividade maior do que vinte por cento.

Por mais que determine algumas diretrizes de implantação de espaços destinados ao uso público, a Lei de Parcelamento do Solo de Bocaiuva, se mostra insuficiente e pouco específica no tocante à manutenção e conservação desses espaços. Porém, em uma tentativa de tratar um pouco mais desse assunto, no ano de 2018, a prefeitura implementou uma nova Lei Municipal (nº 3.919/2018) que visa estimular as parcerias público-privadas para a preservação dos espaços públicos, através do programa denominado “preserve o verde – adote uma praça.” Apesar de parecer uma iniciativa louvável, a lei apresenta algumas fragilidades no que tange à participação popular em todas as etapas do projeto de intervenção, tópico inexistente na referida lei. O programa implementado pela prefeitura tem como objeto as praças, parques e canteiros centrais de avenidas que poderão ser adotados por pessoas físicas ou jurídicas, que se mostrarem interessadas na preservação dos espaços públicos da cidade. Para dar início ao processo,

Art. 2º O interessado deverá apresentar, por escrito, **acompanhado ou não de projetos técnicos**, ofício endereçado ao (à) Chefe do Poder Executivo Municipal, e através de **simplex exposição**, descrever os serviços que pretendem realizar no local por ele escolhido.

§1º Entre outras formas de participação no Programa, o interessado poderá fazer proposta para a execução de serviços de conservação, obras e manutenção do local, executar serviços de limpeza, dentre outros.

§2º Após o recebimento do pedido de interessado, a Prefeitura dará publicidade, abrindo prazo para que novos interessados na mesma praça apresentem seu pedido.

§3º Caso exista mais de um pedido para o mesmo local, uma Comissão formada por 03 (três) servidores escolherá o melhor projeto.

(Lei Municipal nº 3.919/2018. Grifos do autor)

Ficou claro, portanto, que dentre as etapas de aprovação, não é determinado que essas “intenções de reformas” sigam para apreciação popular, o que deixa as decisões a serem tomadas a cargo do seu idealizador e dos técnicos dos órgãos competentes ligados ao Poder Executivo Municipal. Esse tipo de ação se revela perigosa, pois os espaços públicos não dizem respeito somente a um pequeno grupo de pessoas que se mostra interessado por eles. Com o amparo da lei, o interesse particular pode facilmente se sobrepor aos interesses da comunidade,

comprometendo assim, o uso democrático dos espaços que passarem por intervenções sem considerar a coletividade. Outro ponto que merece destaque é que a lei não exige um projeto técnico – com desenhos, estudos de impacto, viabilidade, detalhamento, materiais a serem utilizados, mobiliário urbano, e outros – assinado por um profissional licenciado para elaborar esse tipo de projeto, sendo exigido somente:

Art. 6º Do Termo de Acordo de Cooperação “PRESERVE O VERDE - ADOTE UMA PRAÇA” deverão constar:

I - a completa identificação do participante, sendo RG, CPF, estado civil e endereço no caso de pessoa física e, em se tratando de pessoa jurídica, o CNPJ, Contrato Social ou estatuto, endereço, ramo de atividade e também a qualificação completa dos seus dirigentes;

II - denominação do local escolhido, sua localização e, detalhadamente, as obras e serviços que o interessado pretende nele executar;

III - os prazos de início e término das obras e serviços objetos do Termo de Acordo de Cooperação;

IV - outros documentos e dados que se fizerem necessários conforme o caso.

(Lei Municipal nº 3.919/2018)

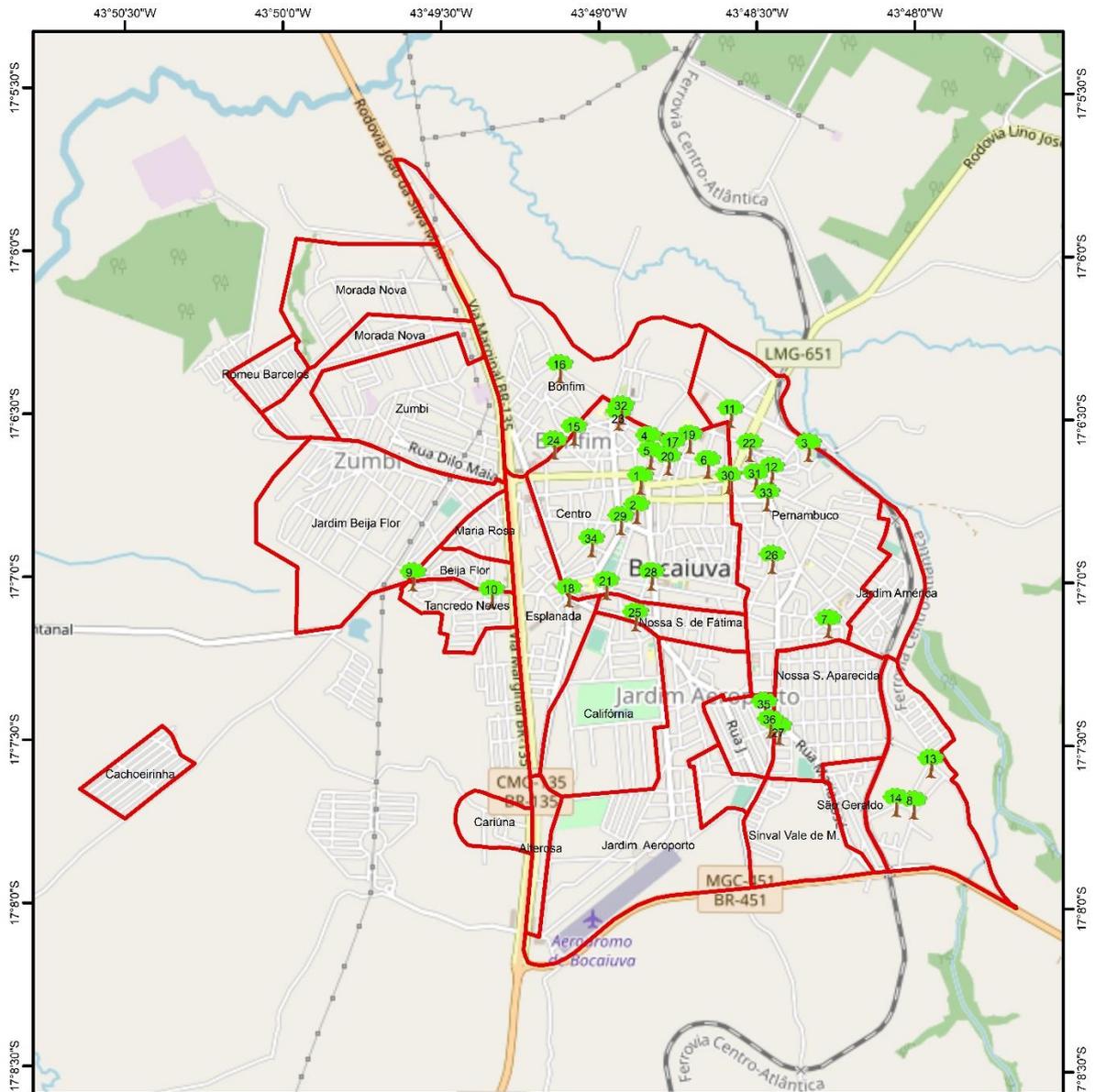
Por mais que a administração pública municipal disponibilize técnicos, conforme consta no Art. 7º da Lei nº 3.919/2018, para acompanhar e fiscalizar as obras de intervenção, sem a exigência de um projeto minucioso, as reformas tendem a apresentar falhas de todos os tipos, podendo prejudicar, dessa maneira, o espaço que é de uso comum. Todas essas observações feitas acerca das determinações que dizem respeito aos espaços públicos, impostas pelas Leis Municipais, levam à conclusão de que Bocaiuva não possui instrumentos eficientes para uma boa gestão de espaços que podem ajudar a promover a cidade a um lugar melhor de se viver.

De acordo com a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Serviços Urbanos, Bocaiuva possui trinta e seis praças cadastradas. O quadro 2 e o mapa 4 mostram a localização das praças na malha urbana e por eles percebe-se quais são os bairros contemplados por esses espaços públicos. O centro é o lugar com maior concentração de praças da cidade – 37,83% do total – seguido do bairro Pernambuco que possui, dentro dos seus limites, 27,02% das praças. Os demais bairros, incluindo o Bonfim – primeiro bairro de Bocaiuva – não são contemplados com muitas praças e juntos, possuem um percentual de 35,15%, concentração inferior a do centro. Vale ressaltar que outros bairros nem sequer possuem tais espaços por serem novos e pouco adensados, ou por estarem localizados na zona periférica.

**Quadro 2 - Praças de Bocaiuva distribuídas por bairros**

Bairro	Nome da Praça		Quantidade
Centro	Praça WanDyck Dumont Praça Pedro Caldeira Praça Zico Caldeira Praça Carlos Dias Júnior Praça José Maria de Alkmim Praça Paulo Picolé Praça Sol Nascente	Praça Melo Viana Praça Wenceslau da Conceição Oliveira Praça Cônego Araújo Praça Triângulo do Sicoob Praça Renato Elvis Pereira Praça Francisco Menezes Junior	14 Praças
Pernambuco	Praça 14 de Julho Praça 1º de Maio Praça é Nossa Praça São Pedro Praça Sebastião Aroldo de Souza	Praça São José Operário Praça Dona Olga Lopes Praça da Estação Praça do Castelo Praça Poliesportivo Praça São José	10 Praças
Ns. Sra. Aparecida	Praça São José Operário		1 Praça
Bonfim	Praça Igreja Sr. Bonfim Praça João Paulo II Praça de João Laurentino	Praça José Cândido Praça Cônego Maurício Gaspar	5 Praças
Esplanada	Praça do Pequi Praça Moisés Vieira		2 Praças
Tanc. Neves	Praça Dona Tiana		1 Praça
Beija-flor	Praça Ananias R. Alves		1 Praça
Novo Horizonte	Praça Agostinho M. Sobrinho Praça dos Rodrigues Praça Maria do Rosário Meira		3 Praças
<b>Total</b>			<b>36 Praças</b>
Fonte: Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Serviços Urbanos Organização: ARAÚJO, G.H.A. (2018)			

**Mapa 4 - Bocaiuva: mapeamento das praças existentes - 2019**



- |                                    |                                      |  |
|------------------------------------|--------------------------------------|--|
| 1 - Praça WanDyck Dumont           | 14 - Praça dos Rodrigues             | 27 - Praça São José Operario               |
| 2 - Praça Pedro Caldeira           | 15 - Praça João Laurentino           | 28 - Praça Wenlescau Da Conceição Oliveira |
| 3 - Praça da estação               | 16 - Praça José Candido              | 29 - Praça Triângulo Sicoob                |
| 4 - Praça Francisco Menezes Júnior | 17 - Praça Carlos Dias Junior        | 30 - Praça Sol nascente                    |
| 5 - Praça Conego Araújo            | 18 - Praça do Pequi                  | 31 - Praça 1° de Maio                      |
| 6 - Praça Renato Elvis Ferreira    | 19 - Praça Melo Viana                | 32 - Praça Igreja Sr. do Bonfim            |
| 7 - Praça São pedro                | 20 - Praça José Maria de Alkimim     | 33 - Praça é nossa                         |
| 8 - Praça Agostinho Meira Sobrinho | 21 - Praça Zico Caldeira             | 34 - Praça Paulo Picolé                    |
| 9 - Praça Ananias R Alves          | 22 - Praça Sebastião Aroldo de Souza | 35 - Praça Poliesportivo                   |
| 10 - Praça Dona Tiana              | 23 - Praça Conego Mauricio Gaspar    | 36 - Praça São José                        |
| 11 - Praça Dona Olga Lopes         | 24 - Praça João paulo II             |  |
| 12 - Praça do Castelo              | 25 - Praça Moises Vieira             |  |
| 13 - Praça Maria do Rosário Meira  | 26 - Praça 14 de Julho               |  |

<p><b>Legenda</b></p> <p> Praças</p> <p> Bairros</p>	 <p>800 400 0 800 Metros</p> 	<p>Sistemas de Coordenadas Geográficas          Data.: SIRGAS 2000 Zona 23 S          Fonte.: Secretaria Municipal do Meio ambiente,          Secretaria Municipal de Saúde e Serviços Urbanos          Org.: ARAÚJO, G. H. A. 2019          Elab.: JESUS, F. M. P.</p>
--	---	---

Diante da expressiva quantidade de praças localizadas em Bocaiuva, espera-se que esses espaços sejam melhor amparados por leis específicas capazes de garantir a manutenção e preservação delas através de ações que priorizem um maior engajamento social nas decisões tomadas em conjunto. As parcerias entre o Poder Público e empresas privadas, podem sim, contribuir positivamente para garantir que os espaços públicos tenham uma infraestrutura atraente que catalise o maior número possível de pessoas. No entanto, insta esclarecer que os processos que envolvem esse tipo de ação devem ser os mais transparentes possíveis, para que toda a sociedade possa usufruir de espaços públicos democráticos e cheios de vida.

A partir desse cenário, é oportuno conhecer as dinâmicas que envolvem determinados espaços públicos – praças – da cidade de Bocaiuva para entender em qual contexto urbano estão inseridos e, acima de tudo, como as pessoas se comportam quando os utilizam e como os percebem. Acredita-se que a partir desse diagnóstico das reais condições das praças bocaiuvenses, será possível verificar quais são as problemáticas que estão por trás de uma legislação que apresenta tantas lacunas, no intuito de vicejar reflexões acerca de como o espaço público urbano da cidade se estrutura. Para isso, as praças WanDyck Dumont, Pedro Caldeira e a Praça da Estação foram escolhidas para serem analisadas de acordo com o suporte metodológico fundamentado pelas ferramentas de Desenho Urbano.

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

O presente capítulo analisou três praças inseridas na malha urbana da cidade de Bocaiuva e propôs reflexões acerca dos seus usos e apropriações, infraestrutura física e percepções dos usuários, ou seja, tratou-se de uma análise que levou em consideração as dimensões material e abstrata dos espaços estudados. Para que isso fosse possível, foram utilizadas as ferramentas metodológicas propostas pelo Desenho Urbano com o intuito de analisar as praças WanDyck Dumont, Pedro Caldeira e a Praça da Estação e assim, apreender os seus significados.

Apoiando-se em mapas de morfologia urbana, foi possível entender a concretude de cada um dos espaços: como eles foram pensados, as tipologias dos seus mobiliários, os estados de conservação, deficiências e potencialidades. Nesse mesmo viés, procurou-se identificar o uso e a ocupação das edificações situadas no entorno imediato das praças, fator determinante para a compreensão das dinâmicas que ali ocorrem, tendo em vista o que foi exposto por Jacobs (2000).

Já as análises de comportamento e percepção ambiental levaram em consideração a dimensão abstrata dos espaços públicos, uma vez que a sua centralidade é em como eles são utilizados, apropriados e percebidos pelos seus usuários. Os mapas e gráficos resultantes dessas análises mostraram as dinâmicas que neles ocorreram e denotaram a inter-relação entre as dimensões material e abstrata, o que significa que um espaço é utilizado e percebido a partir do que ele e o seu entorno oferecem para as pessoas.

Cada praça estudada foi introduzida no texto com uma breve recapitulação do seu histórico que abarca desde a criação, reformas pelas quais passou ao longo dos anos até o estado atual, enriquecido com fotos de acervos pessoais cedidas por alguns moradores da cidade, que preservam a memória de tempos de outrora. Posteriormente, as análises de morfologia, comportamento e percepção ambiental, dispuseram de mapas e gráficos gerados a partir de dados e registros iconográficos obtidos nas observações *in loco*. O trabalho empírico encontrou validação tanto no percurso metodológico que seguiu, quanto no referencial teórico discutido nas sessões anteriores.

#### 3.1 A Praça WanDyck Dumont: um breve histórico

Acredita-se que por volta do ano de 1888 a Praça WanDyck Dumont, denominada nessa época de “Paço Municipal” (AMORIM, 1999, p.39), já existia na cidade de Bocaiuva,

certamente com uma estrutura completamente diferente dos tempos atuais, sem calçamento, ou qualquer tipo de pavimentação (foto 3). Ao longo dos anos, o referido espaço público foi denominado: Praça Principal, Praça João Pessoa, Praça da Liberdade e Praça Benedito Valadares. O nome “Praça Principal” é muito popular entre os bocaiuenses, uma vez que se localiza no centro da cidade e por ser o lugar dos acontecimentos mais importantes, desde a sua criação. É ponto de encontro, espaço de convergência de fluxos de pessoas, palco de festividades, manifestações populares e lazer de crianças, jovens e adultos. A Praça WanDyck Dumont mexe com o imaginário da população por ser um ponto de referência e por ter passado por reformas marcantes ao longo dos anos. Algumas delas não foram muito aceitas, sobretudo por moradores mais velhos, sendo motivo de lamentações pela perda das características originais.

**Foto 3 - Praça WanDyck Dumont antes de 1930**



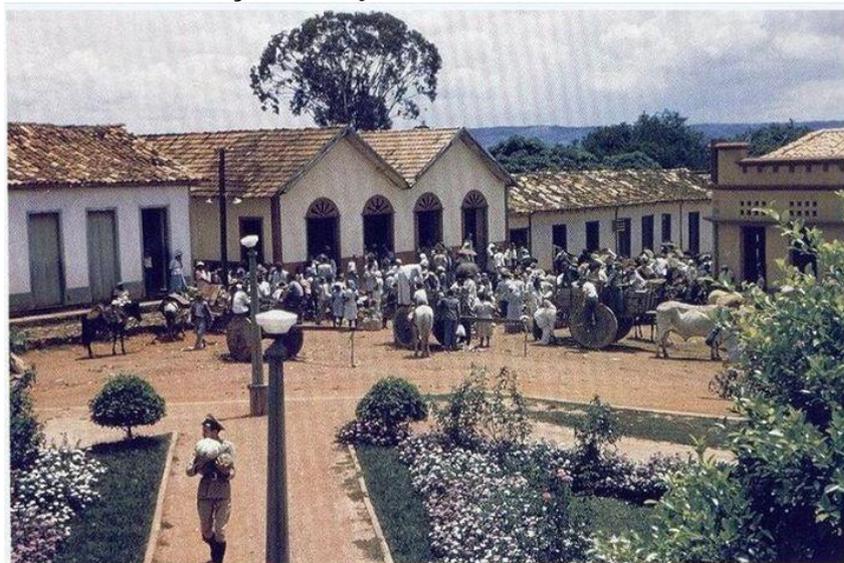
Fonte: Acervo da historiadora Bim Brandão.

A primeira reforma aconteceu, na década de 1930, durante o mandato do prefeito Gilberto Caldeira Brant, o “Seu Nem”, eleito em 1934. Essa reforma foi uma das principais obras realizadas por ele, que mandou colocar vários bancos no interior da praça além de jardins, árvores e um coreto, que ficava no centro dela (RIBEIRO, 1988). Era, por conseguinte, um lugar muito frequentado pelos moradores da cidade; o coreto era utilizado pela banda que tocava em ocasiões festivas, enquanto as moças e rapazes circulavam pela praça em um cordial ritual de paquera e os famosos “*footings*”. A paisagem da praça era composta pelo antigo mercado municipal (foto 4), originalmente construído onde hoje passa a Avenida Francisco Dumont,

mas demolido e realocado próximo à escola Genesco Augusto Caldeira Brant, na década de 1960, no centro, porém um pouco distante do seu lugar de origem.

O mercado era o ponto de trocas comerciais e o elo entre o campo e a cidade; foi nesse local que surgiu a principal área comercial da cidade. Próximo à praça, ainda na década de 1930, consoante a Amorim (1999), foi fundado o Bocaiuva Clube, que era o centro da vida social das classes mais abastadas. Até ao momento, em conformidade com o mesmo autor, encontram-se relatos de que com a construção do Clube, os preconceitos raciais e sociais eram mais evidentes. Os moradores mais pobres e negros não eram bem aceitos nesse lugar frequentado por uma suposta elite local, assim sendo, “as moças ‘de primeira’ passeavam no jardim da praça central, enquanto as ‘de segunda’ frequentavam os jardins da praça dos coqueiros, ou o ‘Jardim-de-Cima’” (AMORIM, 1999, p.77),

**Foto 4 - Praça WanDyck Dumont na década de 1940.**



Fonte: Acervo da historiadora Bim Brandão

Durante alguns anos, a praça foi mantida com o mesmo aspecto morfológico desde a sua primeira reforma, na década de 1930, até que em 1963, o prefeito WanDyck Dumont assumiu o poder e comandou notáveis obras urbanísticas em Bocaiuva consagrando-se como um dos prefeitos que mais realizou benfeitorias na cidade no decorrer dos seus três mandatos – o primeiro de 1963-1966; o segundo de 1973-1976 e o terceiro de 1983-1988.

Durante o seu governo, o dinâmico prefeito transformou a cidade em um “verdadeiro canteiro de obras” (AMORIM, 1999, p.126), e logo se encarregou de providenciar o calçamento das principais ruas e praças com os bloquetes (blocos de cimento) e lajotas produzidos pela fábrica que implantou em Bocaiuva. O calçamento da cidade teve início na Praça Benedito

Valadares (atual WanDyck Dumont) e quando foi inaugurado “ele, na sua cordialidade, cavalheirismo e simpatia, ofereceu-o às moças da cidade, a fim de que elas pudessem passear, andar em uma praça calçada, que fosse mais digna delas” (VIEIRA, 1996, p.88). Complementando a exposição da autora, Alves (2013), acrescenta que nessa reforma a praça ganhou, além da pavimentação e delimitação dos canteiros ajardinados, uma fonte luminosa, que substituiu o antigo coreto, tornando-se o maior símbolo da história da praça, uma vez que é possível encontrar fotografias da fonte nas redes sociais dos bocaiuenses e enfeitando as paredes de vários estabelecimentos comerciais, enaltecendo a sua beleza e reafirmando a sua memória.

Após a década de 1960, a praça passou por duas pequenas reformas, uma em 1988 e outra em 1990. Apesar das mudanças, as características marcantes dela foram mantidas, como a “fonte luminosa central, caramanchão, velhos bancos de sempre, uma palmeira que resistiu às intempéries do tempo e da ação humana, uma velha castanheira (que desapareceu em 1995, com a reforma radical operada na praça)” (ALVES, 2013, p.7).

Na figura 14, é possível observar, através da primeira imagem, a fonte luminosa em destaque e em segundo plano, o Bocaiuva Clube, com telhado aparente e sacada arredondada. Percebe-se – pelos veículos mostrados na imagem –, que nessa época existia uma rua estreita que cortava a praça de frente para o Clube. Parte dessa rua, foi englobada à praça em uma posterior reforma, ocorrida na década de 1990, fragmentando-a em duas: Rua Desembargador Veloso e Rua Luís Inácio Silveira. A segunda imagem da figura 14 mostra um outro ângulo da praça, e é possível perceber, com mais detalhes, a tipologia dos canteiros ajardinados alinhados ao nível do chão e com bancos ao redor. Ao fundo, nota-se o antigo prédio da Prefeitura Municipal, já com o segundo pavimento construído por WanDyck no seu terceiro e último mandato como prefeito.

**Figura 14 - Praça WanDyck Dumont após a reforma de 1963**



Fonte: Acervo da historiadora Bim Brandão.

Durante o período que compreende os anos de 1993 a 1996, na gestão do prefeito Fernando Calixto, a Praça WanDyck Dumont passou por uma outra reforma, mais drástica e reducionista, que provocou grande descontentamento por parte da população (AMORIM, 1999). A praça recebeu uma outra pavimentação cimentícia – a mesma dos dias atuais –, os canteiros mais baixos foram transformados em floreiras altas, que também servem de assentos; novos canteiros foram criados e a rua do Bocaiuva Clube foi incorporada à praça, aumentando assim, a sua área interna. A fonte luminosa, motivo de admiração e cenário para diversas fotografias, foi retirada e em seu lugar foi colocado um poste de iluminação.

Posteriormente, no último mandato do prefeito Ricardo Afonso Veloso – 2013-2016 –, foram feitas pequenas alterações na praça, acrescentando em seus bancos, desenhos em afrescos no intuito de mudar o visual do lugar sem fazer grandes intervenções. O estado atual pode ser observado através da foto 5

**Foto 5 - Praça WanDyck Dumont atualmente**



Autor: ARAÚJO, dezembro de 2019.

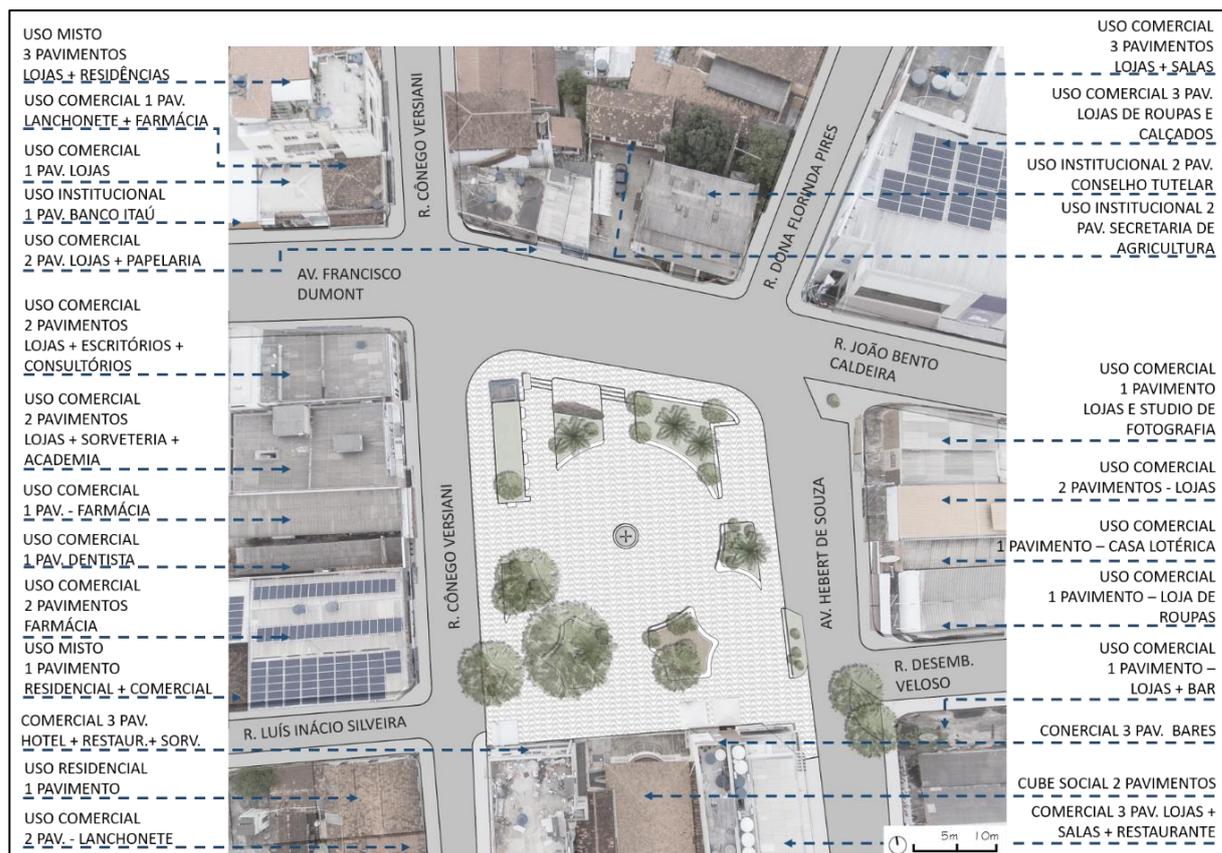
Seguramente, mudanças na estrutura urbana das cidades são necessárias para que estejam sempre alinhadas com as novas demandas e dinâmicas que vão surgindo com o passar dos tempos. Talvez seja irracional persistir em estruturas que impeçam o progresso e o bem comum, no entanto, não se deve descartar a memória coletiva como se não fosse relevante para a comunidade, principalmente em se tratando de um espaço agradável e admirado pelos usuários, como a antiga Praça WanDyck Dumont. Uma cidade que ignora o passado em busca de ideais modernos deixa para trás um repertório vital para o seu funcionamento, pois a mistura do novo

com o antigo confere à localidade uma diversidade interessante capaz de atrair pessoas e fazer com que, de alguma forma, elas se conectem com a história do lugar.

### 3.1.1 Análises de morfologia urbana da Praça WanDyck Dumont e do seu entorno imediato

A Praça WanDyck Dumont está inserida em um contexto urbano dinâmico e diversificado, o que faz com que esteja sempre cheia de pessoas. Ali, convergem os fluxos de importantes eixos da cidade: a Avenida Francisco Dumont, a Avenida Hebert de Souza, a rua Cônego Versiani, a rua Dona Florinda Pires e a rua João Bento Caldeira, todas com função quase que estritamente comercial, como mostra o mapa 5.

**Mapa 5 - Mapa de uso e gabarito das edificações do entorno imediato da Praça WanDyck Dumont no ano de 2019.**



Fonte: Trabalho de campo, outubro de 2019. Elaboração do autor.

O entorno imediato é composto por uma mistura de edificações novas e antigas que remetem ao passado e ao mesmo tempo reforçam a imagem de uma Bocaiuva que busca renovação e modernidade através de construções que acompanham os padrões construtivos

mais recentes. O antigo prédio da prefeitura, hoje ocupado pelo Conselho Tutelar, encontra-se em frente à praça WanDyck Dumont, do lado oposto ao Bocaiuva Clube, que atualmente está sendo utilizado somente para eventos muito específicos e com pouca frequência, perdendo todo o prestígio de quando foi inaugurado. As duas edificações têm preservadas características originais e, mesmo sendo carentes de reformas em suas estruturas, ajudam a compor o enredo que conta a história dessa parte da cidade. Como a antiga rua do Clube foi incorporada à praça na década de 1990, tanto o Bocaiuva Clube quanto as demais edificações estão localizados dentro do seu perímetro, fazendo com que os estabelecimentos comerciais (bares, sorveteria e restaurantes) que ali se encontram, utilizem o próprio espaço público para colocarem mesas destinadas aos consumidores.

As outras construções que limitam a praça estão ali, ou porque substituíram estruturas antigas, ou porque passaram por reformas no decorrer dos anos, ganhando um aspecto mais condizente com a modernidade. As lojas, com grandes vitrines de vidro e fachadas elaboradas sem seguir nenhum tipo de unicidade visual, exploram vários tipos de materiais, placas, formas e cores, visando dessa maneira, chamar a atenção dos clientes e se destacar dentre as demais. Essas edificações têm o gabarito máximo de três pavimentos, ou seja, a paisagem não é caracterizada pela verticalidade.

Os usos, embora predominantemente comerciais, não se restringem à venda de apenas um tipo de produto. Como pode ser observado no mapa 5, o entorno da praça WanDyck oferece de tudo um pouco: academia, farmácias, restaurantes, bares, sorveterias, lojas de roupa, consultórios, lotérica e escritórios, além de algumas unidades residenciais. Toda essa diversidade traz para a praça e para os seus arredores, segurança por boa parte do tempo, pois ali circulam pessoas com finalidades diversas que movimentam o espaço público ao longo do dia e parte da noite, inclusive nos finais de semana.

Morfologicamente, a praça WanDyck Dumont é constituída pelos mesmos elementos de quando passou pela reforma da década de 1990. Através do mapa 5 percebe-se uma predominância de área pavimentada, em relação aos canteiros, quase sempre sem forração vegetal, sobretudo em épocas muito quentes e de estiagem. O paisagismo é caracterizado por diversas espécies de árvores de pequeno, médio e grande portes, dentre elas, palmeiras, arbustos e um caramanchão, conferindo a este lugar específico, abundante sombra durante todo o dia. O elemento central é um poste alto cuja função é a iluminação geral, reforçada pelos postes que se encontram nas calçadas das ruas limítrofes à praça.

A área central faz parte da história da formação de Bocaiuva e, por conseguinte, a estrutura viária do entorno da Praça WanDyck Dumont é composta por ruas e calçadas estreitas.

A sinalização semafórica e faixas de travessia, como abordado no capítulo anterior, estão presentes, apesar do mau funcionamento, apenas na Avenida Francisco Dumont. As demais ruas da cidade, o que inclui as do entorno imediato da Praça em estudo, não são contempladas por esses recursos de ordenamento de trânsito e com o aumento da frota de veículos, os pedestres estão cada vez mais vulneráveis.

Além de dimensões muito modestas e desconfortáveis para a circulação das pessoas, boa parte das calçadas do centro, sobretudo do entorno imediato da Praça WanDyck, não atendem à norma de acessibilidade (NBR 9050/2015) e são constantemente obstruídas por rampas mal planejadas, por materiais de construção e por entulhos, ou carecem de manutenções básicas (figura 15). Vale ressaltar a recorrência da utilização de cerâmicas e porcelanatos para revestir as calçadas de alguns pontos comerciais – decisão arbitrária dos lojistas e proprietários dos imóveis –, aumentando as chances de acidentes quando essas superfícies estão molhadas e escorregadias. A negligência do poder público local coloca em relevo as fragilidades urbanísticas da cidade, expressa nas ruas, calçadas, praças, mobiliário urbano mal planejado e escassez de arborização.

**Figura 15 - Estado da calçada da Rua Desembargador Veloso, nas proximidades da Praça WanDyck Dumont.**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019.

### Mapa 6 - Mapa de morfologia da Praça WanDyck Dumont



Fonte: Trabalho de campo, outubro de 2019. Elaboração do autor

As rampas de acesso à praça, como pode ser observado no mapa 6, são improvisadas e não recebem nenhum tipo de sinalização tátil para deficientes visuais e também não foram projetadas em conformidade com as normas técnicas, tornando a acessibilidade, um tópico tratado a esmo e sem importância. Ao todo, a praça WanDyck possui três rampas localizadas em alguns dos principais pontos de travessia de pedestres, mas que são insuficientes e precárias. A pavimentação da praça não foi trocada, desde a última reforma, o que implica que boa parte das placas cimentícias utilizadas se encontram em estado deteriorado, formando buracos e provocando diferenças de nível na calçada – revestida com o mesmo material – e no interior da praça, expondo os usuários a perigos de quedas e ferimentos mais graves.

As floreiras, diferentemente de outras épocas, estão acima do nível do chão e têm aproximadamente 80 centímetros de altura, todas com um patamar intermediário acompanhando o seu formato, para serem utilizados pelas pessoas como assentos. Esses bancos, por sua vez, estão revestidos por mosaicos na cor branca, amarelo, azul e verde, formando desenhos de flores coloridas, mas que já não estão em bom estado pela sujeira constante e o

descolamento de vários azulejos.

Uma dessas floreiras – foto 6 –, localizada na rua Cônego Versiani, próximo à sorveteria “Doce Sabor”, determina o comportamento de boa parte das pessoas que circulam pela calçada da praça, pois, obstrui a continuidade dela, obrigando os pedestres a caminharem na rua. As pessoas se expõem, mais uma vez, a perigos que poderiam ser evitados, se houvesse um projeto mais consciente do espaço público, totalmente pensado para quem se locomove a pé.

**Foto 6 - Floreira obstruindo a continuidade da calçada**



Autor: ARAÚJO, outubro de 2019.

Ademais, a Praça WanDyck Dumont, conta com outros quatro bancos feitos de concreto e outro com estrutura de concreto e assento de madeira, dispostos ao longo da floreira próximo a uma banca de jornais e revistas. Como pode ser observado no mapa 6 e na figura 16, eles fogem da tipologia dos bancos que seguem o desenho dos canteiros suspensos da praça e são frequentemente utilizados quando estão sombreados. Já as lixeiras – total de seis – estão às margens da praça e seguem o mesmo padrão de todas as lixeiras públicas da cidade, não obstante, o posicionamento delas não foi estratégico, pois estão localizadas apenas nas extremidades do espaço público.

**Figura 16 - Tipologia das lixeiras e demais bancos**



Autor: ARAÚJO, outubro de 2019.

Ao redor da Praça WanDyck Dumont, encontram-se dois pontos de táxi, dois de mototáxi, uma banca de revistas e um ponto de ônibus, identificados no mapa 6. Os taxistas ficam na praça esperando por passageiros durante boa parte do dia e alguns deles trabalham à noite, sendo referências do local; por isso, são exemplos do que Jane Jacobs (2010, p.73) chama de “figura pública”, pois estão em contato frequente com as pessoas, dão informações, direcionamentos e tornam o espaço mais seguro com os seus olhos vigilantes, mesmo não sendo a intenção de nenhum deles.

### **3.1.2 Análises de comportamento ambiental da Praça WanDyck Dumont e a relação com o seu entorno imediato**

Às 8h40, do dia onze de setembro de 2019 – quarta-feira –, a praça apresentou um movimento moderado de pessoas caminhando sozinhas ou acompanhadas, indo e vindo de todas as direções possíveis, a fim de alcançar os destinos pretendidos, seja nos estabelecimentos do entorno imediato ou em outros lugares – conforme mostra o mapa 7 e a figura 17.

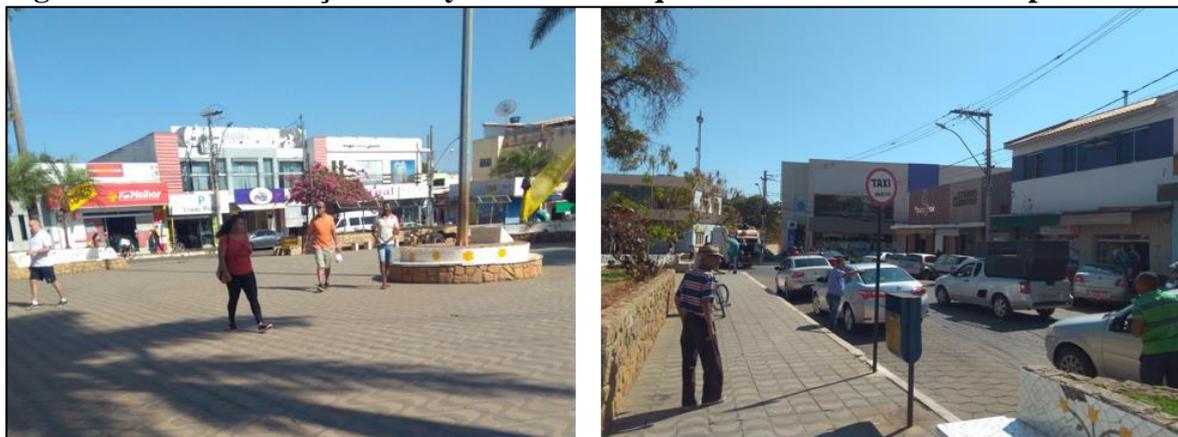
**Mapa 7 - Mapas de comportamento ambiental da Praça WanDyck Dumont– Quarta-feira – 11/09/2019**



Fonte: Trabalho de campo, setembro de 2019. Elaboração do autor.

O ritmo do fluxo não era acelerado. Alguns transeuntes caminhavam tranquilamente pela praça, nesse horário do dia; cumprimentavam conhecidos e até mesmo se sentavam, onde há sombra, para estenderem um pouco mais a conversa. Foram encontradas pessoas uniformizadas com a identificação das lojas das redondezas; eram funcionários que saíam dos seus locais de trabalho para resolver algo ali por perto, já que a quantidade de serviços oferecidos é ampla. Uma academia de ginástica é responsável pelo fluxo de pessoas vestidas para a prática de exercícios físicos e o entra e sai do prédio onde está localizada é frequente.

**Figura 17 - Uso da Praça WanDyck Dumont – quarta-feira – 11/09/2019 - pela manhã**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019

Sentados por um período maior de tempo na praça, estavam predominantemente pessoas idosas e taxista, estes encontravam-se sentados próximos aos pontos de táxi. Vendedores ambulantes também circulam pela praça com seus carrinhos, vendendo de tudo um pouco. Pareciam ter um bom entrosamento com as pessoas que estavam sentadas ali e, por diversas vezes, foram vistos parados conversando, por um período maior de tempo. As demais pessoas que se sentavam nos bancos ficavam temporariamente na praça, por estarem esperando pela chegada de alguém, ou paravam para descansar e continuavam a caminhada depois de alguns minutos (figura 18).

**Figura 18 - Uso da Praça WanDyck Dumont – quarta-feira – 11/09/2019 - pela manhã**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019

Os barzinhos/restaurantes já estavam funcionando no momento que as observações se iniciaram e, desde cedo, já havia movimentação de clientes tomando café e fazendo um lanche

rápido. O número de pessoas nesse período da manhã era pouco expressivo, porém foi aumentando à medida que o tempo passava. O movimento da sorveteria começou assim que as portas foram abertas por volta das 9 horas, quando a funcionária colocou as mesas na praça e as pessoas se acomodaram (figura 19).

**Figura 19 - Utilização do espaço da praça pela sorveteria (esquerda) e pelos bares (direita) – quarta-feira – 11/09/2019 pela manhã**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019

No período da tarde, entre as 16h30 e as 18h30, os fluxos e dinâmicas que aconteciam na praça foram praticamente os mesmos do período da manhã. A diferença foi que o público predominante deixou de ser de adultos e idosos e passou a ser de jovens que utilizavam a praça para diversas finalidades. Alguns andavam de bicicleta, outros ficavam sentados nos bancos onde há sombra, ou dando voltas pela praça, conversando entre si (figura 20). A sorveteria e os bares apresentavam movimento moderado, mas sempre com clientes consumindo e sentados nas cadeiras sob a tenda, inclusive os mototaxistas que desfrutavam da sombra oferecida por essas coberturas.

**Figura 20 - Uso da Praça WanDyck Dumont – quarta-feira – 11/09/2019 - pela tarde**

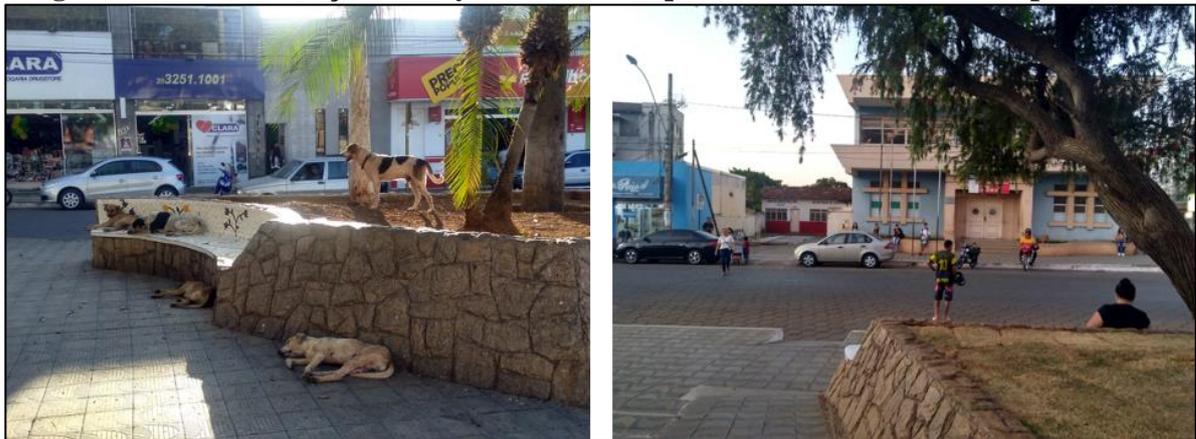


Autor: ARAÚJO, setembro de 2019

Um problema recorrente na praça, foi a quantidade de cachorros presentes nesse espaço. À procura de comida, ficavam ao redor dos lugares onde há barzinhos e lanchonetes, ou se aglomeram na praça, sendo alvo de violências e agressões por parte das pessoas que os veem como indesejáveis. Esses animais habitam as ruas e são presença constante nas praças de Bocaiuva, inclusive na WanDyck Dumont, conforme mostrou a primeira imagem da figura 21.

Por volta das 17h30, a praça começou a ganhar um fluxo maior de pessoas. Crianças e adolescentes uniformizados, passavam pelo espaço público vindo das escolas onde estudam no período vespertino. Estudantes – majoritariamente universitários –, que tomam o ônibus que os levam para Montes Claros, também começavam a chegar por volta desse horário e ficavam tanto na praça quanto na porta da antiga prefeitura, locais de espera das suas conduções (figura 21).

**Figura 21- Uso da Praça WanDyck Dumont – quarta-feira – 11/09/2019 - pela tarde**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019

A partir das 20h, a praça assume novas funções que, no decorrer do dia, são menos frequentes, pois fica repleta de crianças acompanhadas de seus responsáveis (figura 22). Normalmente, os adultos sentam-se nos bancos das floreiras, que se abrem para o centro da praça, enquanto observam atentamente as brincadeiras das crianças e conversam entre si. As pessoas estão ali para passarem um tempo maior no espaço público e aparentam ter saído de suas casas especificamente para esta finalidade. O ambiente é familiar e as brincadeiras das crianças são agitadas: gastam energia correndo em círculos pela praça, sobem e descem nos bancos e por vezes, até caminham dentro dos canteiros. As sorveterias e os bares ainda estão em funcionamento e atendem um número de clientes não muito expressivo, mas contribuem para deixar a praça mais movimentada, já que a maioria dos pontos comerciais está fechada.

**Figura 22 - Uso da Praça WanDyck Dumont – quarta-feira – 11/09/2019 - pela noite**



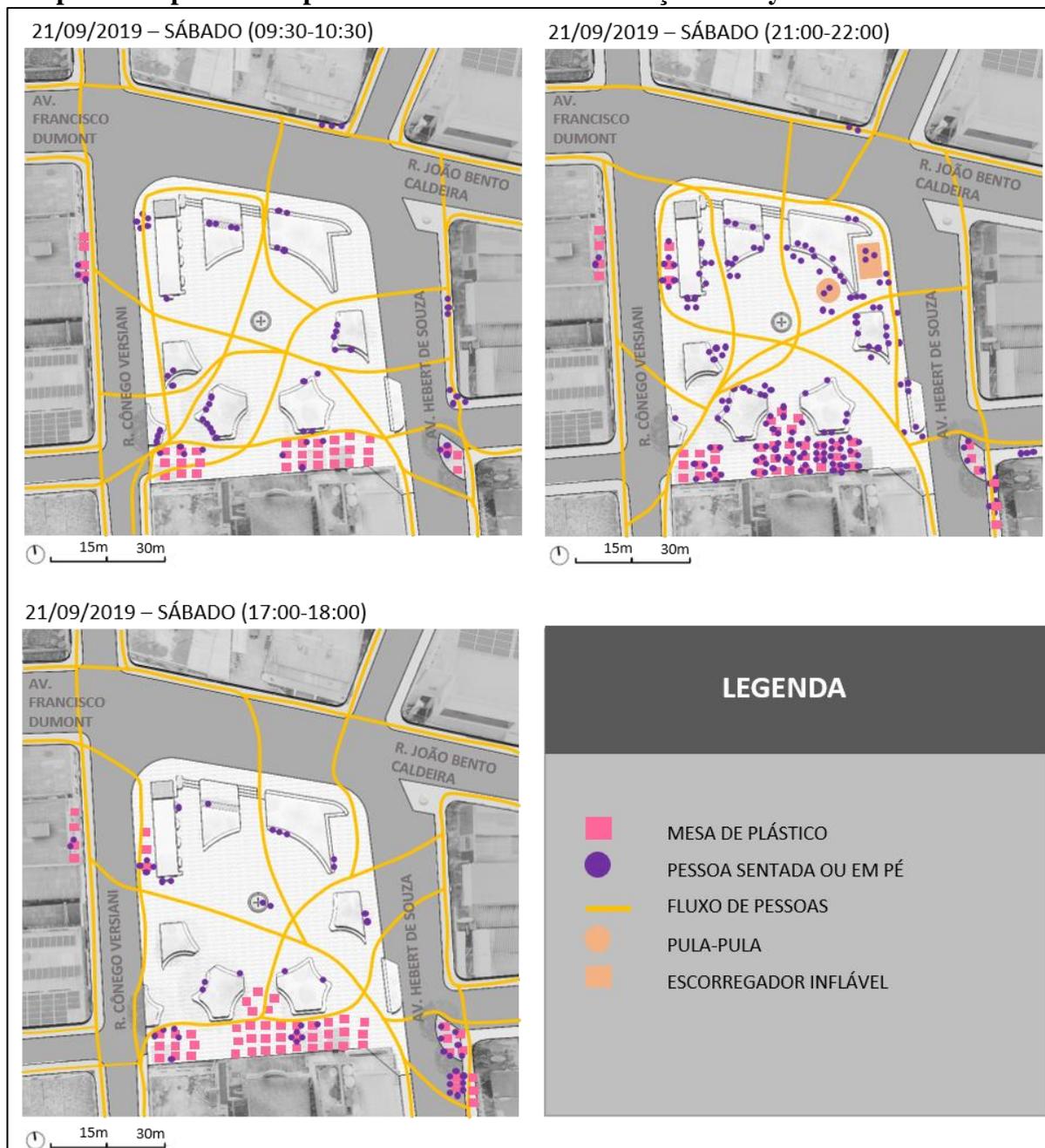
Autor: ARAÚJO, setembro de 2019

Em síntese, pode-se afirmar que a praça WanDyck Dumont apresentou uso intenso durante os dias úteis, tendo por base as análises comportamentais feitas ao longo do dia onze de setembro, quarta-feira. Para uma análise completa e mais aprofundada, é necessário retomar o que foi dito por Gehl (2015), a respeito das atividades necessárias, opcionais e sociais que determinam a vitalidade e o engajamento da população com o espaço público. Foi notório que ao longo do dia, a presença de pessoas na praça é constante, sendo que o entorno é composto por usos principais combinados, sobretudo comercial, que funcionam boa parte do dia e da noite. As pessoas, no período matutino e vespertino utilizam a praça, principalmente como um lugar de passagem apesar de a utilizarem, em menor intensidade, como um lugar de espera e contemplação; à noite as atividades sugerem uma permanência e um engajamento maior com o espaço público. Desse modo, ao analisar os mapas de comportamento ambiental – mapa 7– é oportuno concluir que durante o dia, as atividades necessárias se sobrepõem às opcionais, enquanto no período da noite, as atividades opcionais e sociais se sobrepõem às necessárias, uma vez que as pessoas estão na praça porque querem desfrutar das suas gratuidades. Ainda que ela não seja morfologicamente tão atraente quanto no passado, é bastante utilizada pela população tanto nas necessidades do dia a dia, quanto como um lugar em que elas desejam estar nos momentos de lazer.

Já nos finais de semana, em especial aos sábados, o cenário de utilização da Praça WanDyck Dumont se mostrou diferente do que foi exposto anteriormente. No dia vinte e um de setembro – sábado – de 2019, foram feitas análises que mostraram que ao longo do dia, as atividades necessárias foram reduzidas consideravelmente por se tratar de um dia em que boa parte das pessoas não trabalhavam e não precisavam sair de casa, sobretudo no período vespertino, após o encerramento do horário de funcionamento do comércio do entorno. Por outro lado, à noite, a praça ganhou vida pelo expressivo número de pessoas que a frequentava,

como mostra o mapa 8, de comportamento ambiental.

**Mapa 8 - Mapas de comportamento ambiental da Praça WanDyck Dumont - Sábado**



Fonte: Trabalho de campo, setembro de 2019. Elaboração do autor.

Às 9h30, o comércio estava funcionando, porém, os fluxos da praça eram menos intensos. Não havia muitas pessoas circulando como é de costume em dias úteis. Especificamente, no dia vinte e um, o perfil dos usuários da praça é misto – idades diversas, pessoas do sexo masculino e feminino – que andavam tranquilamente, às vezes com sacolas de compras nas mãos e com roupas mais despojadas. Passavam por conhecidos, cumprimentavam-

se brevemente ou conversavam por um tempo maior. Senhores de mais idade pareciam perpetuar o costume dos dias anteriores, e eram presença constante na praça durante o período matutino, pois permaneciam e interagiam uns com os outros por longos momentos. Um grupo de meninos uniformizados com vestes de futebol se sentou sob a sombra da árvore da praça, e permaneceu ali por um tempo. Os barzinhos e sorveterias tinham um movimento moderado, sem muitas pessoas. Os vendedores ambulantes seguiam o seu percurso normal, andando pela praça com seus carrinhos repletos de produtos para serem comercializados e ocasionalmente parando para conversar com alguém.

**Figura 23 - Uso da Praça WanDyck Dumont – sábado – 21/09/2019 pela manhã**

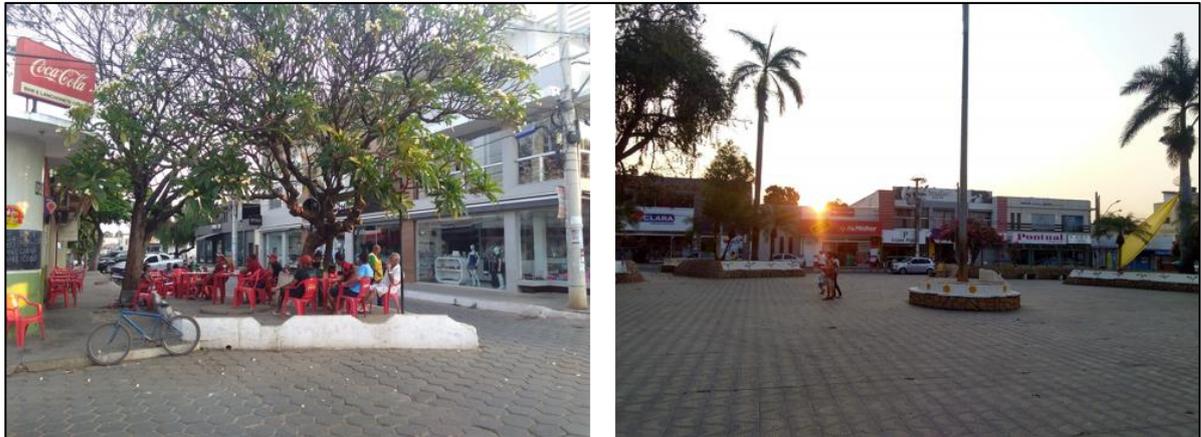


Autor: ARAÚJO, setembro de 2019

A partir das 17h do sábado, o fluxo de pessoas e até mesmo de veículos foi não foi intenso. Nesse momento, o comércio, exceto as farmácias, bares e sorveterias estavam fechados, o que justificou a quantidade reduzida de pessoas caminhando pelo espaço público nessa hora do dia. As atividades predominantes estavam voltadas para o consumo de sorvete e a contemplação. Alguns casais de namorados passeavam pela praça e poucas pessoas, durante esse período se sentaram nos bancos, mas permaneceram ali por um curto espaço de tempo.

O barzinho da esquina da rua Desembargador Veloso, estava cheio, com um número maior de pessoas do lado de fora – onde estavam espalhadas algumas mesas sobre uma floreira e no meio fio. As pessoas permaneciam ali para assistir a um jogo de futebol e para consumir bebidas alcólicas, como pôde ser visto na primeira imagem da figura 24. Por volta das 17h30, um pula-pula e um escorregador inflável foram montados na praça para que, mais tarde, as crianças pudessem brincar. Ao mesmo tempo que lucra com a movimentação da praça nos finais de semana, esse trabalhador informal contribui para que ela ganhe novas dinâmicas de uso.

**Figura 24 - Uso da Praça WanDyck Dumont – sábado – 21/09/2019 pela tarde**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019

À medida que escurecia, a praça foi ficando mais movimentada. Aos sábados, a socialização na praça WanDyck é tradição da cidade. As pessoas costumam se reunir no espaço público como era feito antigamente, só que hoje em dia há uma maior integração de classes que se cruzam nesse momento de lazer e descontração (figura 25).

O perfil do usuário era diversificado, contudo, havia uma predominância de adolescentes e casais mais jovens que passeavam em família. As crianças menores corriam por toda a praça e brincavam no pula-pula e no escorregador inflável, enquanto os pais as observavam atentamente. O fluxo de carros também era maior neste período, alguns deles andavam pelas ruas com o som ligado no volume alto; o clima era festivo e os bares e sorveterias repletos de clientes.

A Praça WanDyck Dumont retrata a vida social e a movimentação da cidade de Bocaiuva. É comum que as pessoas combinem entre si de se encontrarem nesse espaço público, seja para desfrutar da movimentação que ele oferece, ou para ir para outro lugar, sendo assim um ponto de referência.

Nessa esteira, pôde-se inferir que nos finais de semana, em especial no período noturno, as atividades sociais e opcionais são predominantes, enquanto as atividades necessárias, menos frequentes.

**Figura 25 - Uso da Praça WanDyck Dumont – sábado – 21/09/2019 - pela noite**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019

Se comparados, os mapas de comportamento ambiental da quarta-feira e do sábado revelaram usos e comportamentos diversos. Os fluxos em dias úteis eram mais intensos e acelerados em relação aos finais de semana e as atividades de permanência, recorrentes no final do dia. Já aos sábados, o dia transcorreu em ritmo desacelerado. Quase não havia pessoas nos espaços públicos, diferentemente do período noturno que é quando a praça está repleta de pessoas tanto em atividades ligadas ao lazer e consumo, ou contemplativas.

### **3.1.3 Análises de percepção ambiental da Praça WanDyck Dumont e do seu entorno imediato**

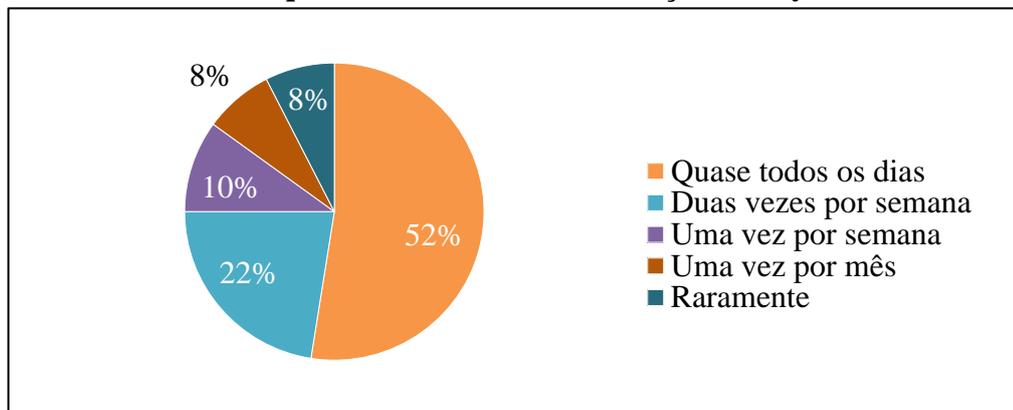
A Praça WanDyck Dumont é frequentemente associada à sua antiga imagem, de antes da reforma que passou em meados dos anos noventa. As pessoas, mesmo aqueles que não vivenciaram o tempo em que existia a fonte luminosa e os canteiros baixos, têm um apelo constante pela volta desses elementos. Ao serem questionados sobre a primeira imagem que lhes vem à cabeça, ao pensar na Praça WanDyck Dumont, além de mencionarem esses aspectos do passado, boa parte dos participantes da pesquisa utilizaram de palavras que, em geral, remetiam à ideia de que a praça é tratada com descaso. A justificativa para o frequente uso desses termos, encontra-se nas narrativas das pessoas ao declararem que a praça não transmite uma imagem bem cuidada e se colocam como decepcionados com essa gradativa deterioração.

Conquanto, outras pessoas veem-na como um lugar familiar e de encontros entre amigos. Há aqueles, que relacionaram a imagem da praça com a existência da sorveteria, considerada como principal ponto de encontro da população. Os elementos físicos como o poste central e a predominância do uso do concreto, assim como as edificações do Bocaiuva Clube e

da antiga Prefeitura também foram mencionados nesse item do questionário, como a primeira imagem evocada na memória, ao se lembrarem da Praça WanDyck Dumont.

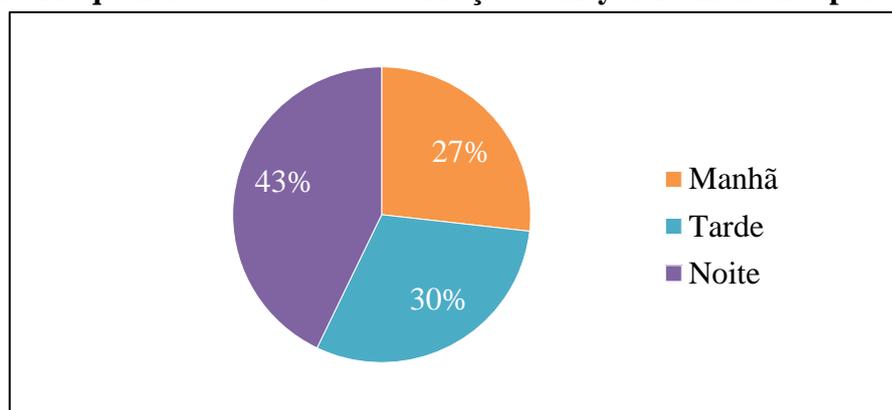
Em relação à frequência dos usuários na Praça (gráficos 1 e 2), a maioria absoluta das pessoas costuma frequentá-la diariamente em praticamente todos os horários do dia. Com auxílio dos mapas de comportamento ambiental, foi possível interpretar melhor essas informações, já que as pessoas costumam circular pela praça nos períodos matutino e vespertino, nos deslocamentos diários, enquanto à noite, buscam, além da circulação, uma maior permanência no espaço público.

**Gráfico 1 - Frequência dos usuários na Praça WanDyck Dumont**



Fonte: pesquisa direta (2019)

Desse modo, a Praça é constantemente frequentada por pessoas que realizam atividades diversas em praticamente todos os horários do dia. Ao serem indagados sobre o que costumam fazer na Praça WanDyck Dumont, os participantes apontaram-na, em sua grande maioria, como um espaço de passagem e de permanência. As atividades que exigem um tempo maior a ser passado no espaço público foram as de contemplação, consumo de sorvetes e encontros entre familiares e amigos. Alguns funcionários que, provavelmente, trabalham no comércio próximo à praça, responderam ao questionário e relataram que costumam cumprir o horário de almoço sentados à sombra do caramanchão próximo ao ponto de táxi. Algumas pessoas também realizam atividades de maior permanência no referido espaço público, por ele ser o lugar onde trabalham; é o caso do jornaleiro, do engraxate, dos taxistas e do zelador da praça.

**Gráfico 2 - Frequência dos usuários da Praça WanDyck Dumont nos períodos do dia**

Fonte: pesquisa direta (2019)

As pessoas também responderam a perguntas que avaliaram a Praça WanDyck Dumont em seus aspectos físicos, opinando sobre iluminação, pavimentação e limpeza urbana, por exemplo. Como mostra a tabela 1, em linhas gerais, pode-se dizer que os participantes da pesquisa estão cientes da importância do engajamento popular nas tomadas de decisão relacionadas aos espaços públicos e fizeram uma avaliação negativa da infraestrutura da praça que, de acordo com as opiniões, não possui canteiros bem cuidados além de mobiliário urbano insuficiente e a pavimentação precária. Os participantes além do mais se mostraram insatisfeitos com a infraestrutura do entorno da praça, sobretudo as calçadas e a falta de segurança nas travessias. Esse conjunto de avaliações negativas mostraram que apesar de ser frequentemente utilizada, as pessoas não estão satisfeitas com a estrutura atual e que muito pode ser feito para que ela seja um lugar mais agradável de se estar, como foi visto nos estudos de morfologia.

**Tabela 1 - Percepção ambiental da Praça WanDyck Dumont**

	Sim	Não	Indiferente
A praça tem muita sujeira (lixo)?	47,5%	37,5%	15%
É bem iluminada?	30%	52,5%	17,5%
Os canteiros estão sempre bem cuidados?	17,5%	77,5%	5%
O mobiliário da praça é suficiente? (Bancos, lixeiras etc.)	15%	82,5%	2,5%
O piso da praça está em boas condições?	15%	75%	10%
A calçada do entorno tem boa estrutura para pedestres?	17,5%	77,5%	5%
Deveria ter mais lazer e atividades para dinamizar o espaço?	100%	0%	0%
Você se sente inseguro ao utilizar a praça?	20%	72,5%	7,5%
Você acha perigoso atravessar as ruas ao redor dela?	75%	22,5%	2,5%
As pessoas deveriam ser consultadas antes de fazer alguma reforma na praça?	95%	5%	0%
Você acha que a praça precisa de algum tipo de melhoria?	97,5%	2,5%	0%

Fonte: pesquisa direta (2019)

Outro ponto que mereceu destaque foi o sentimento de segurança no momento da utilização do espaço público. Pelo fato de estar em constante movimento em vários horários do dia e da noite, os participantes da pesquisa não se sentiam vulneráveis. Essa informação reforça as ideias de Jane Jacobs (2011), trabalhadas no referencial teórico do trabalho, sobre os geradores da diversidade urbana e os impactos positivos que geram na cidade. O entorno da Praça é diversificado, composto por quadras relativamente curtas, possibilitando assim, mais possibilidades de viradas de esquinas e ruas com mais usos para andar. Além disso, os usos principais combinam vários tipos de estabelecimentos comerciais, unidades habitacionais e edificações antigas. O maior problema está na infraestrutura física do espaço que não é atraente e não possui um apelo estético que estimule usos mais prolongados e com total satisfação de boa parte dos seus usuários.

Algumas informações extraídas do questionário de percepção ambiental, no entanto, geraram conflitos com as observações feitas em campo. A maior parte dos respondentes, consideraram que na Praça existe muita sujeira (lixo), embora isso não tenha sido verificado durante as etapas da pesquisa, já que existe um funcionário designado especificamente para dar esse tipo de manutenção no local. Vale destacar também, a avaliação negativa da iluminação da praça. Ao analisar isoladamente essa porcentagem, é forçoso concluir que a Praça não é bem iluminada, o que não é procedente por completo. Durante as pesquisas de campo, foi possível constatar que a iluminação da praça é suficiente, na maior parte dos seus espaços. A única porção que recebe menos incidência de luz é a dos bancos que ficam debaixo do caramanchão, devido à sua folhagem robusta, mas mesmo assim é possível identificar claramente as atividades que acontecem ali. Esse tipo de afirmação pode ser a reprodução de discursos prontos de outras pessoas e não vão de encontro à realidade, ainda que boa parte dos questionários tenham sido aplicados na própria Praça, justamente para aguçar os sentidos perceptivos das pessoas em relação ao espaço que estão utilizando.

No tocante aos conflitos entre as respostas dos questionários e a realidade, foi necessário discutir com mais cautela o apontamento de que a praça precisa de mais atividades de lazer para ser dinamizada. Cabe pôr em relevo que a Prefeitura Municipal realiza diversos eventos culturais e comemorativos na Praça em questão. De acordo com a Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, anualmente são promovidos eventos como o carnaval, no mês de fevereiro, o evento esportivo chamado “Agita Bocaiuva”, em maio, as comemorações da Independência, em setembro, e as de fim de ano, em dezembro.

Além dessa programação fixa, outras ligadas às iniciativas alheias ao poder público também acontecem na Praça WanDyck, como eventos educacionais ligados a alguns colégios

particulares (foto 7), feiras gastronômicas, apresentações artísticas do Conservatório Estadual de Música Lorenzo Fernández, entre outros. Desse modo, não é procedente afirmar que há uma falta de atividades; por outro lado, foi possível inferir, diante do que foi exposto, que os participantes não as consideram suficientes ou atrativas a ponto de despertar os seus interesses, seja pelo espaço de tempo entre um evento e outro, ou pela pouca variedade capaz de abranger gostos e preferências distintas.

**Foto 7 - Evento promovido por uma instituição de ensino privada na Praça WanDyck Dumont**



Autor: ARAÚJO, dezembro de 2019.

Como mostra a tabela 1, 97,5% dos participantes da pesquisa consideraram que a Praça WanDyck Dumont precisa de algum tipo de melhoria. Ao serem indagadas sobre o que pode ser feito, as pessoas ressaltaram, em suma, a necessidade de:

- Manutenção da pavimentação de toda a Praça;
- Aumentar a quantidade de mobiliário urbano com qualidade, sobretudo de lixeiras;
- Cuidar melhor do paisagismo das floreiras, ampliando a visibilidade de espaços verdes com canteiros mais baixos;
- Melhorar o aspecto dos assentos que estão sujos e quebrados;
- Repensar o calçamento e acessibilidade da Praça, bem como do seu entorno;
- Melhoria na iluminação;
- Estímulo de atividades culturais e artísticas diversificadas.

Essas sugestões validam o que foi observado durante a pesquisa de morfologia, que identificou as mesmas deficiências apontadas pelos respondentes. É necessário pensar em

estratégias de valorização do espaço público, a começar por melhorias infraestruturais guiadas pela opinião popular e pelo engajamento do Poder Público Municipal, que até então se mostra passivo.

### 3.2 A Praça Pedro Caldeira: um breve histórico

Assim como a Praça WanDyck Dumont, a Praça Pedro Caldeira, conforme consta em Ribeiro (1988), foi construída durante a gestão do prefeito Gilberto Caldeira Brant entre 1934 e 1941 (foto 8), na mesma época em que o antigo fórum da cidade foi edificado, funcionando, atualmente, como a Biblioteca Pública Municipal “Professora Letícia Câmara” e parte da Secretaria de Cultura.

Segundo relatos orais, de moradores antigos, as praças costumavam ser cercadas com postes de madeira e arame farpado, pois era comum encontrar vacas e cavalos andando soltos pela cidade, que podiam eventualmente danificar o tratamento paisagístico rudimentar dos espaços públicos da época.

#### Foto 8 - Praça Pedro Caldeira e o antigo fórum em construção na década de 1930

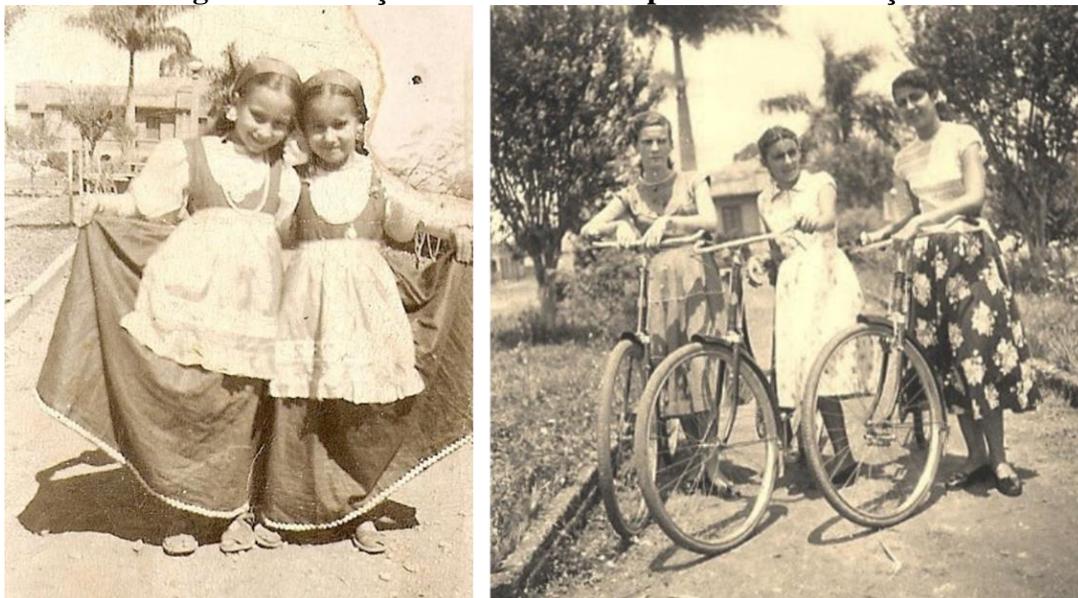


Fonte: Acervo pessoal da historiadora Bim Brandão.

A Praça, construída por Gilberto Caldeira Brant, possuía canteiros ajardinados e caminhos não pavimentados e, assim como toda a cidade, também, não havia calçamento. Pela proximidade com a praça WanDyck Dumont e por sua localização no centro da cidade, era utilizada pela população com certa frequência. Dessa maneira, é comum encontrar fotografias de frequentadores mostrando que era utilizada como local de atividades sociais e como cenário

para fotografias pessoais, conforme ilustra a figura 26.

**Figura 26 - Praça Pedro Caldeira após a sua construção**



Fonte: Acervo pessoal da historiadora Bim Brandão

A Praça Pedro Caldeira ficou, após a sua construção, por um considerável período de tempo sem passar por intervenções significativas, até que na década de 1960 –na mesma época em que a Praça Principal – foi pavimentada durante na primeira gestão de WanDyck Dumont. A calçada, ao redor da praça, foi feita de concreto e o seu interior com pequenos bloquetes de cimento, um pouco menores do que os que foram utilizados na pavimentação das ruas da cidade Bocaiuva. Os jardins seguiam a mesma linguagem da Praça WanDyck Dumont: baixos, com forração vegetal rasteira e pequenos arbustos ao redor. As grandes Palmeiras, intactas até os dias de hoje, tornaram-se os elementos mais marcantes do espaço público, que é popularmente chamado de Praça dos Coqueiros (foto 9). Os bancos de concreto, tinham encostos e ficavam posicionados em volta do perímetro da praça, rente aos canteiros, e no seu interior, três pequenos postes de luz, contribuíam para a iluminação no período noturno.

Como observado na foto 9, cedida pela historiadora Bim Brandão<sup>7</sup>, o entorno da Praça era constituído basicamente por edificações de uso residencial unifamiliar de apenas um pavimento. As janelas e portas se abriam para a praça, e como era de costume, as pessoas observavam o movimento da rua e do espaço público de dentro de suas casas. O antigo fórum, construído em 1936, compunha a paisagem do entorno e era o único edifício construído para fins institucionais.

---

<sup>7</sup> A historiadora disponibiliza fotografias antigas da cidade em suas redes sociais na internet, normalmente cedidas por seus amigos e familiares.

**Foto 9 - Praça Pedro Caldeira na década de 1980**



Fonte: Acervo pessoal da historiadora Bim Brandão

O referido espaço público não passou por grandes reformas ao longo dos anos, e boa parte da estrutura original foi mantida, desde a pavimentação até os canteiros, sem gerar polêmicas na cidade – como aconteceu com a praça WanDyck Dumont. Através das análises dos registros iconográficos disponibilizados, foram percebidas pequenas mudanças no mobiliário urbano dos períodos anteriores em relação ao atual. Os bancos foram substituídos por outros sem encosto e de desenho mais simples e postes de iluminação mais altos do que os anteriores com lâmpadas mais potentes foram instalados. Nos anos 2000, a rua em frente à entrada do antigo fórum foi incorporada à área interna da praça, formando novos canteiros e caminhos pavimentados que seguem a mesma tipologia dos bloquetes de concreto já existentes (fotos 10 e 11).

**Foto 10 - Rua em frente à atual Biblioteca Pública**



Fonte: Acervo pessoal de Beto Caldeira, anos 2000.

**Foto 11 - Rua incorporada à Praça Pedro Caldeira**



Autor: ARAÚJO, dezembro de 2019.

Importa mencionar que à medida que os anos se passaram, novas necessidades foram surgindo e, o entorno imediato da Praça Pedro Caldeira, que antes era predominantemente residencial, assumiu novos tipos de uso. Muitas casas antigas foram demolidas, ou reformadas e no lugar de cada uma delas, foram sendo erguidas construções mais modernas, sobretudo de

uso comercial. O antigo fórum municipal foi reformado e continua compondo a paisagem urbana do local que ajuda a contar um pouco da história de Bocaiuva.

Devido aos novos usos, é amplamente frequentada pela população que utiliza a Biblioteca Pública, ou por quem precisa resolver alguma pendência na Secretaria de Cultura e Turismo que nela funcionam. A edificação também é utilizada para reuniões públicas e apresentações artísticas de todos os tipos. Em síntese, as dinâmicas da Praça se interconectam com o seu entorno fazendo com que o espaço tenha mais movimento.

### **3.2.1 Análises de morfologia urbana da Praça Pedro Caldeira e do seu entorno imediato**

Ressalta-se que o contexto urbano em que a Praça Pedro Caldeira está inserida é dinâmico e com usos diversificados, o que, conseqüentemente, traz para o espaço público um fluxo considerável de pessoas ao longo do dia e da noite. Em deslocamentos diários pelo centro, a maioria das pessoas passa pelas duas praças por diversas vezes no mesmo período do dia, pois é no entorno delas que se encontram importantes estabelecimentos de uso frequente. A Praça está localizada no Centro de Bocaiuva a menos de cem metros de distância da Praça WanDyck Dumont e está rodeada por importantes ruas como a Cônego Moreau, a rua Guarda Mór Alkmim e a rua Firmino de Oliveira, frequentemente movimentadas por veículos e pedestres oriundos de várias partes da cidade.

O seu entorno imediato é composto por uma mistura significativa de usos, o que faz com que sempre tenha pessoas circulando pelo espaço em praticamente todos os horários dos dias. Como mostrado no mapa 9, as ruas que no passado eram praticamente ocupadas por residências, agora possuem, além de algumas das casas antigas que sobreviveram à ação dos tempos modernos, outros usos, sobretudo, comercial e institucional.

O comércio é diversificado e atende às mais variadas necessidades, desde o consumo de alimentos – por meio dos bares, restaurantes padaria e lanchonetes – até o financeiro, devido à presença de duas agências bancárias e uma de empréstimos, localizadas nas ruas Firmino de Oliveira e Guarda Mór Alkmim. A Biblioteca Pública traz uma movimentação de estudantes durante os três períodos do dia, pois está aberta de segunda a sexta-feira das 8h às 20 horas. Além disso, é possível encontrar lojas de roupas, escola de informática, escritórios e uma clínica de especialidades médicas. As edificações têm o gabarito máximo de quatro pavimentos, mas a predominância é de residências e estabelecimentos comerciais de nível térreo.

**Mapa 9 - Mapa de uso e gabarito das edificações do entorno imediato da Praça Pedro Caldeira no ano de 2019**



Fonte: Trabalho de campo, outubro de 2019. Elaboração do autor.

Os barzinhos e lanchonetes são responsáveis pelas movimentações noturnas, uma vez que os demais estabelecimentos se encontram fechados nesse período. Salvo os dias em que não estão funcionando, geralmente na segunda-feira, já estão de portas abertas a partir das 17h, e só encerram as suas atividades depois de meia-noite.

Nesse prisma, a rua Guarda Mór Alkmim é a mais movimentada durante o período noturno, pela existência de uma pequena lanchonete – localizada próximo à esquina do Banco do Brasil –, um gastrobar e um barzinho, mais próximos ao prédio da Biblioteca Pública

Municipal. Todos esses estabelecimentos colocam mesas ao longo das calçadas da rua, inclusive na calçada e no interior da praça, utilizando assim, o espaço público como extensão dos seus domínios particulares.

O passado e o presente se misturam harmonicamente e boa parte dos estabelecimentos comerciais são adaptações das antigas residências, reformadas para exercerem novas funções (foto 12). Foi possível perceber que as ações dos tempos modernos promoveram alterações na paisagem do passado. Algumas casas foram substituídas por edificações com padrões construtivos da atualidade, compondo um enredo interessante que mistura os usos e a idade dos edifícios, como defendeu Jane Jacobs (2011).

**Foto 12 - Adaptação de uma casa para exercer fins comerciais na rua Guarda Mór Alkmim**



Autor: ARAÚJO, dezembro de 2019.

A pavimentação das ruas em volta da Praça Pedro Caldeira continua sendo de bloquetes, e tanto a Cônego Moreau quanto a Guarda Mór Alkmim, são vias de mão única com estacionamento de ambos os lados e largura de 7,90 metros. As calçadas são estreitas, com medidas que variam entre 1,46 metros e 1,75 metros e não estão em um bom estado de conservação (figura 27). Assim como quase toda a cidade, elas possuem irregularidades que comprometem seriamente a circulação de pedestres, com segurança. Quando não estão esburacadas, são revestidas com materiais escorregadios e de difícil acesso para portadores de

dificuldades de locomoção e, além disso, pelas medidas modestas, não são espaços o suficiente para acomodarem, com conforto, o mobiliário urbano e os pedestres ao mesmo tempo. É comum encontrar postes de iluminação, lixeiras e rampas de acesso ocupando boa parte da calçada, o que obriga o pedestre a andar no meio da via de circulação de veículos. Em frente a alguns poucos estabelecimentos, construídos recentemente, observou-se a existência de piso tátil direcional, porém, utilizados de maneira incorreta.

**Figura 27 - Estado das calçadas das ruas Guarda Mór Alkmim e Cônego Moreau**



Autor: AUTOR, setembro de 2019.

A realidade das calçadas da praça Pedro Caldeira é um pouco diferente das do seu entorno, já que possuem medidas mais confortáveis para a circulação de pedestres, com cerca de três metros de largura. No entanto, em termos de conservação, elas se revelam tão malcuidadas quanto as demais, devido à quantidade de rachaduras e buracos encontrados em todo o perímetro da Praça (figura 28). Outro aspecto que merece destaque é a inexistência de rampas, o que, além de dificultar o acesso ao espaço público, permite que os veículos estacionem em volta de toda a praça, evidenciando, portanto, a prioridade dos meios de transporte individual em relação aos pedestres.

**Figura 28 - Estado das calçadas da Praça Pedro Caldeira**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019.

O mapa de morfologia da praça (mapa 10) mostra os detalhes de cada elemento que a compõe.

**Mapa 10 - Mapa de morfologia da Praça Pedro Caldeira**



Fonte: Trabalho de campo, outubro de 2019. Elaboração do autor.

Os bancos, assinalados no mapa, são bem distribuídos tanto em volta da praça, quanto no seu interior, nos espaços pavimentados. Ainda que estejam em maior quantidade, os assentos não possuem encostos e braços, elementos essenciais que servem de apoio para idosos no momento de se sentar, ou levantar e, caso projetados com materiais que trazem um maior conforto, implicam uma permanência maior de grupos que buscam espaços públicos agradáveis e prazerosos de se estar, conforme explica Gehl (2015).

Nesse seguimento, os canteiros ajardinados também contribuem para atrair mais usuários para as praças, mas no caso da Pedro Caldeira, estão quase sempre malcuidados, sem uma forração vegetal que suporte o clima quente e seco da cidade. Assim sendo, durante a pesquisa de campo, os canteiros da praça estavam parcialmente forrados por grama, mas a maioria, com trechos descobertos, deixando a terra vermelha à mostra e contribuindo para que o espaço transmita uma ideia de abandono.

A iluminação continua distribuída internamente através de três postes com lâmpadas mais potentes do que as de tempos anteriores, dando à praça, uma coloração amarelada durante a noite e bastante claridade. Além desses, outros postes localizados nas calçadas das duas vias reforçam a seguridade em todos os pontos da Praça.

As lixeiras seguem a mesma tipologia da Praça WanDyck Dumont e, mais uma vez, estão mal distribuídas e em quantidade insuficiente – apenas três. Contudo, devido à presença de um zelador, que cuida das duas praças centrais (Pedro Caldeira e WanDyck Dumont), é raro encontrar lixo espalhado no chão. O zelador trabalha em horário comercial e esteve presente em todos os dias de observação e coleta de dados, exceto nos finais de semana. Ele é responsável por varrer, retirar as folhas dos coqueiros caídas no chão, molhar os canteiros e dar qualquer tipo de manutenção necessária. Porém, com a escassez de recursos, limita-se somente a essas atividades básicas, que ajudam na conservação dos espaços públicos, mas não são capazes de reparar a infraestrutura física deteriorada.

### **3.2.2 Análises de comportamento ambiental da Praça Pedro Caldeira e a relação com o seu entorno imediato**

Em conformidade com o mapa de comportamento ambiental (mapa 11), às 9h, do dia dezesseis de novembro – quarta-feira –, a praça apresentou uma considerável movimentação de pessoas; os bancos permaneceram quase sempre ocupados, durante o período de uma hora. Algumas dessas pessoas ficaram sentadas durante um tempo maior e outras continuaram ali temporariamente, enquanto esperavam por algum conhecido chegar, ou aparentam estar

esperando por alguma atividade ligada aos serviços que são oferecidos no entorno. O perfil de usuários nessa hora do dia é de pessoas mais velhas e algumas poucas crianças que passavam pela praça acompanhadas de seus responsáveis. Essas pessoas, eventualmente, encontravam-se com conhecidos que passavam ou estavam sentados no espaço público; cumprimentavam-se e às vezes paravam para conversar por um tempo maior.

**Mapa 11 - Mapas de comportamento ambiental da Praça Pedro Caldeira– Segunda-feira– 16/09/2019**



Fonte: Trabalho de campo, setembro de 2019. Elaboração do autor.

É comum encontrar pessoas paradas conversando entre si, próximo ao Banco do Brasil, sem necessariamente estarem esperando pelos serviços bancários; estão ali para observar o movimento e socializar. A praça, no período da manhã, tem um caráter não muito intenso de circulação de pessoas, porém em fluxo constante, e de permanência condicionada aos usos do entorno, salvo algumas pessoas que parecem estar ali pelo simples fato de estarem no espaço público para aproveitar o sol da manhã e a companhia de conhecidos e amigos (figura 29).

**Figura 29 - Uso da Praça Pedro Caldeira – segunda-feira – 16/09/2019 pela manhã**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019.

Os pontos de travessia mais intensos são o da esquina do Banco do Brasil e em direção à Clínica de Serviços Médicos. O fluxo de carros é constante e a falta de sinalização impede que ele flua de maneira organizada, deixando o pedestre em desvantagem, pois tem que esperar diminuir o volume de carros para poder atravessar as ruas com segurança. Todas as vias da praça são de mão única, e é difícil encontrar uma vaga de estacionamento. Essa quantidade de carros estacionados, somado à dimensão estreita das calçadas – exceto as da praça – faz com que as pessoas as evitem e caminhem na rua, ou atravessem para o lado da rua com a calçada mais larga.

O mapa de comportamento ambiental (mapa 11) apresenta todas essas dinâmicas descritas aqui, e especificamente no horário tratado, mostrou o fluxo de uma mulher que optou por não andar na calçada da rua Cônego Moreau, enquanto empurrava um carrinho de bebê; certamente por todos os empecilhos e barreiras que iria encontrar no seu deslocamento pelo meio fio e a impossibilidade de sair por ele com facilidade, já que os carros estacionados são como barreiras para as pessoas. Mais uma vez, constatou-se que as necessidades dos veículos se sobrepõem ao conforto do pedestre.

Às 16h, a Praça e o seu entorno apresentaram um fluxo menor de carros e de pessoas; estas, deram preferência para circular pelas calçadas mais largas e cortaram caminho passando pelo interior da praça, a fim de acessar a rua oposta à que estavam. O perfil de quem transita é misto, percebendo no momento, a presença de adolescentes andando em grupo indo ou saindo da Biblioteca Pública. Boa parte deles usavam mochilas, e aparentavam estar estudando ou utilizando o prédio para realizar outras atividades relacionadas à escola (figura 30).

**Figura 30 - Uso da Praça Pedro Caldeira – segunda-feira – 16/09/2019 pela tarde**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019.

Havia também, uma quantidade de pessoas que passavam pela Praça Pedro Caldeira e se sentavam em algum banco, preferencialmente os que estão sombreados pelas árvores, no entanto, permaneciam ali por um curto espaço de tempo. A análise puramente gráfica do mapa de comportamento ambiental pode gerar uma falsa impressão de que os bancos estão sempre cheios de pessoas, mas na verdade, durante o período de observação foram mapeadas todas as interações entre os usuários e os assentos da Praça.

Por volta das 17h, o movimento de carros e de pessoas aumentou e, conseqüentemente, o barulho de buzinas, som ligado e pessoas conversando. Nesse momento, as mesas plásticas da lanchonete foram dispostas na calçada da Praça e as pessoas já não caminhavam mais por aquele trecho, sendo necessário descer da calçada para andarem na rua, até chegar o momento de atravessar. A lanchonete vende hambúrgueres e a partir desse horário já está em funcionamento, ficando aberta madrugada afora, com fluxo significativo de pessoas que, ora se sentam para lanchar ali mesmo, ou estacionam os carros nas proximidades do estabelecimento para esperar o lanche ficar pronto e saírem de lá.

Por ser uma segunda-feira, à noite, por volta das 20h, a Praça Pedro Caldeira estava praticamente vazia, exceto pelas poucas pessoas que circulavam por ela e se sentavam ali, por um curto período de tempo. Nesse momento foi possível encontrar vendedores ambulantes oferecendo seus produtos para quem estava sentado na praça ou nas mesas da lanchonete. Normalmente são figuras bem conhecidas pelos frequentadores do espaço, pois sempre estão ali comercializando doces e bombons feitos por eles mesmos para complementar a renda familiar.

Dentre os três estabelecimentos do ramo alimentício que existem na rua Guarda Mór Alkmim, somente a lanchonete estava aberta, por isso, a movimentação de pessoas restringiu

essencialmente à porção norte da Praça, mas ainda assim pouco intenso, comparado a outros dias, como aos sábados, por exemplo. Um aspecto curioso que remeteu ao passado de Bocaiuva, quando as praças precisavam ser cercadas, foi a presença de dois cavalos pastando tranquilamente em um dos canteiros (figura 31). Não se sabe a origem desses animais; se foram colocados ali propositalmente, ou se foram parar no espaço público porque estavam perdidos e se sentiram atraídos pela oferta de grama.

**Figura 31 - Uso da Praça Pedro Caldeira – segunda-feira – 16/09/2019 pela noite**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019.

Por fim, cabe ressaltar que as dinâmicas que aconteceram na Praça Pedro Caldeira, durante os dias úteis, mediante as análises feitas em campo, evidenciaram um uso contínuo, porém não tão intenso quanto ao da Praça WanDyck Dumont. Todavia, é preciso ponderar que, principalmente no período noturno da segunda-feira, as atividades são menos frequentes devido ao não funcionamento dos barzinhos da rua Guarda Mór Alkmim.

Durante outras visitas informais à praça, percebeu-se que havia, sim, um movimento maior de pessoas, à noite, nos dias em que esses estabelecimentos estão abertos. Com isso, é imperioso concluir que as sociabilidades da praça são restritas à permanência efêmera de pessoas, que utilizam durante o dia, essencialmente, como local de espera e de passagem. Restringe-se também ao funcionamento dos dois bares e da lanchonete, que atraem para o espaço público, pessoas que estão em busca de consumo e lazer pagos. Sendo assim, as atividades necessárias são mais praticadas durante o dia, enquanto as opcionais e sociais, fatalmente ligadas ao consumo e não ao espaço público em si, são expostas ao final do dia e à noite.

O fluxo relacionado às residências do entorno imediato da praça é pouco significativo, embora importante para a diversidade de usos dessa localidade. As pessoas entram e saem das

suas casas em períodos muito específicos do dia, geralmente no horário que vão trabalhar, horário de almoço e final de expediente. Não foi observado em nenhum momento da pesquisa, a presença dos moradores nas portas e janelas de suas casas, porém os mais idosos costumam sair de suas casas no fim do dia para dar uma breve caminhada pela praça, quase sempre desacompanhados.

Aos finais de semana, as dinâmicas da Praça Pedro Caldeira ganham ares descontraídos, se comparadas aos dias úteis em que as pessoas andam depressa e geralmente usam roupas formais, apropriadas para o ambiente de trabalho. No sábado – dia quatorze de setembro de 2019 – às 9h, pessoas de todas as idades caminhavam tranquilamente pela Praça vestidas com trajes despojados. O fluxo tanto de pessoas quanto de veículos era moderado e havia muitos carros estacionados ao longo das vias e às margens da praça (figura 32).

**Figura 32 - Uso da Praça Pedro Caldeira – sábado – 14/09/2019 pela manhã**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019.

As pessoas tendem a evitar, como de costume, a calçada da rua Cônego Moreau e a frequência de pedestres andando no meio da rua, dessa vez, era maior do que foi observado durante a semana. Quando desejam fazer alguma travessia de um ponto a outro da rua, muitas vezes têm que passar por entre os carros estacionados próximos uns dos outros, dificultando um pouco mais o acesso a um dos lados da calçada, principalmente o da Praça. As travessias nas duas esquinas em frente ao Banco do Brasil, são as mais frequentes, talvez por ser a partir desse ponto, que as pessoas têm acesso à porção do centro, correspondente à Praça WanDyck Dumont, onde há uma maior concentração e variedade de estabelecimentos comerciais. O mapa de comportamento ambiental (mapa 12) mostra os fluxos principais dos deslocamentos de

pedestres e onde costumam se sentar, ainda que por pouco tempo.

### Mapa 12 - Mapas de comportamento ambiental da Praça Pedro Caldeira– Sábado– 14/09/2019



Fonte: Trabalho de campo, setembro de 2019. Elaboração do autor.

Por volta das 16h50, a Praça Pedro Caldeira estava praticamente vazia, exceto pela presença de um senhor sentado em um dos bancos, em seu interior, e pela circulação de poucas pessoas (figura 33) que passavam pelo espaço público em um ritmo desacelerado. Após o encerramento do expediente da maioria das lojas do centro, por volta das 13h, a Praça costuma perder quase todo o movimento.

**Figura 33 - Uso da Praça Pedro Caldeira – sábado – 14/09/2019 - pela tarde**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019.

Após alguns minutos de observação, sem que nada de novo acontecesse, percebeu-se que uma funcionária de um dos barzinhos da rua Guarda Mór Alkmim começou a colocar algumas mesas e cadeiras de plástico para fora do estabelecimento, ocupando tanto a calçada em frente ao bar, quanto a calçada e o interior da Praça Pedro Caldeira (foto 34).

**Figura 34 - Uso da Praça Pedro Caldeira – sábado – 14/09/2019 pela tarde**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019.

Logo em seguida, os outros estabelecimentos também repetiram a mesma atividade e aos poucos, a praça que antes estava pacata e com uma quantidade mínima de pessoas, ganhou um movimento um pouco maior de pessoas transitando a pé e de carro, atraídas pela oferta de entretenimento dos bares e da lanchonete. Ao cair da noite, por volta das 18h, as luzes da Praça se acenderam e algumas pessoas ocuparam as mesas que estavam ali, tanto de um dos bares, quanto da lanchonete. A partir de então, é esperado, pela quantidade de mesas postas, um

número expressivo de consumidores naquele espaço público. Isto posto, a Praça Pedro Caldeira estava preparada para assumir um novo uso, completamente diferente do período diurno, ligado à atividade comercial que aproveitou do espaço aberto e ajardinado a fim de acomodar um número maior de pessoas para conseqüentemente, aumentar o consumo e a lucratividade dos empresários.

Às 20h15, a Praça estava movimentada e com o passar do tempo mais pessoas chegavam e se acomodavam nas mesas nela dispostas. O perfil dos usuários nesse momento, é diversificado, mas majoritariamente de jovens e adultos que estavam em grupos maiores, interagindo entre si e com outros grupos de pessoas conhecidas.

O mapa de comportamento ambiental (mapa 12) mostra uma quantidade de pessoas e de mesas concentradas em partes específicas da Praça, onde a circulação restringe-se a quem deseja sentar-se e consumir. Os outros espaços, quase que totalmente vazios, foram ocupados por pessoas que estavam ali para contemplar o movimento e desfrutar da gratuidade do lugar.

**Figura 35 - Uso da Praça Pedro Caldeira – sábado – 14/09/2019 pela noite**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019

Assim sendo, a partir das análises comportamentais realizadas ao sábado, ficou explícito que a movimentação da Praça está relacionada ao horário de funcionamento do comércio local, tanto durante o dia, quanto à noite. Nesse caso, há de se concluir que as atividades necessárias são mais frequentes do que as sociais e opcionais, que também acontecem, contudo estão condicionadas ao consumo e não aos prazeres gratuitos que a praça pode proporcionar. Nos

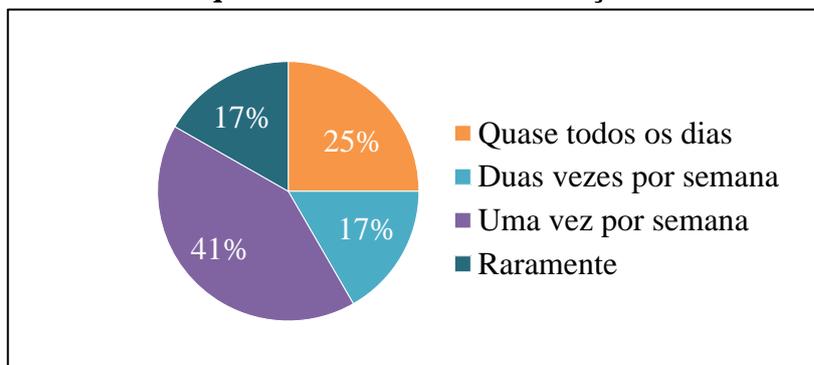
dias em que os bares e lanchonete não funcionam, como é o caso da segunda-feira, a Praça fica praticamente deserta.

### 3.2.3 Análises de percepção ambiental da Praça Pedro Caldeira e do seu entorno imediato

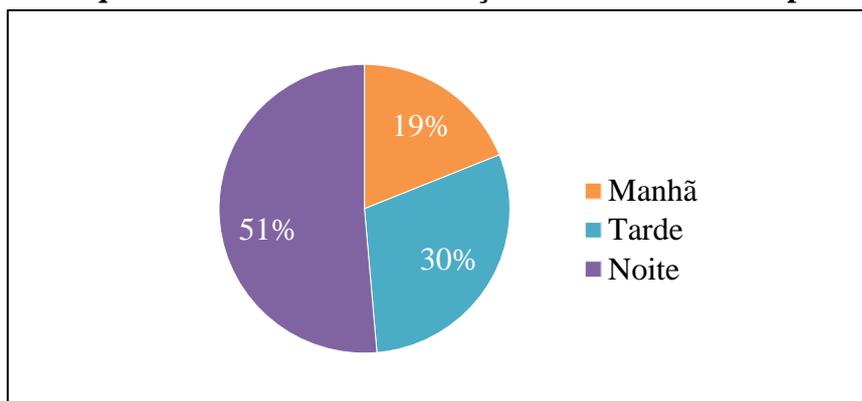
A Praça Pedro Caldeira, popularmente conhecida como “Praça dos Coqueiros”, possui esse elemento paisagístico como o mais marcante relacionado à sua imagem, frequentemente citado pelos participantes da pesquisa quando indagados sobre a primeira lembrança que lhes vêm à cabeça ao ouvirem falar do referido espaço público. Igualmente muito citado, foi a presença dos bares e lanchonete do entorno imediato, que remetem à sensação de agradabilidade e encontros festivos, segundo aqueles que os citaram. Outros participantes mencionaram a palavra “descuido” para responderem à essa pergunta do questionário, desconsiderando todos os outros elementos imagéticos por acharem que o aspecto degradado melhor define a Praça Pedro Caldeira. Há aqueles que ainda associaram a sua imagem, às edificações do Banco do Brasil e da Biblioteca Pública como típicos à paisagem a qual faz parte. Todos esses elementos citados contribuem em maior e menor grau para que a praça seja frequentada por seus usuários.

Desse modo, cumpre mencionar que a maior parte das pessoas que participaram da pesquisa costuma frequentar a Praça uma vez por semana, no período noturno. Os dados mostrados nos gráficos 3 e 4, corroboram o que foi observado durante as pesquisas de comportamento ambiental e revelam que as atividades de maior permanência do espaço estão condicionadas ao lazer privado e não à própria infraestrutura do local, que deveria por si só atrair mais usuários e não consumidores.

**Gráfico 3 - Frequência dos usuários na Praça Pedro Caldeira**



Fonte: pesquisa direta (2019)

**Gráfico 4 - Frequência dos usuários da Praça Pedro Caldeira nos períodos do dia**

Fonte: pesquisa direta (2019)

Aqueles que responderam que frequentam a Praça quase todos os dias fazem parte do grupo de pessoas que a utilizam como espaço de passagem nos seus caminhos diários para resolver algum assunto no centro da cidade. De acordo com os respondentes, as principais atividades citadas foram a de circulação, sem que a praça seja o destino final do deslocamento e o lazer relacionado aos bares e lanchonete. No entanto, foram mencionados outros usos como o descrito por uma participante de 44 anos que frequenta a praça pelo menos duas vezes na semana para brincar e andar de bicicleta com a filha pequena. Outras pessoas disseram que costumam ir à Praça apenas para observar o movimento das pessoas e dos carros. Também existem aqueles que estão no espaço público porque ele é o local onde trabalham, como o vendedor de água de coco, os moto-taxistas e o zelador da Praça.

No intuito de dinamizar o espaço, a Prefeitura Municipal, por intermédio de suas secretarias, promove eventos que fazem parte do calendário anual de programações festivas da cidade. A feira de Arte, Cultura e Gastronomia, que acontece toda segunda quinta-feira do mês já é um evento fixo que originalmente acontecia na Praça WanDyck Dumont, mas a partir de 2019, foi transferido para a Praça Pedro Caldeira (foto 13). O foco desse evento é a exposição e venda de trabalhos artesanais dos artistas, comidas típicas dos produtores do município, como meio de valorizá-los. Geralmente, essas feiras são acompanhadas por apresentações artísticas que contribuem para atrair mais pessoas para a Praça. Outros eventos importantes fazem parte dessa programação, como o “Brincando na Praça” promovido pela Câmara de Dirigentes Lojistas de Bocaiuva (CDL) que acontece no mês de outubro em comemoração ao dia das crianças.

**Foto 13 - Feira de arte, cultura e gastronomia na Praça Pedro Caldeira**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019.

Algumas apresentações artísticas acontecem pontualmente, fora do calendário de programações da Prefeitura, como é o caso do “Projeto Moradores” que reuniu na Praça Pedro Caldeira no ano de 2018, dezenas de bocaiuenses para uma exposição de fotografias e um pequeno documentário que narrou a história das pessoas da cidade a partir de depoimentos coletados nas praças WanDyck Dumont e Pedro Caldeira (foto 14)

**Foto 14 - Exposição do “Projeto Moradores” na Praça Pedro Caldeira**



Fonte: [http://projetomoradores.com.br/mies\\_portfolio/exposicao-bocaiuva/](http://projetomoradores.com.br/mies_portfolio/exposicao-bocaiuva/)

Eventos como os que foram citados, são fundamentais para que a população comece a criar o hábito de frequentar e valorizar o espaço público da cidade como um lugar de entretenimento gratuito e de extrema relevância para a paisagem urbana. No entanto, se o próprio espaço não oferece uma boa estrutura, tais iniciativas são insuficientes para que esses hábitos desejáveis sejam perpetuados.

Ao analisar a avaliação que os participantes da pesquisa fizeram sobre a Praça Pedro Caldeira, foi possível concluir que as pessoas não têm uma percepção positiva em relação a ela. A tabela 2 deixa claro que a Praça não possui uma infraestrutura mínima para estimular pausas mais prolongadas e permanências menos dependentes do uso do espaço do consumo. Os seus elementos morfológicos – pavimentação, calçada, mobiliário urbano e canteiros – assim como observados nas análises de morfologia urbana, também foram avaliados negativamente pela grande maioria dos seus usuários, o que valida os resultados obtidos em etapas anteriores da pesquisa.

Aspectos como iluminação e o sentimento de segurança ao estar no espaço público foram bem avaliados, de acordo com as informações obtidas nos questionários. A sensação de seguridade deve-se ao fato de a Praça estar inserida em um contexto com usos diversificados que funcionam boa parte do tempo, ademais, após uma recente mudança nos postes de luz, está mais iluminada do que em outras épocas. Por outro lado, as pessoas se sentem inseguras em relação ao trânsito, já que não há sinalização adequada para controlar as travessias.

**Tabela 2 - Percepção ambiental da Praça Pedro Caldeira**

	Sim	Não	Indiferente
A praça tem muita sujeira (lixo)?	25%	75%	0%
É bem iluminada?	66,7%	25%	8,3%
Os canteiros estão sempre bem cuidados?	8,3%	83,4%	8,3%
O mobiliário da praça é suficiente? (Bancos, lixeiras etc.)	20,8%	75%	4,2%
O piso da praça está em boas condições?	20,8%	75%	4,2%
A calçada do entorno tem boa estrutura para pedestres?	20,8%	70,8%	8,4%
Deveria ter mais lazer e atividades para dinamizar o espaço?	75,5%	20,5%	4,2%
Você se sente inseguro ao utilizar a praça?	8,3%	83,4%	8,3%
Você acha perigoso atravessar as ruas ao redor dela?	70,8%	29,2%	0%
As pessoas deveriam ser consultadas antes de fazer alguma reforma na praça?	87,5%	4,2%	8,3%
Você acha que a praça precisa de algum tipo de melhoria?	87,5%	8,3%	4,2%

Fonte: pesquisa direta (2019)

Ao serem indagados sobre a necessidade de haver mais estímulos ao lazer para dinamizar o espaço da Praça, a maioria dos respondentes (75,5%) mostrou-se a favor desse tipo de ação. Não obstante, como visto anteriormente, eventos artísticos, culturais e de lazer já são promovidos tanto pelas secretarias municipais, quanto pela iniciativa privada. Esse tipo de colocação denota uma certa passividade por parte dos usuários dos espaços públicos que não se propõem a buscar, por eles mesmos, novas maneiras de dinamizar e se apropriar da praça que frequentam, talvez por estarem condicionados ao pensamento de que esse tipo de ação não cabe à sociedade civil e, sim, às administrações públicas. No entanto, quando questionados, costumam se posicionar criticamente e são capazes de discutir sobre o espaço que utilizam. Nesse sentido, 87,5% das pessoas acharam que a Praça Pedro Caldeira precisa de melhorias e usuários da Praça, segundo informações obtidas, através dos questionários de percepção, e validadas pelos estudos de comportamento ambiental e de morfologia urbana foram:

- Melhorar o calçamento e a parte estética, a fim de torná-la mais convidativa;
- Construir rampas de acesso para melhorar a acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida;
- Cuidar dos canteiros e reformular o paisagismo;
- Melhorar a qualidade do mobiliário urbano, sobretudo dos assentos;
- Aumentar a quantidade de lixeiras;
- Definir a identidade visual da praça, trazendo algum elemento que os usuários se conectem;
- Oferecer incentivos culturais para uso contínuo de diferentes grupos;
- Investir na pavimentação da praça, já que alguns bloquetes do interior estão quebrados.

Todas essas considerações feitas pelos usuários da Praça, demonstraram que apesar de ser muito utilizada, ela carece de mais cuidados por parte Prefeitura Municipal, que junto da iniciativa privada pode levantar fundos para a realização de uma reforma estrutural condizente com as aspirações dos seus usuários. Desse modo, a cidade, o comércio e sobretudo as pessoas poderão usufruir de um espaço público bem planejado e atraente, capaz de estimular permanências por longos períodos de tempo, não somente ligadas ao consumo, mas pelo simples fato de querer estar em um espaço público agradável.

### **3.3 A Praça da Estação Ferroviária: um breve histórico**

Na década de 1920, durante as obras da estrada de Ferro Central do Brasil, Bocaiuva passava por uma movimentação nunca antes registrada. A cidade pacata ganhou novas

dinâmicas com a hospedagem dos funcionários da ferrovia responsáveis pela construção dos novos trilhos que conectavam o Norte de Minas ao Centro-Sul do país, trazendo o ideal de progresso e desenvolvimento econômico. Nesse aspecto, muitas famílias bocaiuenses se beneficiaram com a intensificação dos fluxos e consumo na cidade, como descreveu Romeu Barcelos, em Amorim (1999, p.59):

As ruas fervilhavam de gente. As casas de comércio vendiam em quantidade desde a rapadura até o chapéu de feltro mais caro. As poucas casas que vendiam bebidas serviam desde as cervejas de Paulo & Simoni aos vinhos importados e as mais conhecidas champagnes. Não havia em toda a cidade uma casa vazia: todas estavam alugadas a famílias que dependiam da construção do trecho da estrada de ferro de Bocaiúva até Montes Claros.

A chegada do trem a uma determinada cidade interiorana era motivo de grande entusiasmo e perspectivas de desenvolvimento, porque representava o progresso através da conexão com os grandes centros e as novas dinâmicas que se estabeleciam no seio da sociedade a ser modernizada. No Norte de Minas Gerais, essa realidade não foi diferente e de acordo com Lessa (1993, p.164-165):

O crescimento do mercado belo-horizontino e a continuação da construção da ferrovia em direção ao Norte do Estado fez com que várias cidades passassem pela experiência de serem 'boca de sertão', ou ponta de linha por algum tempo. À medida que a ferrovia chegava às cidades, principalmente aquelas de 'ponta de trilho', abria o mercado de consumo e a imaginação para o cosmopolitismo e seu mundo de imagens. Elas iam se modificando e expandindo o mercado para as regiões próximas mas, ainda não servidas pela ferrovia.

A cidade, nessa época, experimentava uma valorização do setor imobiliário, conforme aponta Amorim (1999), assim como a valorização de seus produtos e prestação de serviços que, embora considerados com preço acessível para os forasteiros, vindos de outros centros com o custo de vida mais elevado, representou ascensão financeira para muitos comerciantes locais. As moças bocaiuenses também se beneficiaram com a vinda dos trilhos já que muitas delas namoraram os engenheiros, funcionários e até os novos comerciantes que se estabeleceram na cidade. Novos costumes foram incorporados aos de Bocaiuva durante o período de construção do prédio e da linha férrea, até que no ano de 1924, a Estação foi inaugurada (foto 15) com a presença do Ministro da Viação Francisco Sá e a sua comitiva, nos limites do bairro Pernambuco (AMORIM, 1999).

**Foto 15 - A Estação Ferroviária de Bocaiuva em 1924**



Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_mg\\_linhacentro/bocaiuva.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/bocaiuva.htm)

Em Bocaiuva, conta Amorim (1999), que, originalmente, o prédio da estação ferroviária seria construído no centro da cidade, não obstante, por questões políticas, fora edificado bem longe do local pretendido para valorizar as terras de políticos influentes e levar desenvolvimento para aquela localidade, o que foi considerado pelo mesmo autor, uma perda para a cidade e um ato que desconsiderou o bem comum. Um outro aspecto que mereceu destaque e que foi um entrave para o desenvolvimento de Bocaiuva, foram outras decisões tomadas pelos políticos que impediram a concessão de licenças, para que industriais e comerciantes se estabelecessem na progressiva cidade, fazendo com que os olhos se voltassem para a próxima cidade a ser ponta de trilho: Montes Claros. Nesse sentido,

A alegação para a Câmara Municipal ter negado mais de 300 licenças – entre casas comerciais, indústrias e residências – era a necessidade de se elaborar antes a planta cadastral e urbanística de Bocaiúva. Com isso, impediu que se organizasse uma frota de quinze carroções para transportar materiais de construção. Motivo alegado: estragariam as ruas (calçadas com pedras). (AMORIM, 1999, p.62)

Mesmo diante de tantos entraves políticos, a estação ferroviária foi construída e, durante muitos anos, foi o principal local de passeio da população. As pessoas iam até ali para assistirem à chegada e partida do trem que levava passageiros e mercadorias aos destinos que eram contemplados pelos trilhos (AMORIM, 1999). Com a inauguração da Estação Ferroviária de

Montes Claros em 1926, Bocaiuva deixou de ser a “boca do Sertão” (LESSA, 1993, p.165) e com isso, todo o movimento e atividades desenvolvidas, tendo em vista a presença do corpo de funcionários da ferrovia acabaram, fazendo com que a cidade voltasse a ser quase tão pacata como antes, salvo as movimentações geradas pelo embarque e desembarque de pessoas no trem.

Em meados da década de 1990, o transporte de passageiros através da linha que passava pelo Norte de Minas foi extinto, sendo destinado apenas para o escoamento de cargas (CORRÊA, 2016b). Com a desativação da linha para esse fim, a rede ferroviária deixou de investir na infraestrutura do prédio e do seu entorno o que ocasionou seu completo abandono durante muitos anos. A Estação, antes vista como a esperança do progresso passou a ser ponto de marginalidade, considerando o seu estado sucateado – que pode ser verificado na figura 36 – e consequentemente evitada pela população que passou a ter medo de frequentá-la.

**Figura 36 - A Estação Ferroviária de Bocaiuva pós década de 1990**



Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_mg\\_linhacentro/bocaiuva.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/bocaiuva.htm)

Na tentativa de reverter esse quadro de abandono, a Prefeitura junto ao Departamento Municipal de Cultura e o Conselho Deliberativo Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Bocaiuva/MG (CODEPAC) assina um dossiê de tombamento do prédio da Estação e do seu entorno, processo que só foi efetivado em 2010.

A partir de então, a Prefeitura passa a ter direito de intervir no bem tombado e a determinar quais serão os novos rumos que o imóvel e o seu conjunto deverão tomar. Posteriormente, o então projeto denominado “Complexo Cultural e Turístico da Estação Ferroviária de Bocaiuva” é inaugurado em 2012 (figura 37), com recursos próprios da Prefeitura Municipal e apoio técnico do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e do Ministério Público do Patrimônio Histórico e Cultural de Minas Gerais. Nesse primeiro momento, somente o prédio e os anexos da Estação foram recuperados, além de uma

pavimentação com bloquetes do entorno para acesso de carros, a partir da Avenida Montes Claros.

**Figura 37 - Folder de divulgação da inauguração do Complexo Turístico Estação Ferroviária de Bocaiuva/MG**



Fonte: <http://patrimoniocultural.blog.br/patrimonio-cultural-ferroviario/estacao-ferroviaria-de-bocaiuva/>

A reforma realizada em 2012, na gestão do prefeito Ricardo Afonso Veloso, tentou reintegrar o complexo da estação ferroviária à malha urbana da cidade. O prédio passou a ser sede do Museu de Bocaiuva e da Secretaria de Cultura e Turismo, o que trouxe um movimento fixo de pessoas, embora pouco expressivo, todos os dias da semana. No final do mandato, em 2016, Ricardo Veloso inaugurou uma pequena praça construída no pátio em frente ao prédio da estação, implementou equipamentos de academia ao ar livre e organizou um campo de futebol de areia sob uma antiga estrutura de concreto aos fundos do anexo do prédio da estação. Apesar de todas as iniciativas para recuperar e requalificar o Conjunto, ele não é intensamente utilizado pelas pessoas, ficando a maior parte do tempo vazio, exceto quando a prefeitura promove algum evento cultural.

**Foto 16 - Vista aérea do complexo da Estação Ferroviária de Bocaiuva**



Autor: ARAÚJO, outubro de 2019.

Na foto 16 percebe-se que todo o espaço está mal aproveitado pela quantidade de vazios sem utilidade e atratividade; são quase 29.140m<sup>2</sup> de área total de um lugar que há anos encontra-se estacionado no tempo e carente de investimentos estratégicos e pautados em processos sem um envolvimento da população. As estações ferroviárias por si só, na opinião de Jane Jacobs (2000), já representam dificuldades do ponto de vista urbanístico para se integrarem à malha urbana da cidade, por se tratar de um lugar que funciona como fronteira<sup>8</sup>. No caso das linhas férreas,

O distrito que fica de um dos lados dela pode se dar melhor que o distrito que fica do outro lado. Mas os lugares que se saem pior, fisicamente, costumam ser aqueles próximos à ferrovia, de ambos os lados. Seja qual for o desenvolvimento efetivo e variado que ocorra em qualquer um dos lados, seja qual for a substituição do velho e do degradado, é mais provável que se ocorra longe dessas zonas, para dentro da área urbana distante da ferrovia. As zonas desvalorizadas e decadentes que encontramos ao lado das linhas férreas nas cidades parecem afetar tudo que se encontra dentro delas, à exceção das construções que realmente fazem uso da própria ferrovia e de suas margens. (JACOBS, 2000, p.285-286)

A autora refere-se, no trecho citado, aos hiatos de usos que as fronteiras e as suas redondezas costumam formar, ou seja, elas estão fadadas a serem lugares sem vivacidade se não houver motivos para as pessoas das outras localidades da cidade as utilizarem. A

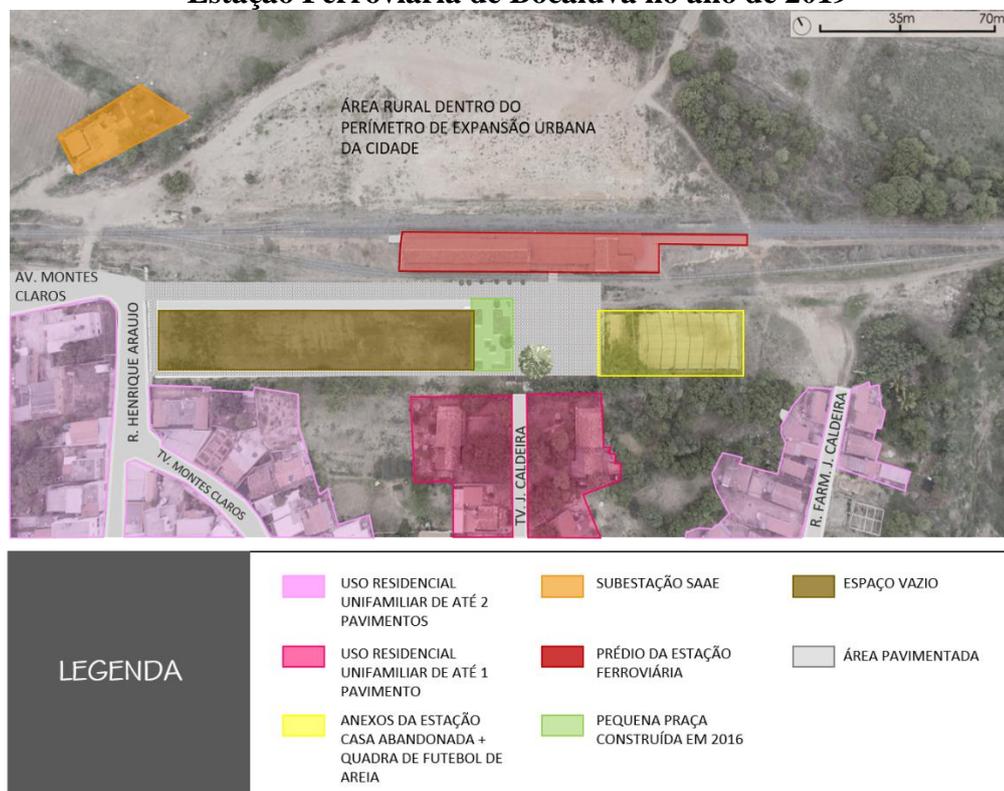
<sup>8</sup> De acordo com Jacobs (2000, p.285) “uma fronteira – o perímetro de um uso territorial único de grandes proporções ou expandido – forma o limite de uma área ‘comum’ da cidade. As fronteiras são quase sempre vistas como passivas, ou pura e simplesmente como limites.” A autora ainda acrescenta que “o problema básico das fronteiras, como vizinhas das cidades, é que elas costumam formar becos sem saída para a maioria das pessoas que utilizam as ruas. Para a maioria das pessoas, elas representam, na maioria das vezes, barreiras.” (JACOBS, 2000, p.287)

consequência dessa falta de usos principais combinados é a degradação do espaço como um todo (JACOBS, 2000). No caso em tela, a Praça da Estação Ferroviária pertence a um conjunto praticamente estéril de diversidade, por isso as suas reformas, desde 2012, não obtiveram êxito, uma vez que trataram de recuperar apenas o prédio em si e também pela insuficiência de recursos urbanísticos, em seu arredor capazes, de transformar as dinâmicas desse lugar ainda estigmatizado pela população, conforme será visto nas sessões seguintes.

### 3.3.1 Análises de morfologia urbana da Praça da Estação Ferroviária e do seu entorno imediato

O recém-nomeado “Complexo Cultural e Turístico da Estação Ferroviária de Bocaiuva” está inserido em um contexto urbano de baixa diversidade pela falta de usos principais combinados. Embora existam alguns estabelecimentos comerciais de uso local nas proximidades da Estação, o seu entorno imediato é constituído somente por edificações de uso residencial unifamiliar de até dois pavimentos, uma subestação de tratamento de esgoto e do outro lado dos trilhos, não há nada edificado, por se tratar de zona rural (mapa 13).

**Mapa 13 - Mapa de uso e gabarito das edificações do entorno imediato da Praça da Estação Ferroviária de Bocaiuva no ano de 2019**



Fonte: Trabalho de campo, outubro de 2019. Elaboração do autor.

O desenho das ruas do entorno do Complexo da Estação é irregular, com traçado espontâneo, sinuosidades e com variações de larguras. As casas são predominantemente de um pavimento com acabamento simples – algumas estão sem pintura ou até mesmo sem reboco –, demonstrando ser uma porção da cidade composta por habitantes de renda mais baixa, como mostram os estudos desenvolvidos por Dias (2010), que tratam das condições socioeconômicas dos bairros da zona urbana de Bocaiuva. Todo o calçamento do entorno é precário; as ruas são esburacadas e as calçadas estreitas, não seguem um padrão desejável de acessibilidade, sendo constantemente interrompidas por degraus e rampas devido à topografia dessa área (figura 38).

**Figura 38 - Estado das ruas e calçadas próximas à Estação**



Autor: ARAÚJO, dezembro de 2019

Como visto anteriormente, com a reforma mais recente da Estação, a Prefeitura Municipal objetivava uma maior integração do bem tombado ao restante da cidade. Embora tenha alocado algumas das suas repartições para funcionarem no prédio – Secretaria de Cultura e Turismo e Museu da Cidade – o espaço ainda permanece pouco utilizado por grande parte da população. No ano de 2017, na nova gestão da atual prefeita Marisa Alves, parte dos funcionários da Secretaria de Cultura optou por não trabalhar na Estação, transferindo as suas funções para o prédio da Biblioteca Pública Municipal Professora Letícia Câmara, localizado

na Praça Pedro Caldeira. Atualmente, é possível encontrar apenas duas funcionárias da prefeitura trabalhando no prédio, que pela falta de movimentação de pessoas e investimentos na segurança do lugar, estão expostas a perigos diversos pelo isolamento da edificação.

O Complexo é composto por outras duas edificações que estão em estado de conservação deplorável: uma antiga casa que servia de moradia para um zelador que cuidava da Estação, na gestão de Ricardo Veloso, e, aos fundos dela, uma estrutura de concreto armado onde hoje funciona um campo de futebol de areia. A casa encontra-se praticamente toda destruída por ações do tempo e depredações sofridas por vândalos que destruíram os seus fechamentos em vidro, portas, telhado e paredes. A fachada frontal, a princípio, parece intacta quando vista de longe, mas de perto, todos esses problemas citados são percebidos, sobretudo na fachada posterior, voltada para o campo de futebol de areia. Crianças, jovens e adultos utilizam o espaço destinado à prática de esportes coberto por uma estrutura vazada de concreto armado sem nenhum tipo de garantia de segurança. Ao examinar os pilares e as vigas, é notória a quantidade de ferragens que estão expostas porque perderam o envoltório de concreto (figura 39).

**Figura 39 - Edificações pertencentes ao Complexo da Estação Ferroviária**



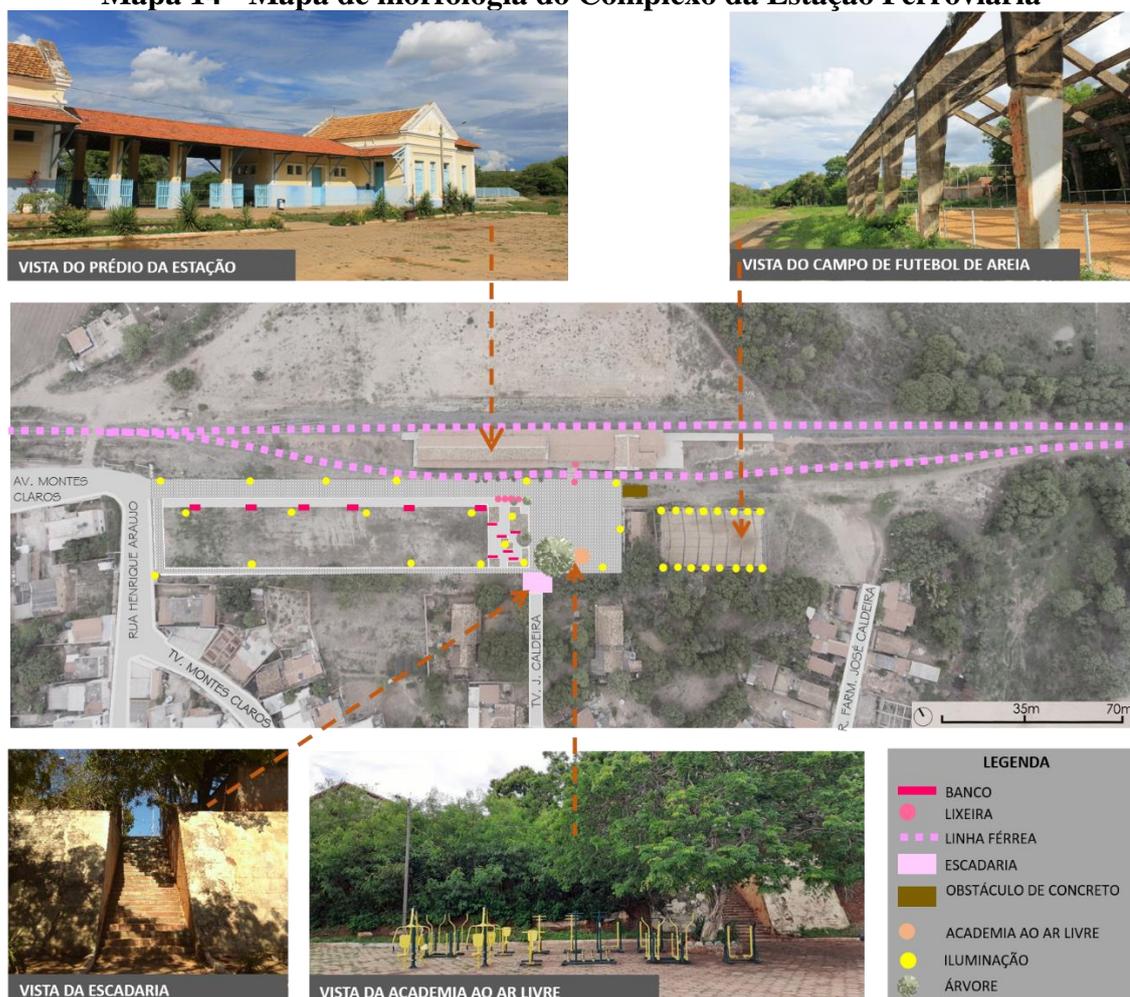
Autor: ARAÚJO, novembro de 2019

Durante a reforma, que determinou esse uso para o referido espaço, não foi feito nenhum tipo de tratamento para reforçar a estrutura a fim de prevenir possíveis desabamentos. Tais

problemas de infraestrutura denotam uma irresponsabilidade com os espaços de uso público tratados com desdém ao serem pensados de maneira aleatória sem um estudo minucioso de impactos, viabilidade e aspirações da população. Um outro problema muito comum é a descontinuidade política das novas administrações que não dão prosseguimento, nem manutenção ao que foi feito por outros gestores. O bem comum não é levado em consideração diante de um quadro como esse.

O Complexo conta com equipamentos de academia ao ar livre que estão em bom estado de conservação e localizam-se à sombra de uma árvore frondosa, próximo à escadaria em uma área pavimentada com bloquetes de concreto. A escadaria dá acesso à Travessa José Caldeira e foi construída para vencer a altura de aproximadamente cinco metros do talude resultante da terraplanagem feita na época da construção da estação, já que o terreno apresentava uma topografia irregular. Todos os detalhes mencionados, podem ser observados no mapa de morfologia do Complexo (mapa 14)

**Mapa 14 - Mapa de morfologia do Complexo da Estação Ferroviária**



Fonte: Trabalho de campo, outubro de 2019. Elaboração do autor.

A praça (figura 40), construída no ano de 2016, possui dimensões modestas (13x20m), seis bancos de concreto, jardins baixos com forração vegetal, quase sempre mal cuidada – observação feita ao longo das sucessivas idas ao local durante a pesquisa de campo –, e pavimentação em concreto. A iluminação se dá por meio dos postes de tamanho médio que acendem por volta das 17 horas, localizados dentro do perímetro do pátio da Estação, da praça e ao longo da calçada que dá acesso ao Complexo. Essa é a única calçada que existe em todo o espaço interno da Estação e possui superfície regular, além de ser equipada com rampas e, até certo ponto, piso tátil direcional para atender portadores de deficiência. Há uma pequena quantidade de lixeiras em todo o espaço – total de seis – concentradas na praça e próximo ao prédio da Estação. Por ser pouco frequentada, não se observou em nenhum momento durante a pesquisa, a presença de lixo jogado no chão, o que é louvável, já que as lixeiras são mal distribuídas e encontram-se degradadas.

**Figura 40 - Aspectos da morfologia da Praça da Estação**



Autor: ARAÚJO, dezembro de 2019

Existem três acessos para o Complexo, como mostrado nas imagens da foto 44. O principal é a entrada pela Avenida Montes Claros, onde há um muro com um portão de grade, sempre aberto. O outro acesso se dá pela escadaria da Travessa José Caldeira que também

possui um portão seguindo a mesma tipologia do primeiro e por fim, através da rua Farmacêutico José Caldeira se consegue chegar até o pátio da Estação Ferroviária, passando pelos fundos da quadra de futebol de areia – parte do complexo que não recebeu pavimentação até o momento da realização da pesquisa. Todos esses acessos se ligam ao espaço público, que é o ponto final de todas essas ruas, o que confirma o que foi dito por Jacobs (2000) em citação anterior.

**Figura 41 - Acessos ao Complexo da Estação**



Autor: ARAÚJO, dezembro de 2019

Todos esses elementos morfológicos que compõem a paisagem do Complexo Cultural e Turístico da Estação Ferroviária de Bocaiuva determinam o comportamento das pessoas no espaço. A infraestrutura do entorno parcialmente inacabada e as edificações com aspecto de abandono contribuem para que uma imagem negativa torne a se formar, mesmo depois dos esforços para recuperar o bem patrimonial. Não é possível afirmar, diante do que foi mostrado, que a reforma de todo o complexo foi satisfatória e o reintegrou ao tecido da cidade, por ser um fragmento isolado do contexto urbano e permanecer à mercê da ação do vandalismo e da degradação do tempo.

Em casos como esse, onde há basicamente uma única função do uso do solo somado a um espaço que se deteriora com o passar do tempo, é necessário que decisões mais eficientes sejam tomadas, como o estímulo à diversidade por meio de usos principais combinados. Para que isso seja possível, o poder público deve tomar providências que tornem o entorno do espaço público mais atraente para o comércio, como por exemplo, a isenção ou redução de impostos para usos que não existem ali. No caso do espaço público em si, deve-se, primeiramente, estudá-lo a fundo para entender a sua real vocação, as dinâmicas que ali acontecem e a aspiração popular. Em seguida, mediante o levantamento de fundos, seja pelo orçamento do próprio município, ou através de parcerias com as empresas privadas, como sugere o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), deve-se pensar em projetos de requalificação do espaço levando em consideração todas essas condicionantes. Deste modo, acredita-se que o espaço público será amplamente utilizado pela população por ser fruto de processos transparentes e participativos, que prezam por sua qualidade tanto estética quanto funcional.

### **3.3.2 Análises de comportamento ambiental da Praça da Estação Ferroviária e a relação com o seu entorno imediato**

Às 9h do dia treze de novembro, a praça estava completamente vazia, exceto pela presença das duas funcionárias da Secretaria de Cultura e Turismo que utilizavam o prédio somente para desempenharem as suas funções laborais. Em conversa informal com uma dessas funcionárias, ela relatou o quanto se sente vulnerável à ação de criminosos que podem aproveitar do isolamento do seu local de trabalho para lhes fazer algum mal. Além disso, acrescentou que quando todo o corpo de funcionários da secretaria trabalhava na Estação, o espaço era mais movimentado e, conseqüentemente, mais seguro. Hoje em dia, não há sequer um guarda municipal trabalhando no local para ajudar na segurança.

As ruas circundantes têm um fluxo muito baixo de pessoas e veículos nessa hora do dia. Curiosamente, uma criança andando de bicicleta vindo pela Avenida Montes Claros chegou aos portões de entrada do Complexo e retornou por onde veio, como se ali fosse o seu limite. Em outro momento, um motorista, vindo da Rua Farmacêutico José Caldeira, utilizou os fundos da Estação, para manobrar a sua caminhonete e entrar novamente pela mesma rua. Um homem pilotando uma moto, vindo pela Avenida Montes Claros, passou pelo pátio da Estação e acessou a Rua Farmacêutico José Caldeira, como se aquele pátio fosse uma espécie de atalho para se chegar onde desejava.

Durante todo o tempo de observação, que durou aproximadamente uma hora, não foi

observado nenhum movimento além do que foi relatado. As funcionárias da Secretaria de Cultura informaram que os dias úteis de mais movimento, além de quando há algum evento específico ou visitas agendadas ao museu, são segunda, quarta e sexta-feira, a partir das 17h30, momento em que há um professor de educação física dando aulas na Estação para os praticantes de atividades físicas. Assim sendo, o espaço público é geralmente vazio durante os dias úteis da semana, sem movimentação de pessoas ao longo do dia (figura 42).

**Figura 42 - Uso da Praça da Estação – sexta-feira – 13/09/2019 pela manhã**



Autor: ARAÚJO, setembro de 2019

Por volta das 17h, houve uma pequena movimentação de pessoas na praça, diferentemente do período da manhã. A princípio, observou-se um homem de meia idade fazendo caminhada em volta do pátio da Estação e um pequeno grupo de adolescentes jogando futebol na quadra de areia (figura 43). Algumas pessoas também cruzaram a praça, indo e vindo das ruas que a rodeiam, inclusive, pela escadaria que dá acesso à Travessa José Caldeira. Outros, seguiam a linha do trem para acessarem ruas mais distantes, que dão acesso a outros bairros.

A partir das 17h30, a utilização do Complexo começou a se intensificar e, aos poucos, pequenos grupos de pessoas foram chegando para fazer caminhada, utilizar os equipamentos da academia ao ar livre, ou simplesmente sentar nos bancos da pequena praça e ao longo da calçada. As pessoas, ao se exercitarem, conversavam alto, riam entre si e cumprimentavam outras pessoas conhecidas, mas raramente ficavam paradas, corroborando que a vocação do Complexo da Estação Ferroviária está relacionada à prática de exercícios físicos. Pelo baixo fluxo de veículos, alguns casais trouxeram seus filhos para andar de bicicleta ou brincar livremente pelo pátio, enquanto os adultos faziam caminhada.

Às 18h, chegou o professor de educação física e nesse momento, o grupo começou a

fazer uma série de alongamentos para então dar início às atividades (figura 43). Enquanto isso, outras pessoas continuavam caminhando em volta do perímetro pavimentado da estação.

**Figura 43 - Usos da Praça da Estação – sexta-feira – 13/09/2019 - pela tarde**

JOVENS JOGANDO FUTEBOL



PESSOAS SE ALONGANDO

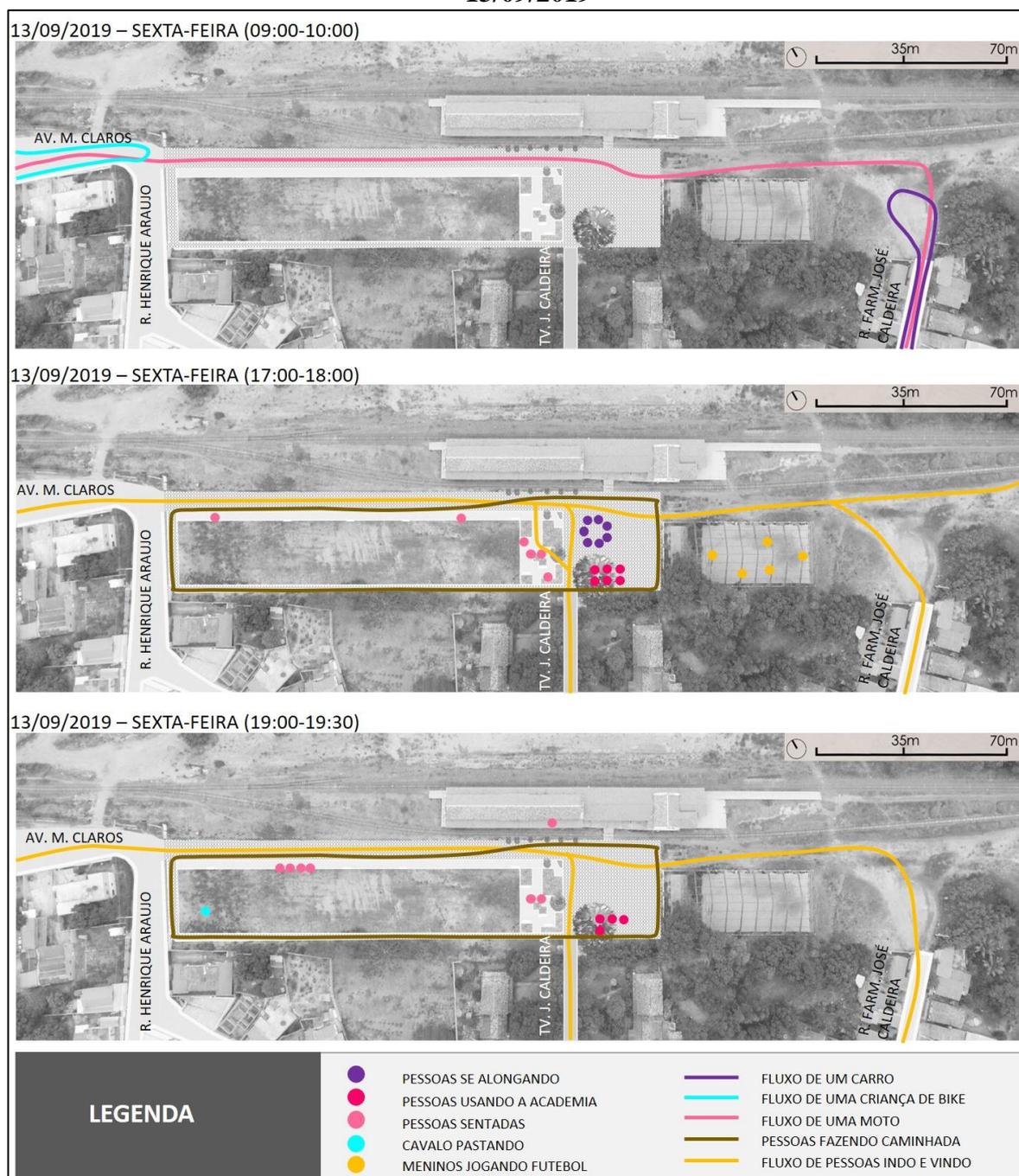


Autor: ARAÚJO, setembro de 2019

À noite, por volta das 19h, a praça apresentou uma boa iluminação, próximo ao pátio pavimentado, por outro lado, o campo vazio e as redondezas do Complexo estavam bem escuros. No entanto, isso não pareceu ser empecilho para algumas pessoas, pois as dinâmicas da praça ainda continuavam as mesmas do final da tarde. O número de pessoas praticando exercícios era igual ao período anterior: caminhavam, corriam, utilizavam os equipamentos da academia, subiam e desciam a escadaria para se exercitarem. A quadra de futebol estava bem iluminada pelos refletores, contudo ninguém a utilizava. Na varanda do prédio da Estação, há

alguns bancos de madeira, onde estava sentado um senhor mais velho que observa atentamente o movimento.

### Mapa 15 - Mapas de comportamento ambiental do Complexo da Estação– Sexta-feira – 13/09/2019

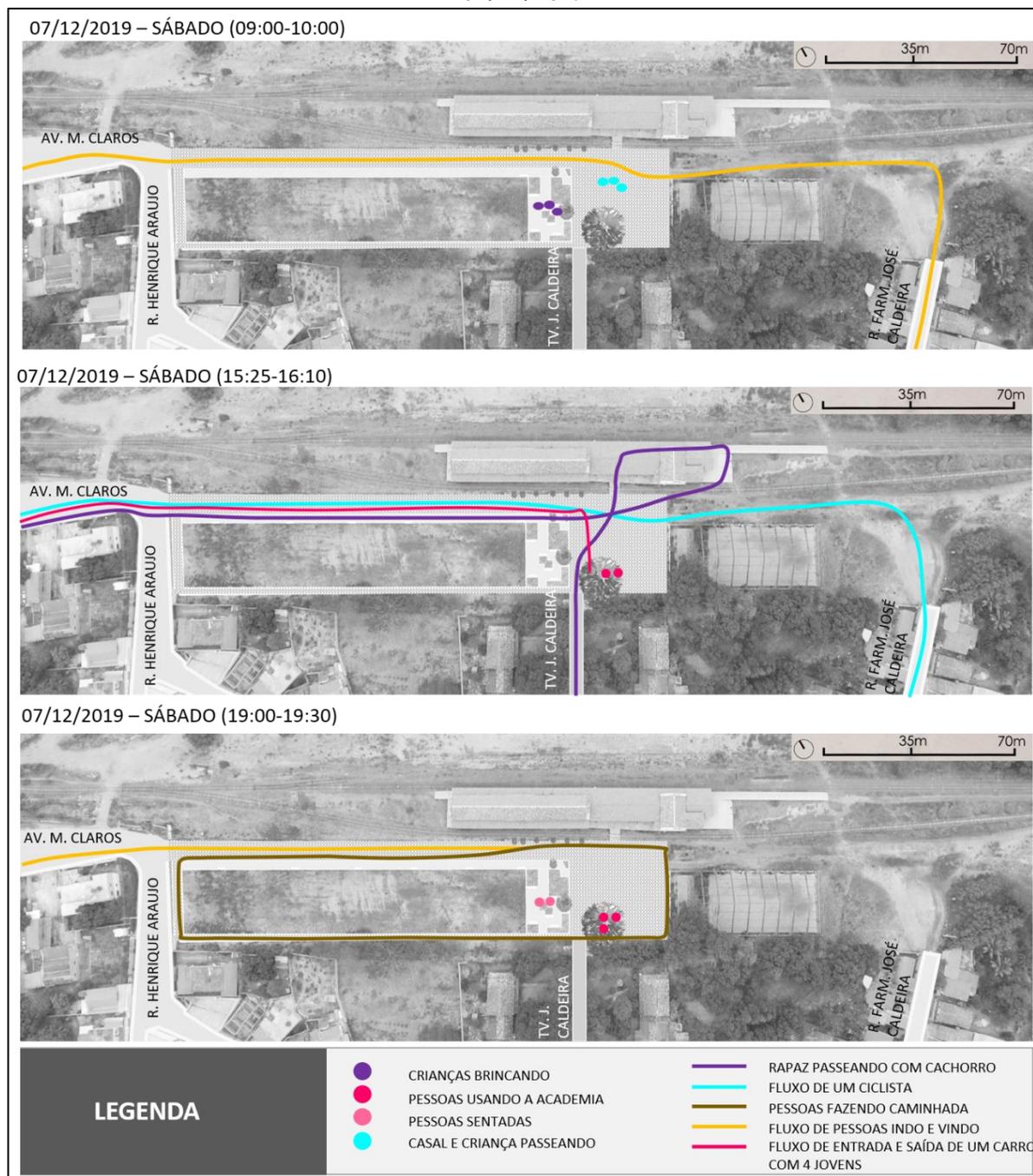


Fonte: Trabalho de campo, setembro de 2019. Elaboração do autor.

Aos finais de semana, o ritmo pacato do Complexo da Estação assemelha-se aos dias úteis, praticamente vazio ao longo do dia e com atividades voltadas à prática de exercícios físicos ao anoitecer. No dia sete de dezembro – sábado – de 2019, todas as atividades e fluxos

do Complexo foram registrados nos mapas de comportamento ambiental (mapa 16).

### Mapa 16 - Mapas de comportamento ambiental do Complexo da Estação – Sábado – 07/12/2019



Fonte: Trabalho de campo, setembro de 2019. Elaboração do autor.

Às 9h do dia sete, três crianças brincavam com uma bola de futebol na praça, os meninos andavam pelo espaço, sem correr, e limitavam suas brincadeiras às margens da praça e da academia ao ar livre, onde estava sombreado. Logo em seguida, aproximou-se da entrada principal da Estação, um casal acompanhado por uma criança que adentravam o Complexo

observando os detalhes da paisagem, sobretudo o prédio da Estação, que estava fechado. Eles caminharam tranquilamente até se aproximarem da academia ao ar livre, embora não estivessem com roupas esportivas. A menina, por alguns instantes utilizou um dos equipamentos até que foi convidada a deixar o espaço, após algumas fotos terem sido tiradas do lugar e do seu entorno. Talvez pela falta de atrativos, ou de pessoas circulando, o passeio dessas três pessoas pode ter sido encurtado. A foto 17 ilustra o momento quando as únicas duas atividades desenvolvidas, no período da manhã, se encontram sem que haja uma interação entre a suposta família e os três garotos, que continuaram brincando na pracinha.

**Foto 17 - Uso da Praça da Estação – sábado – 07/12/2019 - pela manhã**



Autor: ARAÚJO, dezembro de 2019.

Já às 15h25, havia apenas um casal de meia idade usando os equipamentos da academia, mas assim que perceberam que uma pessoa estranha – o pesquisador – se aproximava, entraram no carro e deixaram o espaço. Logo em seguida, um rapaz cruzou o pátio da Estação fazendo acrobacias com a sua bicicleta e sem parar em lugar algum, seguiu em direção à Rua Farmacêutico José Caldeira (foto 48). No final do período de quase uma hora de observação, após um certo tempo em que o local estava vazio, um carro com dois casais de adolescentes entrou pelo portão principal do Complexo e estacionou no pátio, próximo à academia e permaneceram ali por pouco tempo.

Por ser um lugar de pouco movimento, sobretudo aos fins de semana, a Estação é palco de usos não muito comuns de acontecer em lugares onde há um maior número de pessoas e estabelecimentos comerciais abertos na maior parte do tempo. Há relatos de que a Estação ainda é um ponto de uso e comercialização de substâncias ilícitas e práticas sexuais, mas em nenhum

momento esses usos foram percebidos durante as observações em campo.

**Foto 18 - Uso da Praça da Estação – sábado – 07/12/2019 - pela tarde**



Autor: ARAÚJO, dezembro de 2019.

Como de costume, no período da noite, a pessoas utilizam toda a estrutura pavimentada do Complexo para a prática de exercícios físicos. No entanto, o movimento aos sábados se revelou menos intenso do que na sexta-feira. Havia no local, cerca de sete pessoas que realizavam atividades diferentes. Aqueles que se exercitavam, alternavam os exercícios entre corridas, caminhadas e a utilização dos equipamentos da academia, enquanto outras duas pessoas estavam apenas sentadas no centro da praça conversando entre si. Durante o período de observação, as atividades descritas se mantiveram constantes até que algumas das pessoas que estavam fazendo caminhada começaram a sair do pátio da Estação em direção à Avenida Montes Claros, como mostra o mapa de comportamento ambiental (mapa 16).

Percebe-se, portanto, que as atividades opcionais e, de certo modo, as sociais, sobrepõem-se às obrigatórias, pois o fluxo de pessoas utilizando o espaço como um lugar de prática de esportes e sociabilidades, é maior do que o de pessoas que o utilizam apenas como passagem durante os deslocamentos diários. Gehl (2015), diz que quando as atividades opcionais são superiores às obrigatórias, o espaço público tem um nível de qualidade mais elevado. Não obstante, no caso da Estação Ferroviária, tendo em vista toda a questão

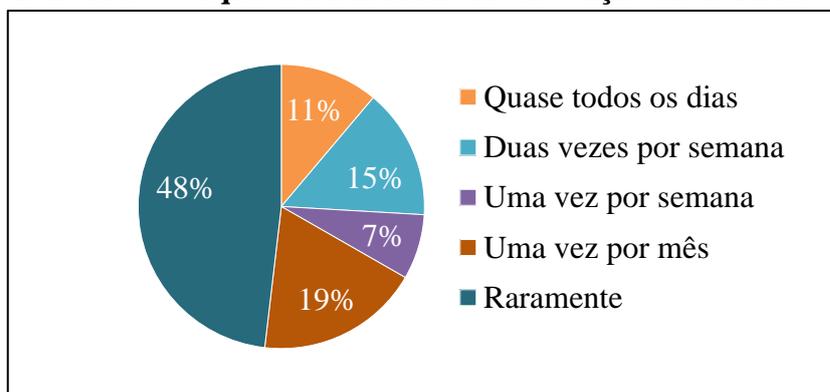
infraestrutural constituída por elementos de risco, de sucateamento e de vazios, não foi possível fazer essa afirmação. Além disso, os fluxos não são tão significativos se comparados à área total do local, com capacidade de receber quantidades maiores de pessoas.

### 3.3.3 Análises de percepção ambiental da Praça da Estação e do seu entorno imediato

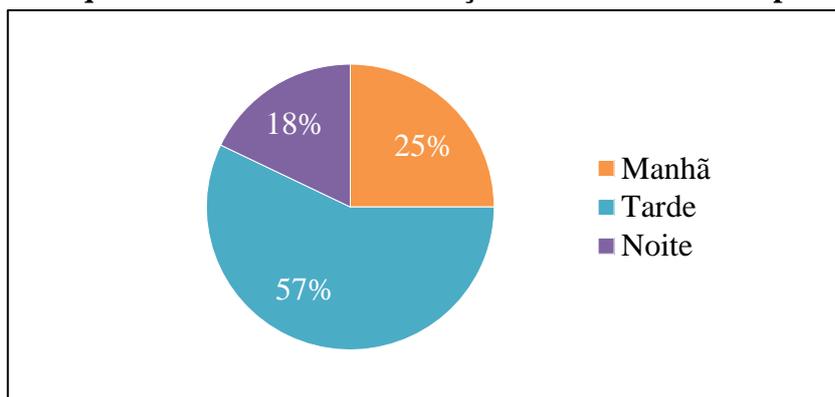
Durante muitos anos, o prédio da Estação Ferroviária de Bocaiuva e todo o seu entorno ficaram abandonados, fazendo com que a sua imagem ficasse estigmatizada como lugar no qual usos menos desejados pela sociedade aconteciam, sem que houvesse uma maneira de contê-los, devido ao sucateamento do local. Até que, em 2012, passou por reformas que conseguiram resgatar a infraestrutura original, ressignificando os usos e a importância para as pessoas, que passaram a frequentá-lo.

Atualmente, a realidade do Complexo da Estação mudou. Essa afirmação foi possível ser feita, mediante os estudos de morfologia e comportamento ambiental que mostraram que mesmo com todos os problemas, ainda é utilizado por uma parcela da população. Os estudos de percepção também revelaram que houve uma mudança na forma como a população enxerga, pois, a primeira imagem que lhes vem à mente ao pensarem no Complexo da Estação, de acordo com os questionários aplicados, é a própria edificação, reconhecida por essas pessoas como um bem patrimonial da cidade, tendo em vista a história e importância para toda a comunidade. Além disso, foi possível perceber que mesmo diante de avaliações negativas, a imagem da Estação foi frequentemente relacionada às práticas esportivas e culturais que costumavam acontecer em momentos específicos do dia e do ano. Observou-se uma mudança gradativa na percepção das pessoas que reverberaram na frequência em que o espaço público é utilizado.

**Gráfico 5 - Frequência dos usuários na Praça Pedro Caldeira**



Fonte: pesquisa direta (2019)

**Gráfico 6 - Frequência dos usuários da Praça Pedro Caldeira nos períodos do dia**

Fonte: pesquisa direta (2019)

Quase a metade dos participantes (48%) revelou que raramente frequentava o Complexo da Estação Ferroviária (Gráfico 5), por outro lado, os outros 52% mostraram uma certa periodicidade ao utilizarem o espaço, principalmente no período da tarde (Gráfico 6). Essas informações, relacionadas aos estudos anteriores, evidenciaram que há um interesse pelo espaço público por parte da população, que mesmo sem uma estrutura atraente e um entorno vívido, utilizam-no para determinadas finalidades.

Ao serem questionados sobre o tipo de atividades que desenvolvem no Complexo, os participantes, em sua maioria, demonstraram interesse nas práticas esportivas e de lazer. Dentre elas, foram citadas, caminhadas, corridas e passeios. Alguns participantes mencionaram que costumam levar os seus filhos para brincarem no pátio da Estação, enquanto praticam algum exercício físico próximo a eles. As visitas ao museu também foram citadas como parte das atividades de interesse da população, mas sempre vinham acompanhadas de relatos de uso esporádico e pouco frequente.

Assim como nas outras Praças estudadas, a ação do Poder Público Municipal se faz presente na tentativa de dinamizar o Complexo da Estação, promovendo eventos festivos e culturais para colocá-lo em evidência. Uma dessas iniciativas é o “Projeto Estação Cultural” (foto 19) que, de acordo com a Secretaria de Cultura, acontece uma vez ao mês e conta com apresentações artísticas e exposições dos artesãos da cidade, assim como a comercialização de comidas típicas. O evento conta com o apoio da Secretaria de Esportes, do Conservatório Estadual de Música Lorenzo Fernández e de oficinairos.

**Foto 19 - Projeto Estação Cultural em 2019**



Fonte: Acervo pessoal de Débora Carvalho

Essas atividades incentivadas pelo Poder Público, embora louváveis, não são suficientes para fazer com que as pessoas adquiram o hábito de frequentar o Complexo da Estação, comprovado pelas informações obtidas na pesquisa. Certamente, ações de cunho urbanístico para estimular a diversidade de usos principais combinados associados a reformas estruturais comprometidas com a qualidade do resultado final, contribuiriam para que essa realidade fosse revertida a longo prazo, conforme as ideias defendidas por Jacobs (2011) e Gehl (2015)

Nesse seguimento, ao opinarem sobre a infraestrutura do espaço público em questão, os anseios por melhorias foram unânimes, como pode ser observado na tabela 3. As informações aqui disponibilizadas validam as análises de morfologia e ratificam que há muito a ser feito para que o Complexo se torne atraente e amplamente utilizado.

**Tabela 3 - Percepção ambiental do Complexo Turístico da Estação Ferroviária**

	<b>Sim</b>	<b>Não</b>	<b>Indiferente</b>
A praça tem muita sujeira (lixo)?	48,1%	25,9%	25,9
É bem iluminada?	11,1%	81,5%	7,4%
Os canteiros estão sempre bem cuidados?	11,1%	81,5%	7,4%
O mobiliário da praça é suficiente? (Bancos, lixeiras etc.)	3,7%	96,3%	0%
O piso da praça está em boas condições?	18,5%	63%	18,5%
A calçada do entorno tem boa estrutura para pedestres?	22,2%	66,7%	11,1%
Deveria ter mais lazer e atividades para dinamizar o espaço?	96,3%	0%	3,7%
Você se sente inseguro ao utilizar a praça?	77,8%	18,5%	3,7%
Você acha perigoso atravessar as ruas ao redor dela?	40,7%	55,6%	3,7%
As pessoas deveriam ser consultadas antes de fazer alguma reforma na praça?	81,5%	7,4%	11,1%
Você acha que a praça precisa de algum tipo de melhoria?	100%	0%	0%

Fonte: pesquisa direta (2019)

O projeto de requalificação, executado em 2012, desconsiderou elementos importantes para o bom funcionamento do espaço. As calçadas foram mal avaliadas pela falta de estrutura capaz de promover uma circulação confortável e acessível a todos. A iluminação foi considerada insuficiente, o que pode contribuir para o sentimento de insegurança de usuários que provavelmente evitam estar na praça no período noturno. Outros aspectos como o paisagismo mal cuidado e a insuficiência de mobiliário urbano, comprovaram que o entorno da Estação foi praticamente todo ignorado no projeto de requalificação, fazendo com que as pessoas se posicionassem negativamente em relação a infraestrutura precária. Sendo assim, destacam-se as sugestões mais recorrentes:

- Melhorar a iluminação, paisagismo e mobiliário urbano;
- Aumentar a quantidade de lixeiras, espalhando-as por todo o Complexo em pontos estratégicos;
- Melhorar a estrutura para pedestres, idosos e pessoas com deficiência;
- Promover atividades recreativas nos dias da semana;
- Construir uma pista de corrida;
- Ter espaços para jogos de tabuleiros;
- Transformar o lugar em um centro com apresentações ao ar livre, exibições de filmes;
- Aumentar a segurança;
- Criação de um grande espaço para esporte, com incentivo público ou privado;
- Criação de uma praça de alimentação, com quiosque, incentivando os

microempresários;

- Dar um uso para o canteiro central,
- Melhorar a estrutura da escadaria;

Além de estar inserido em um contexto urbano predominantemente residencial e monótono, a estrutura física do Complexo da Estação apresenta sinais evidentes de sucateamento e falta de empenho político. É notório que o Poder Público Municipal reconhece o valor de um espaço público como o da Estação Ferroviária, apesar disso, não se esforça a ponto de dar continuidade àquilo que foi idealizado em gestões anteriores. Desse modo, a produção do espaço público, quando condicionada à descontinuidade política é nociva para toda a cidade. O resultado disso é um espaço fragmentado sem conexão com o tecido urbano e com a população, facilmente fadado ao fracasso, caso medidas emergenciais não sejam tomadas.

As porcentagens trazidas pela tabela 3 reforçam esse descaso do poder público. Mais de 75% dos participantes da pesquisa se sentiram inseguros ao utilizarem o Complexo, o que pode ser justificado tanto pela imagem estigmatizada que marcou o local durante anos, por ser foco de criminalidade, quanto pela falta de dinâmicas e movimentações mais intensas de pessoas, como foi visto nos estudos de comportamento. O entorno imediato, monofuncional, também contribui para a baixa utilização do local, visto que as pessoas têm menos motivos para circularem por ele. Assim sendo, 96,3% dos participantes acharam que deveria ter mais lazer e atividades para dinamizar o espaço, o que exige maiores esforços do Poder Público para atingir esse ideal.

Diante da crescente demanda por espaços públicos de qualidade, é inadmissível que, depois de resistir às intempéries do tempo e à ação destrutiva dos contra-usos do seu espaço físico, a Estação Ferroviária e todo o seu entorno permaneçam como está. Se medidas eficientes não forem tomadas com base na consulta popular e com o apoio de técnicos qualificados para desenvolverem um bom projeto urbanístico para a área, todos os esforços para a recuperação do bem tombado terão sido em vão.

### **3.4 A importância da participação social para a construção de espaços mais apropriados**

Jane Jacobs (2011), sugere que as pessoas passem a observar com cuidado as cidades e recomenda que, a partir disso, reflitam sobre o que estão vendo, propondo assim, um posicionamento crítico da realidade urbana. Esse olhar aguçado, sugerido pela autora, pode provocar mudanças em como as cidades são configuradas, caso as pessoas passem a ser mais

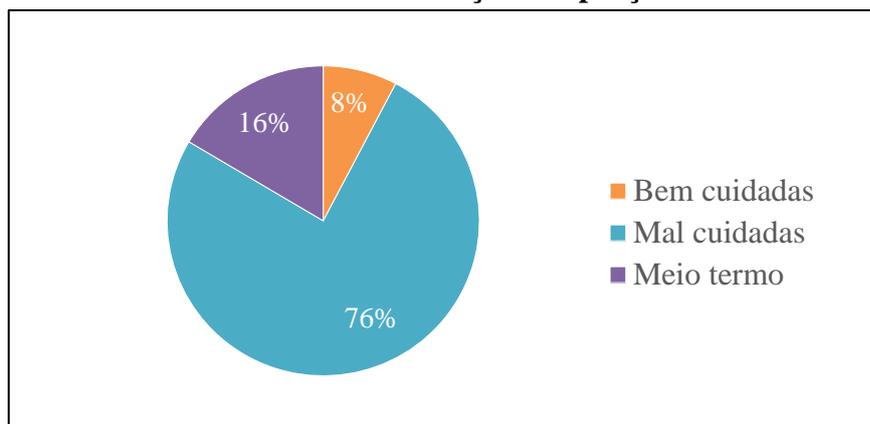
participativas politicamente. Nesse sentido, elas deixam de ser vistas apenas como usuárias dos espaços da cidade e passam a ser co-responsáveis por eles, já que participam das tomadas de decisões e se esforçam, para torná-los mais atrativos e apropriados.

Todavia, essa não é uma realidade comum, sobretudo, em cidades como Bocaiuva, onde a falta de participação social é uma falha estrutural, herdada de períodos que a população não tinha direito de opinar sobre a vida política. Ainda que os tempos tenham mudado, encontra-se resquícios dessa mentalidade, tanto por parte das pessoas, que se acomodam com aquilo que é imposto, quanto por parte das gestões que estão acostumadas a fazerem valer os seus interesses pessoais, colocando de lado o que pode beneficiar a coletividade.

Para se atingir o ideal da cidade vívida, segura, sustentável e saudável (GEHL, 2015), repleta de espaços públicos impregnados de significados e vivências, é necessário que os esforços sejam de todos: dos gestores, da população e da iniciativa privada.

Pelas análises das respostas dos questionários de percepção ambiental, é evidente que os participantes enxergam o Poder Público como o único responsável por promover melhorias nas praças de Bocaiuva. Embora a maioria reconheceu que a população precisa ser consultada, antes de qualquer tomada de decisão relativa aos espaços de domínio público, as sugestões de melhorias mais recorrentes, para cada uma das três praças, eximiam a população de qualquer tipo de responsabilidade. Esse posicionamento pode ser proveniente da reprodução de discursos prontos vinculados à mídia, que comumente responsabiliza os gestores pelo esfacelamento da esfera pública, ou por essas pessoas não saberem que podem e devem ser mais ativas socialmente. Essa postura é oriunda de uma educação falha, do ponto de vista da conscientização política dos cidadãos, de modo geral.

Dentro do que se propôs o presente estudo, foi possível constatar que, em geral, os espaços públicos de Bocaiuva não estão em um bom estado de conservação. Para chegar a essa conclusão, basta caminhar pelas ruas e observar com cuidado cada detalhe para perceber que eles não são tratados com prioridade. A infraestrutura precária das vias públicas e das calçadas denota que poucos recursos são destinados para o melhoramento das mesmas e, ao serem questionados sobre o estado de conservação das praças, 76% dos participantes da pesquisa as consideraram mal cuidadas (gráfico 7). Isso deve-se ao fato de a cidade ser constituída por pessoas que se esquivam de suas responsabilidades, enquanto participantes ativos da sociedade, e de gestores que não se preocupam devidamente com as questões urbanísticas. O conjunto de espaços públicos degradados pode ser um fator agravante de diversos problemas como a diminuição das sociabilidades e o sentimento de insatisfação por parte da população que se frustra por não viver em uma cidade mais funcional, agradável e com melhor qualidade de vida.

**Gráfico 7 - Estado de conservação das praças de Bocaiuva**

Fonte: pesquisa direta (2019).

Esse sentimento reverbera até nas escolhas de entretenimento na cidade, o que leva as pessoas a buscarem o lazer pago, ou o conforto de casa, pela pouca oferta de espaços públicos de qualidade (gráfico 8). Como visto anteriormente, os barzinhos da rua Guarda Mór Alkmim costumam utilizar a Praça Pedro Caldeira como extensão dos seus domínios particulares. Talvez, esse seja um dos motivos pelo qual 27% dos entrevistados apontaram as praças como destinos das suas atividades de lazer. Nesse caso, especificamente, frequentá-la com o único intuito de se divertir em estabelecimentos comerciais não implica estar na praça para desfrutar das gratuidades que ela oferece; por conseguinte, a atividade de consumo estabelecida no espaço público é mais atraente do que ele em si, visto que as análises de comportamento mostraram que nos dias em que os bares não funcionam, há uma redução significativa no número de usuários.

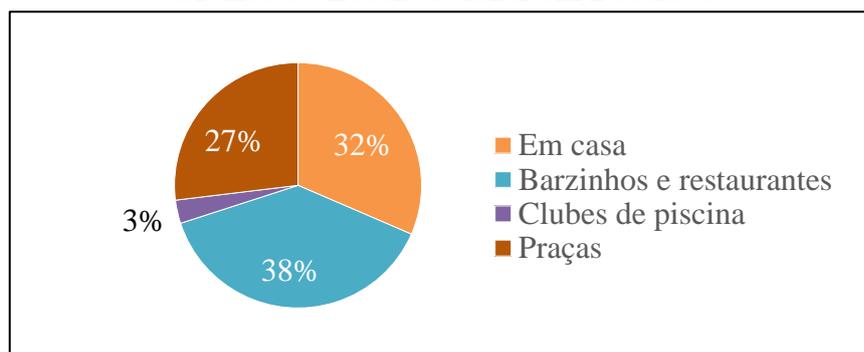
É evidente que o consumo é um importante aliado à sustentabilidade das dinâmicas sociais do espaço público, e é, portanto, recomendável que exista; em contrapartida, os elementos físicos também devem contribuir para que, de maneira inata, a praça consiga catalisar usos e atividades sem se apoiar unicamente na iniciativa privada. O caminho para alcançar essa autonomia é investir em reformas participativas que irão reforçar elementos estéticos e funcionais do espaço público, tornando-o mais atraente e acessível, de acordo com os anseios dos seus usuários.

Por outro lado, ao considerar os estudos de comportamento ambiental da Praça WanDyck Dumont, percebeu-se que as pessoas têm-na como destino para os momentos de lazer em família e com amigos, mesmo apresentando falhas estéticas e estruturais. Isso mostra a importância desse espaço público para a vitalidade das trocas sociais e reforça a ideia de que, se receber tratamentos que melhorem a infraestrutura, conseguirão atrair um número maior de pessoas que estarão ali, não somente pelos serviços oferecidos pelo entorno, mas pelas

gratuidades da vida urbana.

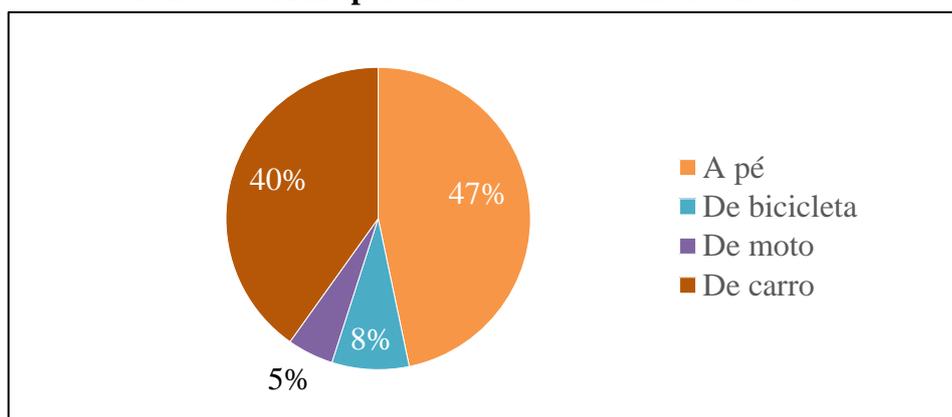
No caso do Complexo da Estação Ferroviária, é impossível não concluir que todo o potencial urbanístico é desperdiçado pela falta de investimentos e carência de estudos específicos para o seu desenvolvimento. No âmbito político, houve uma tentativa de recuperar o bem considerado como patrimônio histórico da cidade, conquanto, todos os esforços feitos para a requalificação do espaço não se mostraram suficientes para gerar um engajamento maior com a malha urbana e com as pessoas. Estas, até demonstraram um certo interesse em utilizá-lo, mas ele não é atrativo o suficiente para estimular uma permanência maior ou a simultaneidade de usos diversificados, além do esporte. Se a reforma da Estação tivesse sido acompanhada por um projeto urbano, pautado nos processos participativos, certamente, a longo prazo, contribuiria para o desenvolvimento e a valorização de toda a área.

**Gráfico 8 - Locais de lazer em Bocaiuva**



Fonte: pesquisa direta (2019).

Ao serem indagados sobre a principal forma de locomoção (gráfico 9), os participantes afirmaram se deslocarem, majoritariamente, a pé e em seguida de carro, o que deixou bem claro a importância de se pensar em alternativas para tornar o trânsito mais seguro para que os conflitos entre motoristas e pedestres sejam reduzidos. A porcentagem superior de pessoas se deslocando a pé, pela cidade, mostrou que mesmo com uma infraestrutura urbana pouco eficiente, as pessoas ainda optam pela caminhada, talvez pelas curtas distâncias a serem percorridas ou pela falta de condições financeiras para aquisição de um carro ou moto. Se a possibilidade de melhorar as condições das vias, calçadas e praças for considerada, certamente, a frota de veículos particulares nas ruas tenderá a diminuir, pois as pessoas serão mais estimuladas a se deslocarem a pé por uma cidade arborizada, acessível e repleta de espaços públicos atraentes. Nesse sentido, cumpre salientar que outros modais como a bicicleta e o transporte coletivo (inexistente na cidade), poderão ser amplamente utilizados, a fim de contribuir para que a cidade seja mais sustentável.

**Gráfico 9 - Principais meios de deslocamento na cidade**

Fonte: pesquisa direta (2019).

Em suma, a participação popular tem um papel de relevância na transformação das cidades contemporâneas, por ser uma ferramenta de empoderamento dos indivíduos. Ao saírem da inércia, são capazes de contribuir efetivamente para a garantia do bem comum e isso gera um envolvimento maior com o lugar em que vivem, ressignificando processos de apropriação dos espaços públicos, devidamente reconhecidos como sendo propriedade dos cidadãos e não como responsabilidade exclusiva do Poder Público Municipal. A cidade que possui moradores engajados se beneficia de todas as maneiras. Na esfera política, os gestores não conseguirão tomar decisões arbitrárias que ferem as grandes massas, porque a governabilidade estará condicionada aos esforços e cobranças da própria população.

É certo que esse engajamento não acontece subitamente quando as pessoas não estão habituadas a interferir nas questões políticas, ou não têm conhecimento de que são peças fundamentais na construção de uma cidade mais igualitária. No entanto, acredita-se que pesquisas como esta, são capazes de aguçar as percepções das pessoas em relação à cidade e estimular o interesse pelas questões urbanas. Acrescidas a isso, ações de conscientização acerca dos caminhos para se tornar um cidadão crítico e participativo por meio de palestras em escolas, associações comunitárias e em instituições públicas ou privadas, ajudariam também, a difundir essa ideia, o que, a longo prazo, pode estabelecer o hábito da participação social.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente dissertação de mestrado constituiu-se em uma tentativa de expor sobre o espaço público que assume, com o passar do tempo, significados distintos à medida que as cidades se transformam, guiados pelas novas configurações do tecido urbano e pelas ideologias vigentes de cada época histórica. Desde a antiguidade clássica até a contemporaneidade, foi possível perceber que mesmo em meio a tantas transformações, ele não deixou de desempenhar o papel de estruturador da trama urbana, de gerador de sociabilidades e conflitos. Embora alguns autores acreditem na morte do espaço público, face às reduções de interações sociais e a constante valorização do lazer pago, essa afirmação não pode ser considerada como verdadeira, já que todos os usos, mantêm-no vivo. Não obstante, é imperioso pensar em estratégias para que os espaços públicos urbanos sejam mais democráticos e prazerosos para seus usuários.

Nas teorias mais recentes, embasadas nos questionamentos levantados a partir da década de 1960, buscou-se discutir a importância da valorização dos espaços por meio dos usos produzidos pela coletividade, além da melhoria das suas características morfológicas que contribuem para que sejam mais atraentes e frequentados. Toda essa preocupação é oriunda dos resultados de concepções errôneas de planejamento urbano que negligenciaram a escala humana, produzindo, sobretudo, espaços fragmentados, desiguais e sem qualidade estética. Somente a partir dos esforços integrados dos gestores e da população, que essa situação poderá ser revertida para que a cidade seja, enfim, um lugar melhor de se viver, pautada na inclusão das distintas classes sociais.

O ideal das cidades vívidas, seguras, sustentáveis e saudáveis depende de como as pessoas são vistas nas instâncias de planejamento. Além de serem tratadas como prioridades no desenvolvimento de projetos de intervenção no espaço físico da cidade, devem ser incluídas nos processos de tomadas de decisão, pois sendo os verdadeiros proprietários da cidade, são eles, os mais indicados a conduzirem as mudanças necessárias onde vivem e circulam. Desse modo, serão co-responsáveis pela produção do espaço urbano, e não apenas usuários passivos às imposições dos gestores e das classes privilegiadas.

Em Bocaiuva, no entanto, observou-se que não há uma cultura de participação enraizada nas pessoas e essa posição de passividade coloca em risco a garantia dos direitos fundamentais da coletividade, em especial, o direito à cidade. Os planos urbanísticos, por sua vez, encontram-se desatualizados e incoerentes com a realidade observada nas ruas e, no bojo das suas determinações, tratam o espaço público de modo genérico. Além disso, leis específicas foram

elaboradas dando total autonomia às pessoas físicas e jurídicas de “apadrinharem” as praças que quiserem, podendo idealizar intervenções sem necessariamente ser apresentado um projeto, ou estudos de viabilidade, assinados por um responsável técnico, ferindo portanto, o bem comum e colocando os interesses particulares em primeiro plano. Sendo assim, é possível concluir que Bocaiuva não possui instrumentos legais que viabilizem a gestão democrática dos espaços públicos, visivelmente degradados.

A superposição das três esferas da consciência – usos, atributos físicos e concepções –, a partir dos instrumentos metodológicos do Desenho Urbano, possibilitou o entendimento dos significados das três praças estudadas.

Embora tenha passado por sucessivas reformas, ao longo dos anos, desde a sua criação, foi possível constatar que a Praça WanDyck Dumont continua sendo um ponto de referência para a cidade. As pessoas, enxergam-na, mesmo insatisfeitos com a atual estrutura, como um lugar de lazer, de circulação e sociabilidades. A constante evocação dos elementos do passado denota que as transformações que sofreu, sobretudo na década de 1990, não foram aceitas pela população, o que denunciou que a reforma foi uma imposição da gestão daquela época. O entorno, conquanto constituído por ruas e calçadas estreitas, sem uma infraestrutura capaz de oferecer um deslocamento confortável para o pedestre, segue diversificado com usos principais combinados que funcionam em quase todos os horários do dia, deixando a praça com um movimento considerável de pessoas. A população, conseqüentemente, enxerga a importância do referido espaço, entretanto interpreta-o criticamente ao apontar as inúmeras falhas estruturais que impedem que ofereça uma experiência mais agradável para os usuários.

A Praça Pedro Caldeira, apresenta um histórico menos conturbado, no que se concerne às reformas pelas quais passou, no decorrer dos anos, pois a infraestrutura atual é semelhante à da década de 1960, quando foi pavimentada e os canteiros delimitados de maneira mais adequada. Durante anos, o “jardim de cima” foi visto como um local frequentado por pessoas com pouco prestígio social; os mais abastados costumavam passear pelos jardins da praça central – WanDyck Dumont. Antigamente, era circundada por edificações de uso residencial, porém, percebeu-se que esse cenário ficou diferente devido à mescla de usos residenciais, comerciais e institucionais conferindo movimento em vários momentos do dia e da noite. Morfológicamente, constatou-se que a praça apresentou falhas estruturais que impediriam uma apropriação maior, que vai além da circulação – atividade obrigatória. Por sua vez, o comércio se apropriou da calçada e do interior da praça, substituindo quase que por completo, o lazer gratuito pelo lazer pago sem que as pessoas percebessem que esse tipo de uso tornou-se nocivo para o espaço, por ferir a publicidade do mesmo. A falta de uma leitura crítica, por parte das

peessoas, sobre o que está acontecendo nessa praça, constitui um entrave para que o uso do espaço, durante a noite, não se restrinja ao consumo, ou que investimentos sejam feitos por parte dos estabelecimentos que lucram com a praça. Se a população se posicionasse, certamente, o quadro poderia ser revertido a fim de que o espaço público fosse mais acessível e dinâmico.

Por outro lado, espaços como a praça localizada no Complexo Turístico da Estação Ferroviária, sofrem por não serem circundados por edificações que ajudam a trazer movimentação de pessoas. A falta de usos principais combinados é uma falha de planejamento que precisa ser corrigida para que o bairro e os espaços públicos não sofram com a monotonia e a falta de usuários, culminando em processos de violência urbana e sucateamento. Todo o Complexo precisa de melhoramentos que requerem o envolvimento de todos: a participação das pessoas, investimentos financeiros provenientes da prefeitura, parcerias com o setor privado e um bom projeto urbanístico para o desenvolvimento de toda a área, de acordo com os condicionantes para a diversidade urbana.

De modo geral, as pessoas que participaram da pesquisa responsabilizaram o poder público pela precariedade das praças de Bocaiuva, esquecendo-se de que também são responsáveis, já que se acomodaram a não participar das discussões políticas da cidade. Desse modo, os gestores se sentem livres para conduzirem a cidade da maneira que julgarem ser mais conveniente, sem se preocuparem com o bem-estar de todos.

As análises dos espaços públicos de Bocaiuva permitiram compreender que mesmo com a falta de infraestrutura e carência de reformas que valorizem esses espaços, as pessoas os utilizam como pontos de encontro, sociabilização e práticas de exercícios físicos. Além desses usos espontâneos, diversos eventos são promovidos tanto pela Prefeitura Municipal quanto pela iniciativa privada, o que ajuda a dinamizá-los um pouco mais; não obstante, ainda não são capazes de oferecer atividades diversificadas. Sendo assim, foi possível perceber que o real significado desses espaços está ligado à capacidade de cada um, ao seu modo, de atrair usos independente das falhas em suas estruturas. São espaços que resistem ao tempo e às ações que os descaracterizaram, mas que fazem parte das vivências e da memória afetiva dos seus usuários. São espaços que merecem mais atenção de todos, e têm potencial de transformar as percepções negativas acerca da cidade, caso sejam tratados com a prioridade que merecem, influenciando assim, os demais espaços públicos de Bocaiuva.

Espera-se que a pesquisa possa despertar o interesse da população pelas discussões acerca da cidade e dos espaços públicos urbanos, mas acima de tudo, que reconheçam o papel que desempenham na sociedade, para exigirem de si mesmos e da municipalidade uma postura respeitosa com esses espaços. A partir dos resultados obtidos, novas estratégias de valorização,

não somente das praças, mas de todo o sistema de espaços públicos que a ela se liga, podem ser tomadas, ajudando assim, a promover a cidade a um lugar melhor de se viver.

## REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. Pensando a cidade no Brasil do passado. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORREA, Roberto Lobato (orgs). **BRASIL: Questões Atuais da Reorganização do Território**. Rio de Janeiro: Ed Bertrand Brasil, 1996.

ALEX, Sun. **Projeto da praça: convívio e exclusão no espaço público**. São Paulo: Editora Senac, 2011.

ALVES, Renata Mirian. Bocaiuva: Um Cenário Épico Resguardado em Memórias. In: XVIII ENCONTRO REGIONAL (ANPUH – MG), 1, Mariana, 2012. **Dimensões do poder na história**. Ouro Preto: EDUFOP, 2013. P.1-10.

AMORIM, João Roberto Drumond. **Oligarquias, Coronelismo, Caciques e Populistas**. Montes Claros: Ed. Unimontes, 1999.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Geografia, ciência da sociedade: uma introdução à análise do pensamento geográfico**. São Paulo: Editora Atlas S.A., 1992.

ANDRADE, L. T. de; JAYME, J.G.; ALMEIDA, R.D.C. Espaços públicos: novas sociabilidades, novos controles. **Cadernos MetrÓpole**, n. 21, p. 131-153, 2009.

ANDRADE, Luciana Teixeira de; BAPTISTA, Luís Vicente. Espaços públicos: interações apropriações e conflitos. **Sociologia, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto**, Vol. XXIX, p. 129-146, 2015.

ARENDT, Hannah. **A condição humana**. Trad. Roberto Raposo. Rio de Janeiro: Forense-universitária. 2005.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, p. 162. 2015.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2017.

BOCAIUVA. **Lei nº 1546/79**. Institui o Código de Posturas de Bocaiúva – Estado de Minas Gerais, 1979.

BOCAIUVA. **Lei orgânica do município de Bocaiúva** – Estado de Minas Gerais. Publicada em 10 de agosto de 1990.

BOCAIUVA. **Lei Municipal nº 3.190/2006**. Dispõe sobre Plano Diretor Estratégico, o sistema e o processo de planejamento e gestão do desenvolvimento do Município de Bocaiúva – Estado de Minas Gerais, 2006.

BOCAIUVA. **Lei Complementar nº 3714/2015**. Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e os condomínios urbanísticos no Município de Bocaiúva, e dá outras providências, 2015.

BOCAIUVA. **Lei Municipal 3919/2018**. Institui no Município de Bocaiúva o Programa “PRESERVE O VERDE – ADOTE UMA PRAÇA”, e dá outras providências, 2018.

BRASIL. **Estatuto da Cidade: Lei 10.257/2001 que estabelece diretrizes gerais da política urbana.** Brasília, Câmara dos Deputados, 2001, 3a Edição.

BRUNO, Marlon. **Bocaiúva investe no Plano Diretor.** Jornal O Norte de Minas, 2006. Disponível em <<http://hoje.vc/1w9gz>>. Acesso em: 23, ago., 2019.

BURGOS, Rosalina. Espaços Públicos e o direito à cidade: contribuições teórico-conceituais a partir de estudos sobre o uso de parques urbanos em contextos de segregação espacial nas cidades de São Paulo e Sorocaba. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 12, n. 20, p. 105-140, 2015.

CALDEIRA, Junia Marques. **A Praça Brasileira: trajetória de espaço urbano – origem e modernidade.** Tese de Doutorado Defendida em 09/11/2007 no Programa de Pós-Graduação em História da Unicamp.

CALDEIRA, Junia Marques. A Praça Colonial Brasileira. **Univ. Arquitetura e Comunic. Social**, Brasília, v. 7, n. 1, p. 19-39, jan. /jun. 2010.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Estatuto da Cidade: Guia para implementação pelos municípios e cidadãos.** Brasília: Câmara dos Deputados, 2005.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana.** São Paulo: Contexto, 2001.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A lógica do planejamento versus a dialética do mundo.** In: LIMONAD, Ester; CASTRO, Edna Ramos (org.). Um novo planejamento para um novo Brasil? Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. p. 25-39.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial.** São Paulo: Contexto, 2016.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento único. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. De; SPOSITO, M. E. B. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios.** São Paulo: Contexto, 2016b.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. De; SPOSITO, M. E. B. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios.** São Paulo: Contexto, 2016.

CORRÊA, Henrique. Chegada da Ferrovia Central do Brasil ao Norte de Minas completa 90 anos. **G1**, 2016b. Disponível em <<http://g1.globo.com/mg/grande-minas/noticia/2016/10/chegada-da-ferrovia-central-do-brasil-ao-norte-de-minas-completa-90-anos.html>> Acesso em: 23 dez 2019.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 1971.

CYMBALISTA, Renato. A trajetória recente do planejamento territorial no Brasil: apostas e pontos a observar. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.11, pp.29-45, 2006.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no processo de planejamento.** São

Paulo: PINI, 1990.

DEL RIO, Vicente. **Desenho urbano e revitalização na área portuária do Rio de Janeiro: A Contribuição do Estudo da Percepção Ambiental.** Tese de Doutorado FAU USP, 1991.

DEL RIO, Vicente; OLIVEIRA, Lívia. **Percepção ambiental, a experiência brasileira.** São Paulo: Studio Nobel, 1999.

DIAS, Carlos Roberto Pereira. **Pobreza, exclusão social e desenvolvimento social: uma análise comparada dos bairros Cachoeirinha e Jardim Aeroporto na cidade de Bocaiuva-MG.** Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Montes Claros – Unimontes. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social/PPGDS, 2010.

FERRÃO, J. Intervir na Cidade: Complexidade, Visão e Rumo. In: Portas, Nuno; Domingues, Álvaro; Cabral, João. **Políticas Urbanas, Tendências, Estratégias e Oportunidades.** Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, pp. 218-225, 2003.

FRANÇA, Iara Soares de. **Aglomeración urbana descontínua de Montes Claros/MG: novas configurações socioespaciais.** 2012. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia: UFU, 2012.

FRIEDMANN, John R. P. **Introdução ao Planejamento Regional.** Tradução de Mário Faustino. 1ª edição. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1960

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2015.

GEHL, Jan; SVARRE, Brigitte. **A vida nas cidades: como estudar.** São Paulo: Perspectiva, 2018.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. E.F. Central do Brasil (1925-1975) RFFSA (1975-1996). **Estações Ferroviárias do Brasil.** 2019. Disponível em <  
[http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_mg\\_linhacentro/bocaiuva.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/bocaiuva.htm)> Acesso em 23 dez. 2019

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** São Paulo: Atlas, 2008.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. Espaços públicos: um modo de ser do espaço, um modo de ser no espaço. In: CASTRO, I; GOMES, P.; CORRÊA, R. **Olhares Geográficos: modo de ver e viver o espaço.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, pp.19-41, 2012.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. Espaço Público, Espaços Públicos. **GEOgraphia**, Niterói, v. 20, n. 44, p. 115-119, 2018.

GOMES, Paulo Cesar da Costa; RIBEIRO, Letícia Parente. Espaços públicos como lugares da política. **Geografares**, n. 26, p. 5-11, 2018.

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997.

HABERMAS, J. **Mudança Estrutural da Esfera Pública.** Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro,

1984.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Divisão regional do Brasil em mesorregiões e microrregiões geográficas**. Volume 1. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico**, 2010. Disponível em <[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)>. Acesso em 26 jul. 2019.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LEITE, Rogério Proença. Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Manguetown. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, n. 49, v. 17, p.115-172, 2002.

LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. Rio de Janeiro: Record, 2005.

LESSA, Simone Narciso. **Trem-de-ferro: do cosmopolitismo ao sertão**. 1993. [249]f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/282042>>. Acesso em: 23 dez. 2019.

LOBODA, Carlos Roberto. **Práticas socioespaciais e espaços públicos em Guarapuava – PR**. Tese de Doutorado Defendida em 23/10/2008 no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UNESP.

LYNCH, Kevin. **Good city form**. Cambridge: The MIT Press, 1981.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontez, 2011.

MAGALHÃES, Sérgio Ferraz. **A Cidade na Incerteza: Ruptura e contiguidade em urbanismo**. Rio de Janeiro: Viana e Mosley: Ed. PROURB, 2007.

MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otília, VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. Planejamento Urbano no Brasil: Emergência e Consolidação. **Etc..., espaço, tempo e crítica. Revista eletrônica de ciências humanas e sociais e outras coisas**. v.1, n.14, pp.71-96, 2007.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história:** suas origens, transformações e perspectivas. 4ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NARCISO, Carla Alexandra Filipe. Espaço público: acção política e práticas de apropriação. **Conceito e procedências. Estudos e Pesquisas em Psicologia**, UERJ, Rio de Janeiro, n. 2, p. 265-291, 2009.

OLIVEIRA, L. Ainda sobre percepção, cognição e representação em Geografia. In. MENDONÇA, F. e KOZEL, S. (Org.) **Elementos de Epistemologia da Geografia Contemporânea**. Curitiba: Ed. UFPR, 2004. p. 189 -196.

PACHECO, Priscila; AZEREDO, Laura. A história da urbanização brasileira. **WRI BRASIL**, 2019. Disponível em <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/05/historia-da-urbanizacao-brasileira>> Acesso em: 03 out. 2019

PEREIRA, Anete Marília. **Cidade Média e Região:** o significado de Montes Claros no Norte de Minas Gerais. Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia/MG, 2007. Tese (Doutorado).

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Centro Aberto: experiências na escala humana. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/centro-aberto/>>. Acesso em: 03 set. 2019.

QUEIROGA, Eugenio Fernandes; BENFATTI, Denio Munia. Sistemas de espaços livres urbanos: construindo um referencial teórico. **Paisagem Ambiente:** ensaios, São Paulo, n.24, pp.81-88, 2007

REIS, Nestor Goulart. **Contribuições ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500/1720)**. São Paulo: Pini, 2000.

RHEINGANT, Paulo Afonso; ALCANTARA, Denise de; DEL RIO, Vicente. **A influência do projeto na qualidade do Lugar: Percepção da qualidade em áreas residenciais no Rio de Janeiro**. Artigo publicando em Sociedade e Território – revista de estudos urbanos e regionais - #39. dezembro, 2005.

RIBEIRO, Eliane Maria Fernandes. **Bocaiúva:** Sociedade e Espaço. Belo Horizonte: Graphilivros Editores Ltda, 1988.

RIBEIRO, Eliane Maria Fernandes. **Uma Geo-história de territorialidade Norte-mineira:** o caso dos lavradores do Mocambo (Bocaiuva-MG). Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Montes Claros – Unimontes. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social/PPGDS, 2013.

ROBBA, Fabio; MACEDO, Silvio Soares. **Praças Brasileiras**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

SANTOS, Milton. A geografia da percepção e do comportamento. In: SANTOS, Milton. **Por uma Geografia nova: da crítica da Geografia a uma Geografia crítica**. 3º Ed. São Paulo: Hucitec, 1986, p. 67-72.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2016.

SOBARZO, Oscar. A produção do espaço público: da dominação à apropriação. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 19, p. 93-111, 2006.

SOUZA, Andre Felix de. Os espaços públicos nas cidades contemporâneas: uma (re) visão. **Geografares**, [S.l.], n. 26, p. 182-213, ago. 2018.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Semântica urbana e segregação: disputa simbólica e embates políticos na cidade “empresarialista”. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2016b.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M.L.de; SPOSITO, M. E. B. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2016.

ULTRAMARI, Clóvis. Significados do urbanismo. **Pós**. Revista do Programa De Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP. São Paulo, n.25, v.16, p.166-184, jun. 2009

VIEIRA, Maria Clara Lage. Wan-Dyck, pintor de simpatia. Copyright by Maria Clara Lage Vieira, [S.l.: s.n.], 1996.

VILLAÇA, Flávio. **A crise do Planejamento Urbano**. São Paulo: Fundação Seade, v. 9, n.2, p. 45-51, abr/jun. 1995.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Orgs.). **O processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp/ Fupam, 1999.

VILLAÇA, Flávio. **As ilusões do plano diretor**. São Paulo, Edição do autor, 2005.

VIANA, Alice. Funções dos espaços públicos na cidade contemporânea. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**. v.25, n.37, pp. 84-123, 2018.

## APÊNDICE A – Questionário de pesquisa

Praça: \_\_\_\_\_ Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Horário: \_\_\_\_\_

Gênero: \_\_\_\_\_ Idade: \_\_\_\_\_ Bairro onde mora: \_\_\_\_\_

**1- Como você se desloca pela cidade?**

( ) À pé ( ) De bicicleta ( ) De moto ( ) De carro ( ) De ônibus

**2- Onde você mais costuma se divertir em Bocaiúva? (até duas opções)**

( ) Em casa ( ) Barzinhos/clubes noturnos/restaurantes ( ) Clubes de piscina ( ) Praça(s)

**3- Diga a primeira coisa que vem à sua cabeça quando você pensa nesta Praça:**

\_\_\_\_\_

**4- Em qual período do dia você mais frequenta esta Praça?**

( ) Manhã ( ) Tarde ( ) Noite

**5- Com qual frequência costuma frequentá-la?**

( ) Quase todos os dias ( ) Duas vezes por semana ( ) Uma vez por semana ( ) Uma vez por mês ( )

Raramente

**6- O que, normalmente, você vem fazer nesta Praça?**

Manhã:

\_\_\_\_\_

Tarde:

\_\_\_\_\_

Noite:

\_\_\_\_\_

**7- De modo geral, em sua opinião, as praças de Bocaiúva estão**

( ) Bem cuidadas ( ) Mal cuidadas

**8- Nas afirmativas abaixo responda, de acordo com a sua opinião:**

	Sim	Não	Indiferente
A praça tem muita sujeira (lixo)?			
É bem iluminada?			
Os canteiros estão sempre bem cuidados?			
O mobiliário da praça é suficiente? (bancos, lixeiras etc.)			
O piso da praça está em boas condições?			
A calçada do entorno tem boa estrutura para pedestres?			
Deveria ter mais lazer e atividades para dinamizar o espaço?			
Você se sente inseguro ao utilizar a praça?			
Você acha perigoso atravessar as ruas ao redor dela?			
As pessoas deveriam ser consultadas antes de fazer alguma reforma na praça?			
Você acha que a praça precisa de algum tipo de melhoria?			

**9- Se você respondeu sim para a questão anterior, o que você acha que poderia ser feito para melhorar a praça? (Cite até 5) \_\_\_\_\_**

\_\_\_\_\_