



# XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

---

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR  
Maio de 2011  
Rio de Janeiro - RJ - Brasil

---

TRANSFORMAÇÕES DA METRÓPOLE CONTEMPORÂNEA: NOVAS DINÂMICAS ESPACIAIS,  
ESFERA DA VIDA PÚBLICA E SISTEMAS DE ESPAÇOS LIVRES.

**Denio Munia Benfatti** (PUC-Campinas) - [dbenfatti@uol.com.br](mailto:dbenfatti@uol.com.br)

*Prof. Doutor do Mestrado em Urbanismo, PUC-Campinas. Projeto Temático FAPESP "Os Sistemas de Espaços Livres e a Constituição da Esfera Pública Contemporânea no Brasil". Rede QUAPA-SEL. Coordenador do Núcleo Campinas.*

**Eugenio Fernandes Queiroga** (FAU USP e PUC-Campinas) - [queiroga@usp.br](mailto:queiroga@usp.br)

*Prof. Doutor FAU USP. Coordenador do Projeto Temático FAPESP "Os Sistemas de Espaços Livres e a Constituição da Esfera Pública Contemporânea no Brasil".*

**Jonathas Magalhães Pererira da Silva** (PUC-Campinas) - [jonathas@mpsassociados.com.br](mailto:jonathas@mpsassociados.com.br)

*Prof. Doutor do Mestrado em Urbanismo, PUC-Campinas*

## **Transformações da metrópole contemporânea: novas dinâmicas espaciais, esfera da vida pública e sistema de espaços livres.**

**Resumo:** *O trabalho proposto pretende uma reflexão sobre as novas formas de expansão e crescimento metropolitano, associando-as a transformações igualmente importantes na esfera da vida pública. A expressão cotidiana desse processo expansão e crescimento se deixa transparecer a partir de dois movimentos complementares. De um lado, o aumento em número e extensão dos deslocamentos cotidianos de uma comunidade a outra em um mesmo ambiente metropolitano. De outro, reflete as transformações resultantes do modo de vida metropolitano: redução do tempo de trabalho, horários variáveis, individualização das práticas de produção e consumo. Temos como objeto desta reflexão a Região Metropolitana de Campinas como parte do território metropolitanizado que ocorre no entorno da capital paulista. Nossa hipótese é que essas transformações não se restringem a novas denominações de um processo ampliado de urbanização, mas sim que essas transformações têm engendrado novos padrões e espaços de sociabilidade e, mais do que isso, um modo de vida e produção específicos. Nesta reflexão, interessa-nos mostrar como essa nova dinâmica afeta a esfera da vida pública e a definição e constituição dos sistemas de espaços livres.*

**Palavras-chave:** *megalópole, urbanização fragmentada, esfera da vida pública, espaço público, sistema de espaços livres.*

### **1. NOVAS CONDIÇÕES DA URBANIZAÇÃO DAS METRÓPOLES**

O crescimento das grandes aglomerações urbanas, em sua forma contemporânea, coloca problemas administrativos, sociais e culturais cada vez mais importantes e diversos daqueles de períodos anteriores. Nos últimos 20/30 anos, o tempo urbano afasta-se de seus referenciais tradicionais, distanciando-se daqueles definidos pela cidade industrial e entrando na era dos serviços. A redução do tempo de trabalho e sua correspondente parte no tempo livre, os horários variáveis, o trabalho temporário, o trabalho noturno, têm produzido significativas modificações na vida urbana: a individualização das práticas de produção e consumo, a diversidade das formas de ativação dos laços familiares, organizados a partir de maior autonomia dos ritmos de vida de cada um. Com isso os

horizontes da vida cotidiana foram consideravelmente ampliados. Os cidadãos – ou em sua maioria apenas consumidores – atualmente têm concedido prioridade a uma abertura maior de suas possibilidades espaciais, ou seja, tem-se concedido a possibilidade de escolhas locacionais que, mesmo significando um gasto maior em termos de deslocamento cotidiano – residência, trabalho e lazer –, permite um número maior de escolhas.

Isso tem influência significativa e diversa sobre diferentes escalas do território urbanizado. Por um lado, do ponto de vista da expansão metropolitana, das escolhas locacionais referentes à habitação e ao emprego, o habitante metropolitano amplia significativamente seu raio de ação e de influência. Tomando o caso a macrometrópole de São Paulo, aqui incluídas as regiões metropolitanas de Santos, Campinas e Sorocaba (1), os limites do novo ambiente urbano/metropolitano atingem um diâmetro superior a 250 km. Por outro, com relação à vida cotidiana, estas novas dimensões influem diretamente não somente sobre o uso dos espaços urbanos como também sobre a concepção dos novos espaços destinados a acomodar a vida pública. Novas dimensões metropolitanas, novas possibilidades de mobilidade, gerando novas formas de sociabilidade.

Nesse novo ambiente urbano em formação, os territórios urbanizados oriundos de uma concepção de tempo mais estável encontram-se deslocados em relação aos novos territórios que resultam dos movimentos da sociedade: expansão e fragmentação urbana em escalas mais amplas – supra metropolitanas, regionais –, onde deparamos com localização do emprego mais distanciada do local de residência, novas formas de mobilidade, tecnologias de telecomunicação, funcionamento em redes, etc.

Atualmente, no lugar de cidades relativamente mais ordenadas e dentro de limites mais facilmente reparáveis, lidamos com nebulosas urbanas e limites incertos, em que os deslocamentos não mais obedecem a fronteiras administrativas ou políticas. Esses fatos sugerem a idéia de uma sociedade urbana que estendeu enormemente no território seus movimentos cotidianos e cíclicos (Boeri, 2003, p. 364).

Essa situação encontra ressonância e significado em parte significativa da população urbanizada no entorno de grandes aglomerações, especialmente quando se tem em conta que mais da metade da população brasileira é do estrato de renda C, com renda familiar entre R\$ 1.400,00 e R\$ 4.000,00. Maior significado ainda quando se trata das vivências do interior paulista “megalopolitanizado”, em boa parte já integrado ao mundo das compras a crédito, ao uso do automóvel, aos passeios nos shoppings, às *lan houses* e aos cursos universitários noturnos.

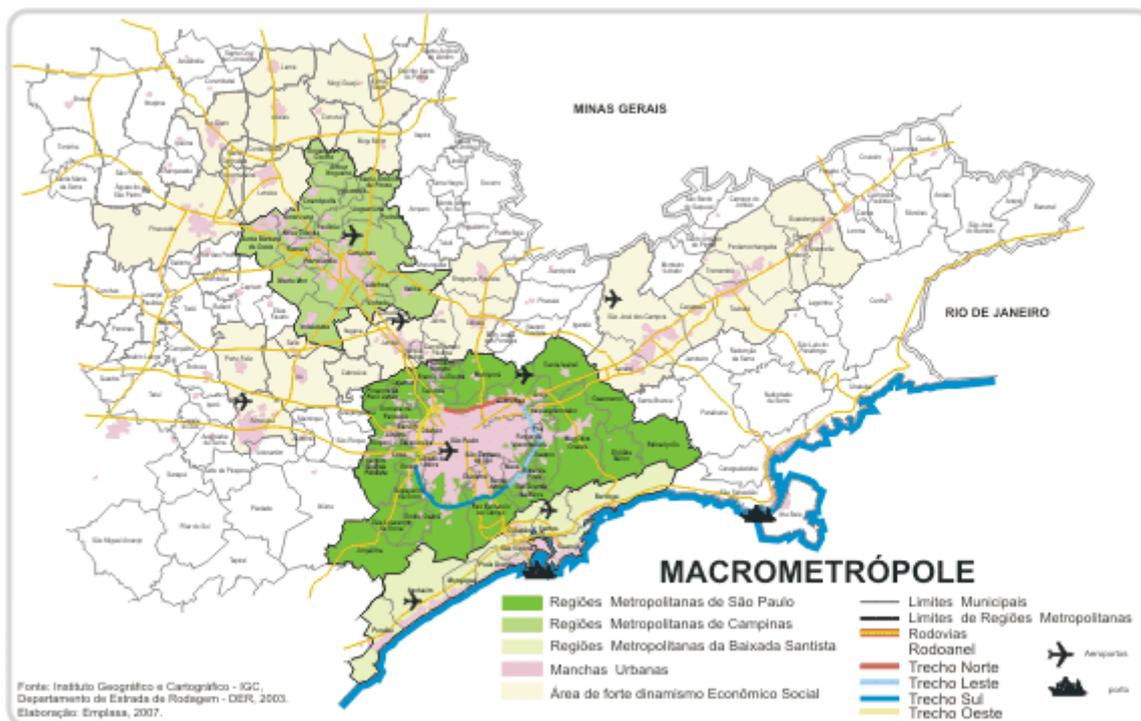


FIGURA 1 – Macrometrópolis com as regiões metropolitanas existentes no entorno da capital paulista.

Fonte: Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC, Departamento de Estradas de Rodagem – DER 2003.

Emplasa, 2007. Apresenta o território urbanizado envolvendo as regiões metropolitanas de Santos, São Paulo e Campinas. A região metropolitana de Sorocaba, em estudo/aprovação, ainda não consta oficialmente do mapa.

As formulações teóricas, as hipóteses conceituais a respeito dessa movimentação da sociedade, em termos culturais, de modo de vida e de sua distribuição espacial configuram ainda um terreno recente e pouco consolidado.

Nos últimos 20-30 anos, ganhou força uma tese relacionada às metrópoles tradicionais, especialmente as dos países europeus, formadas ainda na passagem dos séculos XIX para o XX, de que o período de crescimento dessas grandes cidades havia terminado e que, após décadas de crescimento urbano associado à metropolização, estaríamos na iminência de uma “inversão da tendência secular” da emigração campo-cidade (Ascher, 1995, p.17).

Essa tese, guardadas as especificidades do contexto brasileiro, repercutiu em nosso meio acadêmico e profissional pelo fato, entre outros, de que algumas das condições ali explicitadas poderiam ser verificadas para as grandes metrópoles brasileiras. Se correta, a afirmação poderia significar um renascimento demográfico das cidades médias e pequenas. Entretanto, as duas pontas desse prognóstico, tanto no caso europeu quanto no brasileiro, puderam ser verificadas apenas parcialmente. De um lado, o decréscimo de população e

atividade ocorre apenas em alguns setores e partes centrais das metrópoles. De outro, o renascimento das cidades pequenas e médias não pode ser considerado de forma generalizada, e sim como um fenômeno associado à localização dessas em ambiente metropolitano.

De fato, nas cidades centrais das regiões metropolitanas, no seu todo ou em setores específicos, é possível verificar, nas últimas décadas, um esvaziamento tanto funcional quanto populacional, ou, de forma menos drástica, é possível constatar a desaceleração de suas taxas de crescimento, fato que pode ser verificado igualmente para as cidades de São Paulo, Campinas e Santos.

Segundo a SEADE (*Folha de S.Paulo*, 18.2.2008), entre 1996 e 2007, enquanto o centro expandido da cidade de São Paulo perde população equivalente a uma cidade de Santos (450 mil habitantes), a periferia da cidade ganha cerca de 1,2 milhão de habitantes.

Por sua vez, do ponto de vista das migrações intrametropolitanas, o jornal *O Estado de S. Paulo*, já em sua edição de 17.1.1997, estampava em uma matéria sobre demografia a seguinte manchete: “São Paulo perde população para cidades vizinhas”. De fato, os dados do IBGE indicavam que entre 1991 e 1996 as cidades de São Paulo e Campinas cresceram apenas 1,0% ao ano. Segundo a matéria do jornal “Os moradores das grandes cidades mudaram-se para municípios vizinhos que oferecem imóveis mais baratos ou melhores condições de vida. Por outro lado, trabalhadores vindos de outras cidades e Estados não conseguem se fixar nas cidades centrais dessas metrópoles e contribuem para o aumento de população de municípios periféricos como Guarulhos e Indaiatuba”. (2)

Na análise desses territórios urbanizados em seu conjunto, portanto, não se verifica perda de população e atividade, e sim uma reorganização em favor de cidades menores e cada vez mais distantes, situadas dentro de um mesmo funcionamento metropolitano: migrações alternadas e relações econômicas e sociais cotidianas em um mesmo espaço metropolitano. Essas transformações expressam na verdade uma recomposição funcional e social dos espaços metropolitanos (Ascher, 1995, p.19). Observa-se, mesmo, a formação de uma entidade urbana nova – a megalópole –, que inclui e transcende as formações metropolitanas, constituindo amplo território de alta densidade técnico-científico-informacional e comunicacional. No caso brasileiro, a Megalópole do Sudeste inclui não apenas a formação macrometropolitana paulista, mas o eixo “Rio-São Paulo”, porções do Sul de Minas (de Juiz de Fora a Poços de Caldas) e avança pelas principais rodovias paulistas conectando fortemente São Paulo e Campinas a Ribeirão Preto, a São Carlos e Araraquara, a Sorocaba, a São José dos Campos, para citar apenas os principais centros

regionais já claramente integrados no processo de megalopolização do Sudeste (QUEIROGA; BENFATTI, 2007a).

## **2. SINTOMAS DA MEGALOPOLIZAÇÃO: SÃO PAULO E CAMPINAS**

A rádio CBN, com estações retransmissoras em São Paulo, Campinas, Rio de Janeiro e outras cidades, todas as manhãs, dá a medida do movimento pendular que anima a megalópole do Sudeste. No rádio do carro, nas primeiras horas da manhã, o noticiário nos anima ou desanima com as dezenas de quilômetros de engarrafamentos ou redução de velocidade. Salvo algum acidente, a razão observada é o excesso de veículos que, na realidade megalopolitana, se manifesta de diferentes formas e situações. Dos que acessam São Paulo vindos do interior pelas rodovias dos Bandeirantes, Anhanguera e Castelo Branco e que, logo na chegada, deparam cotidianamente com alguns quilômetros de congestionamento. Do mesmo modo as emissões do rádio informam, aos que partem de São Paulo e também da rodovia Presidente Dutra, a partir de São José dos Campos, com destino ao interior do Estado, que em Campinas as entradas principais da cidade também apresentam problemas de circulação.

O rádio, como um elemento ágil de comunicação e prestação de serviços, nos fornece a representação, ou melhor, uma medida do território vasto compreendido por um descontínuo de mancha urbanizada, mas um contínuo de relações socioeconômicas e culturais. Essa não é a realidade dos milhões que habitam a megalópole, mas sua existência enquanto fato urbano cotidiano exerce influência direta e indireta sobre parte importante de alguns desses milhões, e não somente daqueles que vivem, trabalham e têm no seu dia a dia um território atualmente expandido para algo em torno de 150 quilômetros a partir da capital paulista, ou mesmo a partir de Campinas ou São José dos Campos. O congestionamento médio de cerca de 3,0 a 5,0 quilômetros que pode ser verificado todas as manhãs nas rodovias que chegam a São Paulo é uma das sobredeterminações desse fenômeno. Aparentemente, os “commuters” – como é denominado na expressão inglesa o contingente de cidadãos envolvidos diretamente com esse fenômeno –, ainda não estatisticamente mensurados, são relativamente poucos quando comparados com o conjunto de habitantes da metrópole. Entretanto, a movimentação cotidiana desses “commuters” importa sobre todo o conjunto da circulação e, conseqüentemente, afeta o conjunto dos habitantes da megalópole.

O morador de São Paulo envolvido diretamente nesse contingente é, por certo, um dos causadores do congestionamento da metrópole de Campinas. Do mesmo modo, os moradores dos condomínios fechados de Campinas e de seu entorno metropolitano –

Valinhos, Vinhedo, Souza, Joaquim Egídio – são contribuintes e co-responsáveis pelos problemas de circulação na capital do Estado. Canalizado a partir das grandes rodovias, dos anéis viários e das avenidas expressas, o fluxo de veículos irradia quantidade e problemas para todo o sistema viário estrutural dessas duas cidades-metrópole.

Assim, o noticiário diário sobre a circulação na megalópole como serviço de utilidade pública revela-se uma importante constatação da nova realidade urbana e de um novo modo de vida de características megalopolitanas. Por cobrirem um raio de 150 quilômetros a partir do centro da capital paulista, essas emissões radiofônicas englobam as chegadas e saídas de São Paulo e Campinas como se tratasse de um único complexo urbano, o que de fato está ocorrendo. Portanto, informam não somente o morador da megalópole cuja referência do dia a dia abrange informações de um raio de hora e meia a duas horas sobre transporte automotivo, como também todos aqueles que indiretamente são afetados por esse novo modo de vida.

### **3. NOVOS PARAMETROS DE MOBILIDADE E TRANSFORMAÇÕES ESTRUTURAIS DA METRÓPOLE**

No passado recente, início do século XX, a circulação era feita predominantemente por bondes e pelos trens de subúrbio. Em razão do alto custo dessas modalidades e da baixa capacidade e rapidez de ampliação, a expansão urbana foi por algum tempo controlada por esses meios de transportes, gerando configurações urbanas relativamente compactas. É o que ocorreu no início com as expansões de São Paulo e Campinas. Com o declínio do transporte sobre trilhos e o advento do ônibus e do transporte individual, as cidades conheceram um crescimento mais espraiado, ainda tendo como base e referência os centros tradicionais das cidades.

Atualmente, a situação vem sendo modificada radicalmente. É certo que Campinas e São Paulo são cidades que ainda crescem vinculadas a modalidades de deslocamento indutoras de um crescimento com certo grau de continuidade e coesão – ônibus, metrô e trem de subúrbio (estes dois últimos apenas para São Paulo) –, mas a extensão e a descontinuidade das metrópoles em seu funcionamento contemporâneo estão ligadas às redes viárias de circulação rápida e à disseminação do uso do automóvel e dos ônibus fretados cuja circulação nas ruas dessas metrópoles já se tornou um novo problema urbano (3).

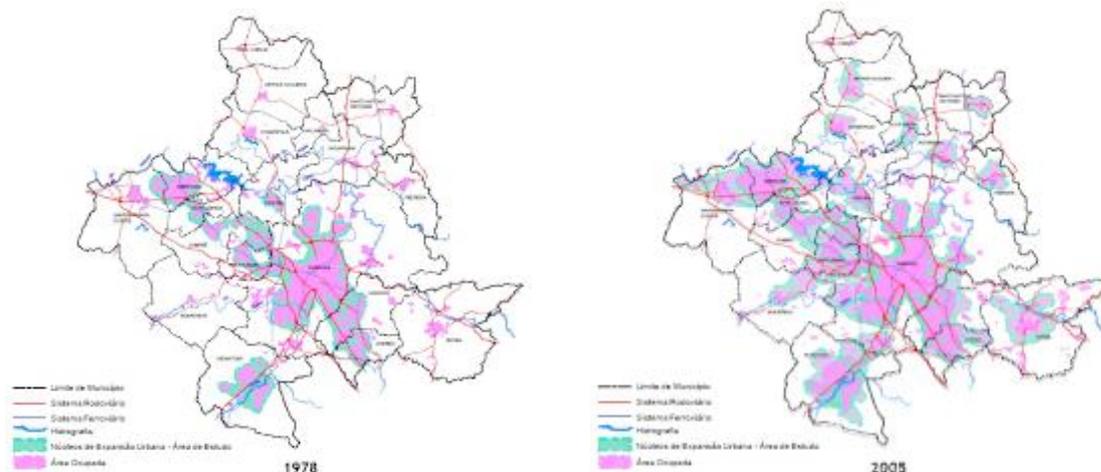


FIGURA 2 – Região Metropolitana de Campinas: comparação da área urbanizada – 1978 e 2005.  
 FONTE: CAIADO, Maria Célia Silva & PIRES, M.C.S 2006.

No caso da metrópole de Campinas, em sua relação com a megalópole, a rede de circulação rápida toma corpo, principalmente, nas rodovias Anhanguera, Dom Pedro e Bandeirantes, esta última, por ser uma rodovia segregada, favorece ainda mais a expansão metropolitana de forma descontínua. A circulação por essas vias expressas, como é possível constatar pelo excesso de veículos divulgado nas emissões radiofônicas, aumentou muito nos últimos 20 anos e dá a medida das possibilidades de colonização do ambiente metropolitano. Sua maior ou menor abrangência e extensão territorial está condicionada pela velocidade de deslocamento, que será tanto maior quanto maior for a velocidade, considerando um mesmo intervalo de tempo. Atualmente a referência média desse intervalo para a região de Campinas varia entre uma hora e meia e duas horas, o que significa que a colonização a partir dessa metrópole pode chegar até São Carlos e, evidentemente, até São Paulo.

Portanto, o alongamento dos deslocamentos cotidianos faz transparecer não apenas o crescimento e a expansão da metrópole, mas indica também a forma como ocorre esse crescimento: de um lado por expansão da mancha urbanizada, mantendo ainda alguma continuidade e adicionando novos subconjuntos urbanizados e, por outro, com descontinuidade e mudança de escala da metrópole, regido por movimentos cotidianos e cíclicos.



Fonte: Instituto Geográfico e Cartográfico - IGC, Departamento de Estrada de Rodagem - DER e Emplasa.

FIGURA 3 – Macrometrópole: rede de vias expressas. Empraza, 2007.

Em razão desses processos, é possível encontrar e identificar elementos de natureza metropolitana em territórios não contíguos e aparentemente não metropolitanos. Isso é visível tanto na incorporação de municípios como Hortolândia, Indaiatuba, Valinhos, Sumaré, entre outros, ou situações mais recentes como os novos condomínios situados no entorno de Campinas e municípios vizinhos.

Nesse contexto urbano, complexo e contemporâneo, é possível ampliar o debate sobre a esfera da vida pública contemporânea e suas relações com sistema de espaços livres, o que será apresentado nos tópicos seguintes.

#### 4. NOVAS DINÂMICAS ESPACIAIS: INDÍCIOS E HIPÓTESES.

O trabalho proposto pretende uma reflexão sobre as novas formas de expansão e crescimento metropolitano associando-as às novas formas de expressão da esfera da vida pública, às novas formas de sociabilidade e, como decorrência, às modificações na vida urbana e suas sobredeterminações em relação aos espaços de uso público.

Nossa hipótese é que essas transformações não se resumem a novas denominações para caracterizar um processo ampliado de urbanização – conurbação, urbanização dispersa, fragmentada, megalópole –, mas que constituem um modo de vida e de produção

específicos, fundados nas novas redes de comunicação e nas novas práticas cotidianas e cada vez mais individualizadas. Tudo isso em sobreposição de práticas espaço-temporais, em que o convívio, o encontro se dão em muitas esquinas, das ruas, das praças, das 'praças de alimentação', das redes de relacionamento na internet. Esse espaço e tempo urbano articula e conflita o novo e o velho, o lugar e o mundo, o público e o privado, o trabalho e o ócio, as ordens hegemônicas e as táticas para atravessá-las cotidianamente, os controles informacionais e as práticas comunicacionais.

Essa nova dinâmica, com suas manifestações sociais e individuais, estaria, por um lado, provocando transformações no uso do espaço público e, por outro, engendrando novos espaços de circulação e sociabilidade, colocando em xeque as tradicionais hierarquias urbanas: os sistemas de circulação e transportes, os sistemas de produção e consumo e os sistemas de espaços livres.

Nas metrópoles que dispõem de sistemas de transportes rápidos, sua organização tende a favorecer a centralização dos fluxos a partir de grandes plataformas de circulação e transporte, gerando com isso novas organizações e hierarquias urbanas. Na medida em que praticam o ponto a ponto, segundo o princípio do "efeito túnel" (Ascher, 1995), convergem para diminuir ou mesmo anular a importância das localizações intermediárias, favorecendo a concentração da dinâmica metropolitana sobre os nós desse sistema. Em metrópoles como Campinas, onde ainda não existe esse tipo de infra-estrutura, a centralização dos fluxos tem menor influência relativa (terminais de ônibus urbanos e interurbanos) e as transformações das hierarquias tradicionais são influenciadas por elementos difusos, em razão do transporte individual, dos ônibus fretados e da individualização das práticas de produção e consumo. Portanto, as novas hierarquias apresentariam, no contexto da metrópole de Campinas, uma complexidade distinta, difusa, tornando mais difícil tanto sua definição geográfica quanto sua representação.

Este novo conjunto de elementos relativos á megalópole tem influência significativa não somente no uso dos espaços urbanos, mas também na definição de quantidades, de localização e de concepção de novos espaços destinados a essas atividades que ocorrem cada vez mais em razão de uma nova mobilidade urbana. Com isso, os primeiros indícios nos dão conta do enfraquecimento do significado dos espaços urbanos tradicionais dos encontros, dos espaços públicos. Em contrapartida, estaria ocorrendo certa privatização da cidade, onde os espaços de vivência estariam sendo associados a espaços coletivos, de caráter coletivo e gestão privada.

## 5. PAISAGEM E AMBIENTE: A 'NATURALIZAÇÃO' DAS ESCOLHAS

A metrópole ou megalópole, conforme descritas e definidas neste trabalho –, do ponto de vista da gestão, é, no mínimo, complexa. Apesar de algumas tentativas de constituição de uma coordenação das atividades na escala da metrópole, nenhuma autoridade global de gestão existe de fato. Isso não é um problema exclusivo das metrópoles brasileiras, mas uma dificuldade que afeta indistintamente essa forma de aglomeração nos diferentes países. No entanto, ela existe, e funciona, com crises, incoerências e custos sociais e ambientais.

Não há, porém, como negar que nos últimos anos a preocupação com o ambiente generalizou-se e foi inserida em diferentes áreas da atividade humana. Na verdade, a preocupação ambiental não é assim tão recente, existe a algumas décadas, entretanto, por um bom tempo, sua manifestação foi marginal. As restrições ambientais não eram mandatórias. Atualmente, mesmo com dificuldades de diferentes níveis, é possível afirmar que sim, que elas começam a influenciar de forma objetiva e legal sobre o território. No que diz respeito ao urbanismo e ao planejamento urbano, as questões relativas à paisagem e ao ambiente têm estado presentes de forma crescente nos debates na academia e na sociedade. A esse respeito, Ascher (1995, p.257-8.), expressa essa dupla transformação que aproxima ambiente, paisagem e urbanismo:

... no momento em que as referências a uma cidade ideal perderam sua força e que os postulados ideológicos que forneciam os modelos de cidade estão em crise, os paisagistas aparecem como os únicos a ter princípios suficientemente gerais para fornecer os conceitos para as grandes operações estruturantes: o respeito à paisagem, a adequação à geografia do lugar, a consideração do lugar, a variedade de espécies, etc. Assim, a inscrição da cidade na "paisagem" e a integração da paisagem no projeto de urbanismo aparecem como os princípios urbanísticos largamente compreensíveis e aceitáveis pelos diversos atores".

De fato, no contexto francês, nas discussões mais recentes sobre "Le Grand Paris", é possível encontrar diferentes manifestações nesse sentido, onde a paisagem ganha importância na definição do futuro da grande aglomeração.(4)

A propósito das afirmações citadas e tomando como base a realidade brasileira, o fato de atualmente existirem critérios e restrições legais relativos à preservação do ambiente natural consubstancia, entre nós, a possibilidade de interferir efetivamente sobre o território. Entretanto, ainda estamos longe da definição de grandes partidos paisagísticos para a metrópole, os planos mais recentes para Campinas (2006), por exemplo, abordam de forma extremamente tímida esta questão. Portanto, a observação dos atuais critérios ambientais

tem a qualidade de provocar a incorporação de quantidades significativas de espaços livres, principalmente nas áreas de expansão do território urbanizado. Por outro lado, esses mesmos critérios ambientais, em seu formato legal, não trazem implícitos as formas de incorporação desses novos espaços livres à estrutura urbana e à paisagem da cidade. Por enquanto o que temos é uma nova complexidade, a preservação de espaços com critérios e qualidades ambientais e paisagísticos, sem que com isso esteja garantida a existência da paisagem e sua publicidade. Preserva, portanto, espaços de futuro, espaços de possibilidade.

Isso, entretanto, não retira a importância do momento atual, totalmente propício a naturalizar algumas escolhas e introduzir critérios socioambientais como parâmetros de um novo urbanismo. Os termos e os temas que a inserção da paisagem e do ambiente trazem implícitos – esfera da vida pública, espaços livres e paisagem – na era da megalópole são, entretanto, de complexidade bem maior que a simples definição de áreas livres, praças e largos. Ainda nos encontramos em debates tendo como referência a Lei n.6.766/79, ou seja, um marco legal sem nenhuma atualidade quando as questões envolvem ambiente, paisagem e a metrópole contemporânea. Assim, mesmo que na forma de indícios, o estudo das transformações engendradas pela metrópole sobre o movimento cotidiano de seus habitantes, sua relação com os novos espaços de vivência e de preservação é de fundamental importância quando o assunto é a paisagem e o sistema de espaços livres.

## **6. MEGALÓPOLE: ESFERA DA VIDA PRIVADA E ESFERA DA VIDA PÚBLICA**

A discussão envolvendo a esfera da vida pública na contemporaneidade remete, necessariamente, ao seu complementar e aparente oposto, a esfera da vida privada. Do ponto de vista urbanístico, a “oposição” entre a esfera da vida privada (a habitação, a intimidade) e a esfera da vida pública, de meados do século XIX até início do século XX, evocou os espaços de uso público e em grande parte produzidos pelo setor público (as passagens comerciais, as galerias, muito comuns no século XIX, eram espaços privados de uso público, gerados para a coletividade), mas sem utilizar a denominação genérica de “espaço público” e muito menos esfera da vida pública. Tratava-se mais propriamente de ruas, praças, parques. Já em outra instância, incluía também os espaços destinados aos mercados, as feiras, as manifestações religiosas e as festas.

Posteriormente, com a Carta de Atenas, o urbanismo moderno nos traz novas noções, introduzindo denominações como espaços verdes, superfícies livres, instalações comunitárias, espaços de lazer e diversão, e com eles acrescentou-se uma imprecisão até

então inexistente entre os domínios privado e público, que em parte permanece até hoje. Os espaços públicos, ou os espaços de domínio público até então, segundo Bernard Huet (2001, p.147-8), atuavam como estruturadores do espaço privado, eram ordenadores dos objetos arquitetônicos. Com o urbanismo moderno são transformados em espaços residuais.

No Brasil, segundo Sergio Luiz Abrahão, essa discussão envolvendo a expressão espaço público e seus diferentes significados aparece claramente nas apresentações do Seminário Internacional Centro XXI, realizado em São Paulo, em outubro de 1995. Participaram desse seminário “os principais mentores e articuladores de algumas das mais notórias intervenções ocorridas naqueles anos em cidades européias, como Paris, com Bernard Huet e, principalmente Barcelona, com Jordi Borja e Manuel de Solá-Morales” (Abrahão, 2008, p. 44).

De modo geral, os autores das apresentações desse seminário deixam claras sua posição e a importância por eles atribuída ao espaço público enquanto elemento estruturador da cidade. Entretanto, é importante ressaltar e diferenciar duas concepções que protagonizaram de forma marcante esse seminário e que são importantes na reflexão proposta por este texto. Para Jordi Borja, o espaço público “não era o espaço residual, compreendido entre a fachada e a rua, nem o vazio considerado público apenas por razões jurídicas, mas sim o ‘espaço cidadão’: espaço urbanístico, cultural e político, cuja configuração espacial considerava de fundamental relevância para a forma da cidade” (ibidem, p.48). Já Solá-Morales, “defendeu a manutenção e requalificação de todos os espaços que conformavam o cotidiano de uma sociedade, independentemente de serem de domínio público ou não” (ibidem, p.55). Com este posicionamento, propunha intervir nos lugares por ele identificados como espaços coletivos: um tecido que, como os espaços públicos, configuravam os “itinerários mestres da vida do cidadão” (Solá-Morales, 2001, p.102).

Em nosso entender, algumas dessas posturas quanto a espaço público e esfera da vida pública perdem relevância ou podem ser relativizadas quando se trata de manifestações contemporâneas. Nesse novo contexto, a ‘oposição’ público-privado, em seu sentido mais amplo de esfera pública e esfera privada, vai muito além da oposição interior-exterior, espaço livre-espaço edificado. A relação da esfera da vida pública contemporânea com os espaços livres tornou-se mais complexa. A recomposição espacial das atividades de um cotidiano engendrado como parte do significado de megalópole retira parte da inter-relação tradicional entre esfera da vida pública e os espaços livres de caráter público. Atualmente existem vários estudos tratando da redução sistemática da vida pública nos lugares públicos (ABRAHÃO, 2008, p.146).

Esse novo entendimento da inter-relação entre esfera da vida pública e os espaços livres de uso público é visivelmente influenciado por uma série de elementos que caracterizam o modo de vida contemporâneo em universo megalopolitano. Essa distinção é fundamental para que não se generalizem soluções para universos e situações em que o problema ainda não existe. Isto posto, podemos indicar alguns dados e/ou elementos que tem concorrido para modificar a inter-relação entre esfera pública e espaços livres de uso público:

- A incorporação ao ambiente privado, à habitação, de funções que em outros tempos eram realizadas em espaços exteriores: 1- o trabalho, que mesmo para atividades terciárias tradicionais (bancários, jornalistas, ...), pode atualmente ser realizado em casa; 2- o lazer, onde a televisão toma lugar do cinema; 3- a internet limitando os encontros físicos tanto pessoais como comerciais);
- A mobilidade crescente da maior parte da população (estratos de renda A, B e C) e o enfraquecimento das relações sociais de proximidade, tornando obsoletos, do ponto de vista da vivência e utilização, uma parte dos espaços públicos de vizinhança e os equipamentos de bairro. Não são raras as reclamações de que praças em bairros residenciais de renda média e alta, sobretudo de baixa densidade, são locais abandonados ou mal utilizados, tornando-se inseguros e indesejáveis.

Do ponto de vista da construção e da gestão dos espaços que gozavam de estatuto essencialmente público, também ocorrem redefinições significativas:

- O desenvolvimento de novas infra-estruturas possibilitando deslocamentos mais rápidos, seja por meio de transporte individual, seja por meio de coletivo (rodovias e vias expressas);
- As concessões (cada vez mais numerosas) à iniciativa privada de serviços que eram essencialmente públicos. Com isso, os serviços e os espaços públicos a eles vinculados passam a ser gerenciados a partir de lógicas privadas (metrô, estações de trem, terminais de ônibus, etc.).

Essas redefinições modificam substancialmente as formas de uso e os próprios espaços relacionados com a vida pública, de modo que esses, muitas vezes, se assemelham a espaços privados de uso coletivo. Portanto, a concepção de Solá-Morales, ao conceder importância não exclusiva aos espaços públicos, mas aos espaços de uso coletivos que conformam a vida cotidiana dos cidadãos, parece-nos colocar a discussão em um patamar mais abrangente e pertinente a essa nova dinâmica urbana, megalopolitana, em que as noções de público e privado se transformam e são objeto de questionamentos e redefinições.

Os espaços públicos, ou melhor, os espaços que atualmente hospedam a vida pública – livre ou construído, público ou privado – dependem das práticas que acolhem, que tornam possíveis, ou ainda, práticas que esses mesmos espaços favorecem a existência. Assim, em um determinado espaço, são os passantes – fato que em nosso entender já constitui vida pública – que, em suas atividades e suas interações, podem caracterizar e diferenciar a esfera pública da esfera privada (ASCHER, 1995, p.257-8).

Nas situações metropolitanas contemporâneas o coletivo assume de forma cada vez mais freqüente o caráter de (uso) público, exprimindo certa privatização da cidade. Nesse contexto, é preciso questionar tanto o significado quanto a concepção dos espaços onde se desenvolve a vida pública, ou seja, onde se expressa de fato a esfera da vida pública. Por extensão, também devem ser colocados sob análise os espaços hoje destinados por lei como *locus* da vida pública.

## **7. CONSIDERAÇÕES FINAIS – ESPAÇO PÚBLICO E ESFERA DA VIDA PÚBLICA**

A relação entre espaço público e esfera da vida pública nos coloca questões de fundamental importância. De um lado, o modo de vida diretamente influenciado pelo contexto megalopolitano sugere certo esvaziamento da vida pública nos lugares públicos tradicionais. Esta não é uma verificação recente e sobre ela já se manifestaram vários autores. (5) Levando em consideração essa afirmação sobre a perda de significado dos espaços públicos tradicionais, podemos inferir que as práticas e a própria legislação urbanística estariam superdimensionando as diferentes escalas de espaço público: da habitação, dos espaços de vizinhança, aos espaços na escala metropolitana (Ascher, 1995, p. 260). Nesta reflexão, é importante esclarecer que a consideração de superdimensionamento traz implícita a idéia de espaços destinados a funções de caráter público – lazer, diversão e encontro – e que são espaços em que predomina o vazio social, o não uso.

Em uma primeira avaliação, portanto, restrita aos termos de sua função na esfera da vida pública, esses espaços não estariam cumprindo sua função social. Cabe ressaltar que essa não é a única função dentre as funções possíveis de um espaço livre público. Acrescentando maior complexidade a essa análise, a urbanização das cidades brasileiras, especialmente nas principais cidades e metrópoles, não ocorre de forma a constituir espaços edificados definitivos. É bastante comum a verticalização e o adensamento de bairros inteiros concebidos inicialmente como áreas horizontais. Desse modo, o que em um primeiro momento da história de uma cidade poderia ser classificado como

superdimensionado, em um segundo momento pode perder essa conotação ou mesmo mostrar-se exíguo (6).

Outra questão igualmente relevante é o papel ambiental dessas áreas, contribuindo para a permeabilidade e drenagem urbana e, quando arborizadas, favorecendo a amenização do microclima, podendo, inclusive, incrementar a biodiversidade.

Feitas essas considerações, também não podemos nos furtar ao que nos mostra a realidade de vários desses espaços. No estudo dos espaços livres, quantos desses locais não se encontram totalmente abandonados e permanentemente vazios? Quantos desses espaços, apesar de propriedade pública, ainda aguardam por uma qualificação mínima?

Qual a razão do abandono e do vazio a que foram confinados os espaços programados para o uso público? Em uma primeira aproximação poderíamos inferir sobre a incapacidade administrativa de projetar e programar espaços com certa atratividade, o que em parte é correto, até mesmo porque o sentido atual desses espaços não tem sido devidamente retomado e problematizado. Dito de outra maneira, poderíamos indicar a inadequação desses a dar suporte a atividades coletivas ou públicas que passaram a ocorrer mediante novas formas e em locais distintos dos programados como espaços públicos.

Portanto, mais importante que se ater às predeterminações legais atualmente existentes sobre espaços e equipamentos de uso público, seria um questionamento se eles realmente correspondem às práticas atuais e às necessidades da população, sejam elas oriundas de seu papel ambiental, de lazer ou de vida pública.

Por certo, não se trata de substituir ou negar a importância dos espaços tradicionais de uso público e dos contextos locais. A cidade e a vida urbana são frutos de conflitos e acumulações. Mesmo defendendo a importância dos espaços e das vivências derivadas da megalópole, não há como negar que é nas periferias mais ou menos consolidadas que vive parte significativa da população megalopolitana – rendas C, D e E –, e é nas ruas – espaço público por excelência –, nos campinhos de futebol de periferia e, eventualmente, nas praças e parques quando existentes e implementados que se realiza parte significativa dos encontros públicos dessa parcela da população, relacionando-se (sem dúvida) aos bares, mercadinhos, *lan houses*, igrejas, bailes e similares.

Assim, não se trata nesta reflexão, de contrapor e/ou descartar a necessidade de qualificação desses espaços públicos da periferia com a necessidade de valorizar igualmente os espaços da vida pública de natureza megalopolitana. Essas são, por assim dizer, as faces visíveis, o caso e o descaso da esfera pública contemporânea na megalópole do Sudeste.

Portanto, voltando ao foco central desta reflexão, se parte das relações de vizinhança se retrai, é deslocando-se, de um lado, em direção ao “hábitat”, à intimidade, e, de outro, em direção à cidade, à vida pública e coletiva. O desenvolvimento das sociabilidades e das práticas megalopolitanas é o correlato daquele das práticas em domicílio: se é certo que, sob determinadas condições, os habitantes das megalópoles freqüentam cada vez menos a vida pública existente nos seus bairros – os cinemas, os comércios, os bares, as igrejas –, provavelmente eles passam cada vez mais tempo em espaços ligados à atividade de circulação e deslocamento e utilizam cada vez mais os espaços especificamente megalopolitanos: os centros comerciais integrados, os parques, os grandes equipamentos de lazer, os “centros” de negócios, as “zonas” de atividades, os “pólos” científicos e técnicos.

Se esse ‘declínio do espaço público’ vem realmente ocorrendo, como afirmam diferentes autores (7), o futuro da cidade será marcado por uma profunda redistribuição do espaço público, diminuindo o uso de espaço de propriedade e gestão pública e aumentando aqueles de propriedade e/ou gestão privada. Essa privatização da cidade, do ambiente público, pode ter conseqüências bastante graves, no sentido de induzir, ou mesmo provocar processos cumulativos de inclusão-exclusão (SECCHI, 2006, p.181).

Dessa situação é possível concluir que o sistema de espaços livres ou edificados, públicos e privados adquire, na metrópole contemporânea, significados mais amplos e complexos. Com isso, urbanistas e administradores devem acordar igual atenção a esses espaços da megalópole, pois são também lugares que, muito além da necessidade de qualificar e adaptar, podem igualmente significar a manutenção de espaços democráticos. Portanto, a consideração da esfera da vida pública na análise dos sistemas de espaços livres públicos não pode, de forma alguma, manter-se reduzida apenas aos seus papéis mais comumente destacados – lazer e conservação ambiental –, mas desenvolver-se também como locais que poderão garantir a inclusão e a democratização dos novos espaços incluídos no cotidiano dos habitantes da metrópole, lugares que dão suporte, comportam e importam na vida cotidiana: circulação, transbordo, comércio, trabalho, consumo, lazer e esporte, considerando a potencialidade e a qualidade de convívio público de todos esses espaços.

## Notas

(1) Desde 2005, encontra-se em tramitação na Assembleia Legislativa de São Paulo projeto de lei que institui a Região Metropolitana de Sorocaba. Pelo Projeto, a RMS conterà 16 municípios, que apresentam mais de 1,5 milhão de habitantes (estimativa de 2009). A Região Administrativa de Sorocaba possui o quarto maior PIB do Estado de São Paulo, atrás da Região Metropolitana de São Paulo e das Regiões Administrativas de Campinas e São José dos Campos.

(2) Guarulhos, integra a região metropolitana de São Paulo. Indaiatuba, integra a região metropolitana de Campinas.

(3) No caso de São Paulo, em razão da dimensão alcançada por esse tipo de transporte, a Secretaria Municipal de Transportes – SMT – se viu obrigada, com a Portaria n.58/09, a estabelecer regras específicas para a atividade de fretamento no Município.

(4) Ver a esse respeito o número 376 da revista *L'Architecture d'Aujourd'hui*, fevereiro-março, 2010, totalmente dedicado às discussões sobre a "Grande Paris", onde dez equipes de arquitetos e outros especialistas apresentam propostas para o futuro da megalópole.

(5) O 'declínio do espaço público' tem sido uma temática recorrente nos últimos 100 anos, mesmo antes do advento das novas condições de urbanização tratadas aqui neste texto. Choay em seu livro 'O Urbanismo', refere-se a Camilo Sitte, um urbanista do final do século XIX, dando conta deste declínio do uso dos espaços públicos como esfera pública e afirmando que sua única razão de ser consistia em proporcionar mais ar e luz. Mais recentemente, na segunda metade do século XX, inicialmente J. Jacobs e, posteriormente, Richard Sennet com o livro "O Declínio do Homem Público" dedicam, cada um a seu modo, várias páginas argumentando sobre a perda de importância do espaço público.

(6) Esta reflexão não tem correlação alguma com a flexibilização da Lei n.6.766/99 trazida pela sua atualização na forma da Lei n.9.785, de 1999, a qual permite ao poder público municipal redefinir diversas questões a respeito do parcelamento do solo. A flexibilização proposta na Lei n.9.785/99 responde, de forma mais explícita, aos interesses imobiliários locais, sem jamais entrar na discussão dos espaços públicos enquanto interesse público, enquanto função, qualificação e quantidade dos espaços de caráter e uso público no contexto da metrópole e, menos ainda, da megalópole.

(7) Assim como na nota de número 5, é possível indicar vários outros autores, ainda não citados, constantes nas referências bibliográficas e que tratam dessa retração de uso e do declínio do espaço público: Ascher, François - *Metapolis ou l'avenir des villes*; MONGIN, Olivier - *A condição urbana: a cidade na era da globalização*; SECCHI, Bernardo. *Primeira lição de urbanismo*.

## 8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAHÃO, Sergio Luis. *Espaço público: do urbano ao político*. São Paulo: Annablume; Fapesp, São Paulo, 2008.

ASCHER, François. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: Odile Jacob, 1995.

BESSE, Jean-Marc. *Voir la terre: six essais sur le paysage et la géographie*. Arles: Actes Sud: ENSP, 2000.

BOERI, Stefano. Apuntes para un programa de investigación. In: FORT, Francine ; ARC, Michel Jacques. (Org.) *Mutaciones*. Barcelona: Revue Centre d'Architectures, 2003.

CANO, Wilson; BRANDÃO, Carlos A. (Coord.). *A Região Metropolitana de Campinas: urbanização, economia, finanças e meio ambiente*. Campinas: Editora da Unicamp, 2002.

CHOAY, Françoise. *O urbanismo*. Editora Perspectiva, São Paulo, 2005.

DELGADO, Manuel. *El animal publico*. Barcelona: Anagrama, 1999.

DUPUY, Gabriel. *L'urbanisme des reseaux*. Paris: Armand Collin, 1994.

HARVEY, David. *Espaços da esperança*. São Paulo: Loyola, 2004.

HUET, Bernard. Espaços públicos, espaços residuais. In: *Os centros das metrópoles: reflexões e propostas para uma cidade democrática do século XXI*. São Paulo: Associação Viva O Centro, 2001. p.147-8.

MONGIN, Olivier. *A condição urbana: a cidade na era da globalização*. Editora Estação Liberdade, São Paulo, 2009.

QUEIROGA, Eugenio; BENFATTI, Denio. Entre o nó e a rede, dialéticas espaciais contemporâneas – O caso da Metrópole de Campinas, diante da Megalópole do Sudeste do Brasil. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Rio de Janeiro, v.9, n.1, maio 2007a.

\_\_\_\_\_. Sistemas de espaços livres urbanos: construindo um referencial teórico. *Paisagem e Ambiente* – Especial ENEPEA 2006, n.24, FAU USP, 2007b.

REIS, Nestor Goulart. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes; Fapesp, 2006.

SECCHI, Bernardo. *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SENNET, Richard. *O Declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. Companhia das Letras, São Paulo, 1988.

SOLÁ-MORALES, Ignasi. *Territórios*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

SOLÁ-MORALES, Manuel de. Espaços públicos, espaços coletivos. In: *Os centros das metrópoles: reflexões e propostas para uma cidade democrática do século XXI*. São Paulo: Associação Viva O Centro. 2001.