

ateliés

maquinaria

ESPAÇOS PÚBLICOS DA METRÓPOLE CONTEMPORÂNEA: REFLEXÕES SOBRE
O CASO DE CAMPINAS

| Marina de Camargo Assumpção Gontijo, Eugenio Fernandes Queiroga

Arquiteta | Mestre em Urbanismo, 2005, pelo Programa de Pós-Graduação
em Urbanismo CEATEC PUC-Campinas | mcagontijo@uol.com.br

Professor doutor | Programa de Pós-Graduação em Urbanismo
CEATEC PUC-Campinas | queiroga@usp.br

ESPAÇOS PÚBLICOS DA METRÓPOLE CONTEMPORÂNEA: REFLEXÕES SOBRE O CASO DE CAMPINAS

CAMPINAS: DAS FERROVIAS ÀS INFOVIAS

A implantação de extensa malha férrea no Estado de São Paulo, impulsionada, sobretudo, pela economia cafeeira entre as três últimas décadas do século XIX e as três primeiras do século XX, propiciou o estabelecimento de uma rede urbana bastante estruturada. Campinas se constituiu em um dos mais importantes nós ferroviários já no último quartel do século XIX, sediando duas das mais ricas estradas de ferro do país (Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1872, e Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, 1875), além de outras de menor porte. A riqueza do café e a malha ferroviária campineira possibilitaram à cidade tornar-se um grande centro comercial e de serviços para extensos territórios interioranos, inclusive fora da província de São Paulo. Não fossem os surtos de febre amarela do final dos dezenove e a passagem para o regime republicano, a rivalidade, à época, entre Campinas e a capital do Estado poderia ter tido outros desdobramentos.

A partir da crise de 1929, o declínio da cultura cafeeira implica um prenúncio da decadência do transporte ferroviário paulista. Parte dos recursos outrora investidos no café, trilhos e trens transferiu-se para outras culturas e para atividades urbanas, notadamente fabris, a partir das políticas de industrialização promovidas por Getúlio Vargas e por Juscelino Kubitschek. Tal industrialização se fez de maneira concentrada em algumas cidades, principalmente em São Paulo e alguns municípios vizinhos, mas também em

Campinas, Sorocaba, Jundiaí, São José dos Campos, Taubaté e Ribeirão Preto, para citar apenas os principais municípios.

No contexto de valorização da imagem da cidade de Campinas, na década de 30 do século passado, realizaram-se iniciativas para promover um planejamento geral, culminando na elaboração do Plano de Melhoramentos Urbanos, do urbanista Francisco Prestes Maia (Badaró, 1996). O urbanismo de Prestes Maia reportava à figuração legada a Paris pelas reformas promovidas por Haussmann: amplas avenidas, perspectivas focadas em monumentos, regularidade no gabarito das construções etc. (Lima, 2000). O plano remontou a um urbanismo que, enquanto cuidou de garantir as condições de funcionalidade e higiene da cidade, também compôs perspectivas, procurando configurar uma nova imagem urbana.

Em consonância ao urbanismo moderno-racionalista, ocupou-se Prestes Maia em desenhar a cidade para o automóvel – à época um promissor ator para a mobilidade urbana –, ainda que recorresse a tipologias urbanísticas pré-modernas.

Desde o Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas (realizado na cidade entre 1934 e 1962) até a década de 1970, o planejamento urbano no município priorizou o transporte e o fluxo de veículos, com a criação de largas avenidas radiais e perimetrais, viadutos e rotatórias cercadas por bairros consolidados e uma periferia em formação.

A partir dos anos 1950, desencadeou-se um forte movimento de horizontalização e periferação, localizado principalmente nos eixos das rodovias Anhangüera e Santos Dumont, induzindo à abertura de novas áreas de ocupação para a população de baixa renda, impactando, nas décadas seguintes, municípios vizinhos a Campinas.

Nos anos 1970, quando se consolidou o processo de industrialização do município de Campinas, a expansão urbana da cidade passou a apresentar grande dinamismo, dando início à conformação da primeira e mais importante metrópole do interior paulista.¹

Desde a década de 1980, o processo de horizontalização e periferação se repete, porém agora também inclui a implantação de condomínios residenciais e loteamentos fechados voltados às classes média-alta e alta, situados, principalmente, na região leste de Campinas, daí seguindo para os municípios de Valinhos e Vinhedo. Esse padrão de ocupação também se destaca em Indaiatuba e, de maneira desigual, está presente em quase todos os municípios da Região Metropolitana.

O crescimento urbano continua gerando uma mancha urbana extensa e fragmentada, permeada por vazios urbanos, produzindo conurbações, notadamente estruturadas por eixos rodoviários. Ao longo de importantes rodovias se estabelecem não apenas indústrias isoladas, mas loteamentos fechados de alto e médio padrão, condomínios industriais, de serviço, complexos empresariais, *shoppings centers*, grandes estabelecimentos comerciais, centros universitários e de pesquisa, constituindo-se em verdadeiros corredores metropolitanos, elementos significativos do “meio técnico-científico-informacional” (Santos, 1996): *infovias* em *stricto e lato sensu*.²

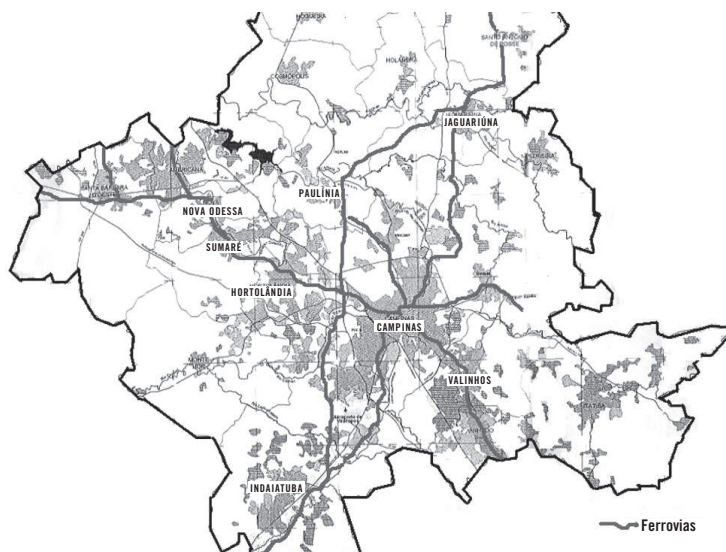


Figura 1 – A fragmentada mancha urbana da Região Metropolitana de Campinas.

DESENHO: QUEIROGA, SOBRE BASE EMBRAPA/NESUR-UNICAMP (2003)

ESFERAS DE VIDA NA METRÓPOLE CONTEMPORÂNEA

Com a dispersão da vida urbana, a multiplicidade de funções foi sendo aos poucos enfraquecida, visando, entre outras coisas, disciplinar os usos dos espaços, circunscrevendo grupos sociais a determinados locais. Em certa medida, trata-se de herança do modernismo que priorizou a segmentação, especialização e funcionalidade do traçado urbano, integrando os espaços através das grandes vias cuja modernidade residiria em sua capacidade de produzir circulação motorizada (Frugoli Junior., 1995).

A metrópole vem se modernizando de maneira extremamente heterogênea, com “bolsões” de riqueza ao lado de tantas outras áreas com problemas sociais. Soja (1994, p.154), analisando Los Angeles, afirmara que a “nova metrópole é crescentemente ‘descentralizada’ e cada vez mais um mosaico de desenvolvimento geograficamente desigual...”. Essa afirmação é válida, também, para grandes cidades brasileiras, especialmente para a metrópole campineira.

Heitor Frugoli Junior. (1995, p.76) descreve a transformação do modo de vida da classe média alta:

Boa parte dos integrantes dessas classes médias, notadamente aqueles situados num patamar de alto poder aquisitivo, integram-se cada vez mais a um modo de vida que se traduz, nas metrópoles, num padrão funcional caracterizado por uma espécie de “circuito”, incluindo “moradias fechadas”, trabalho em complexos empresariais, consumo em supermercados, shoppings, circulação em veículos particulares, etc. Articula-se neles um modo de vida distinto, segregado e diferenciado, evitando o máximo possível o contato com espaços públicos e sua diversidade de grupos sociais.

A vida apressada das grandes cidades, o medo e a violência, aliados às novas formas de entretenimento, lazer, moradia e trabalho, fazem que grande parte dos indivíduos se feche nos espaços privados, isolando o espaço público desses edifícios. Os isolamentos dos edifícios ao espaço público ocorrem de diversas maneiras: muros, grades, guaritas, vigilância armada e tecnologia avançada, que se especializa e se incrementa com rapidez, agregando valor e *status* aos empreendimentos, impossibilitando o direito de as pessoas circularem livremente pelas cidades. Dessa forma, temos a valorização da esfera privada e o enfraquecimento da esfera pública.

Esse “novo conceito” de viver nas cidades é incentivado por um setor imobiliário que alardeia uma “febre” de insegurança, criando novos padrões de edificações, que agregam *status* para vender esses “enclaves fortificados” (Caldeira, 1997).

Teresa Pires do Rio Caldeira (1997) afirma:

Ironicamente, os instrumentos do planejador modernista, com pequenas adaptações, tornaram-se perfeitos para gerar desigualdade, e não para erradicar diferenças.

...

Essas criações modernistas transformaram radicalmente a vida pública não apenas em cidades como Brasília, mas em outros contextos e intervenções diversas. Nos novos enclaves fortificados, esses instrumentos são usados não para destruir espaços privados e produzir um espaço público total unificado, mas exatamente para destruir espaços públicos. Seu objetivo é alargar alguns âmbitos privados para que cumpram funções públicas, mas de maneira segregada ... Eles não se subordinam nem às ruas e ao espaço público, nem a instituições e edifícios circundantes. Em outras palavras, a relação que estabelecem com o resto da cidade é de evitação; dão-lhe as costas.

Vive-se uma “realidade irreal”, parcial, de acordo com a classe social. Nos bairros residenciais da metrópole de Campinas, principalmente de classes média-alta e alta, encontram-se poucas pessoas na rua. Muros altos, grades, guaritas de condomínios fechados separam a área privada da área pública.

A tipologia das residências que isola a rua e a segmentação da cidade que deixa o comércio concentrado e longe das residências contribuem para que as pessoas utilizem o transporte individual, diminuindo assim o número de pessoas que circulam nas calçadas. Dessa forma, a pequena utilização do local gera um ciclo de desuso: quanto menos gente usa o lugar, menos interessante ele fica, com menos vida e menos pessoas querem utilizá-lo, assim tornando-o inseguro e perigoso.

Esse processo existe e se amplia, porém não é possível concluir que não existe vida nos espaços públicos dos bairros residenciais.

A vida mais “lenta”, da classe de menor poder aquisitivo, com menos possibilidades de lazer, faz que muitas ruas funcionem como extensão das casas dos moradores,

com cadeiras nas calçadas, com crianças brincando e jogando futebol, pessoas conversando na calçada e pontos de ônibus. Às vezes, os espaços das ruas são utilizados para festas populares.

A população de menor poder aquisitivo tem necessidade de andar pela rua até mesmo como forma de transporte, já que o carro não é o meio mais utilizado para seus deslocamentos. O comércio e o serviço aparecem dispersos nessas áreas, sendo possível encontrar, pelos inúmeros bairros populares da metrópole de Campinas, padarias, bares, pequenos armazéns, farmácias, mecânicos, salões de cabeleireiras etc.

Dessa forma, é possível perceber como nos bairros de população de menor poder aquisitivo é mais freqüente as vias públicas terem mais movimento e fluxo de pessoas, pois os múltiplos usos favorecem que a vida pulse nesses locais, em razão da maior apropriação dos espaços públicos.

Carlos Nelson Ferreira (Santos et al., 1985, p.81) dizia que andar a pé pelos bairros tem grande importância, pois é possível resolver as coisas sem o uso de veículos, transformando em passeios prazerosos o cumprimento dos afazeres funcionais. Essa atitude corriqueira e funcional faz que o morador entre em contato com as pessoas que circulam pela redondeza, estabelecendo uma aproximação social com os freqüentadores do bairro.

A rua é um órgão vital da cidade. Há uma segurança informal, que os próprios moradores proporcionam, decorrente da ocupação dos espaços públicos. Quando não se tem movimento nesses territórios, eles se tornam impessoais, inseguros, como já afirmara Jane Jacobs (2000, p.35-7), em contundente crítica ao urbanismo moderno.

Não é correto, no entanto, apenas associar o uso do espaço público aos pobres. Em alguns bairros de média e alta-renda, também se nota intenso movimento em determinados espaços públicos. Normalmente são locais densamente habitados com usos diversificados. O bairro do Cambuí, em Campinas, é um exemplo notável, sua alta densidade e padrão propiciam uma rica vida urbana, com um intenso uso comercial e de serviços que atende inclusive amplo público extralocal. A utilização das ruas e praças é intensa.

Dentro da diversidade de usos que se misturam e valorizam o espaço público, o comércio pode se destacar como uma das mais importantes. Muitas vezes, uma rua estritamente residencial com um ponto representativo de comércio se diferencia completamente de uma outra rua do mesmo bairro com as mesmas características, porém sem esse local comercial. Isso mostra a força que alguns equipamentos podem exercer no meio urbano, incluindo, entre eles, além de estabelecimentos comerciais, igrejas, escolas e outros capazes de gerar fluxos que estimulam a vida cotidiana para fora de suas residências.

Assim, podemos reafirmar, a partir do caso campineiro, que a diversidade de usos de um bairro é de extrema importância para que os espaços públicos apresentem vida de forma variada e dinâmica, dando utilizações às ruas e praças em diferentes períodos, não ocasionando o ciclo de desuso.

A área central de Campinas é um dos locais da cidade que apresentam maior interação social, apesar de a classe alta já ter abandonado o centro como moradia e estar cada vez mais se deslocando para trabalhar e comprar nos novos enclaves fortificados.

Fala-se muito da degradação do centro, porém essa consideração não se deve apenas ao abandono do poder público nesse local, que, aliás, nos últimos anos tem voltado o seu olhar para essa área. Uma parte da população conota o centro como um local degradante pelo tipo predominante de pessoas que lá freqüentam, ou seja, a população de nível de renda baixo.

Sennett (1988, p.76-9), retratando o início da modernidade européia, afirma que, quando intervenções urbanas alteravam os usos tradicionais dos espaços da cidade, ordenando-os e deixando-os mais racionais, os transformavam em locais segmentados, monofuncionais e impessoais.

PRAÇAS E “PRACIALIDADES”

O espaço público para ter vida não necessita apenas ser um belo lugar, definido por um bom desenho ou uma vista interessante. Isso não é suficiente e nem condição necessária.

Da mesma maneira que muitos espaços privados negam o espaço público, existem muitos projetos de espaços públicos que visam à passagem e locomoção e não à permanência de indivíduos nos locais, enfraquecendo a vida pública. Observam-se na metrópole campineira algumas praças monumentais, com desenhos marcantes, mas que permanecem vazias, subutilizadas, criando locais de perigo para a população. Muitas delas são localizadas em espaços onde a vida pulsa e poderiam estar servindo à população não apenas como um belo lugar para se ver, mas como um lugar para se viver, para interagir com outras pessoas (Gontijo, 2005, p.28).

Segundo Janes Jacobs (2000): “É tolice planejar a aparência de uma cidade sem saber que tipo de ordem inata e funcional ela possui. Encarar a aparência como objeto primordial ou como preocupação central não

leva a nada, a não ser problemas”.

A praça contemporânea, quando marcada por um *design* fundamentado apenas na visualidade da paisagem, quase nunca é capaz de estabelecer-se como lugar de convívio na esfera pública, da ação comunicativa, da *vita activa* (Queiroga, 2003)

Como uma categoria de entendimento dos lugares, conceitua-se o termo “pracialidade” (Queiroga, 2001): situações de pracialidades poderão ocorrer em



Figura 2 – Praça A Poderosa em Hortolândia, monumentalidade equivocada, em bairro residencial de baixa densidade.



Figura 3 – A rotatória do Castelo, outrora uma praça arborizada e cheia de vida, hoje apenas marco visual e mirante.

Figura 4 – Um campinho de futebol na periferia campineira, lugar da esfera pública.



diferentes logradouros, além daqueles oficialmente denominados praças ou largos, em razão de apropriações eventuais ou cotidianas que transcendem a funcionalidade mais específica do sistema de objetos e transformam em espaço de encontro e convívio públicos, de manifestações populares, da política *lato sensu*, da constituição cultural dos lugares, da razão comunicativa, vivida cotidianamente.

Verificam-se, portanto, locais que apresentam forte pracialidade e que não necessariamente precisam ser propriedade pública, mas que se transformam em espaços de encontro e de manifestação pública. Assim se apresentam inúmeros campos de futebol nas periferias metropolitanas, ao menos aos domingos; alguns edifícios, dado seu amplo acesso público, entre outros.

Na periferia, a ausência de espaços projetados para ócio e convivência faz que situações de “pracialidades” ocorram com grande frequência. Esses espaços são produzidos pelos próprios moradores que fazem da frente de um barzinho, ou do campinho de futebol, um ambiente acolhedor, concebidos e executados por meio de um *design* popular. A alegria desses ricos lugares nos finais de semana é contagiante, observa-se como é possível com tão pouco criar um lugar que tenha valor aos seus vivenciadores.

ESPACIALIDADES PÚBLICAS COMO QUESTÃO DE PROJETO E PLANO

É necessário que se repense sobre muitos espaços públicos que foram e ainda são produzidos. Espaços belos, mas que desconsideram a vocação, a vontade e os desejos de seus usuários.

É possível projetar lugares bonitos que sejam bem aproveitados, mas é fundamental consultar e mesmo promover a participação da população que irá vivenciar tais locais. Compreendem-se, conjuntamente, potencialidades dos espaços, “des-cobre-se” a paisagem, “re-conhece-se” os lugares.

Para Manuel de Solà-Morales (2001), a questão não é conseguir mais e mais espaços públicos, pois a cidade é a composição de espaços públicos e privados. O importante para o espaço não é a propriedade, pública ou privada, e sim a apropriação desses, a acessibilidade, se são voltados ao encontro, ao convívio, à manifestação, às ações do cotidiano etc.:

Esta é a tarefa para desenhistas públicos nos projetos de cidade: fazer destes lugares intermediários – nem públicos, nem privados – espaços não estéreis, não deixados somente à publicidade e ao lucro, mas partes estimulantes do tecido urbano multiformes.

...

A riqueza civil e arquitetônica, urbanística e morfológica de uma cidade, são seus espaços coletivos. (Solà-Morales, 2001, p.104-5)

Solà-Morales alerta para que os edifícios sejam projetados sem relegar a plano secundário a produção de espaços coletivos, nem tampouco desconsiderando seu entorno, fazendo-o integrante do projeto, não deixando a construção isolada, voltada apenas para os seus espaços internos, pois assim é possível equacionar melhor a transição entre espaços públicos e privados, de forma que a arquitetura venha a contribuir com a cidade, agregando valor aos espaços.

Ao restringirem as alternativas das tipologias urbanas, as exigências legais funcionam, no caso campineiro e não só nele, como uma camisa-de-força para os projetistas, muitas vezes deixando que espaços de qualidade sejam impedidos de ser produzidos legalmente. Planos diretores e leis de uso e ocupação do solo dos municípios da Região Metropolitana de Campinas constituem basicamente propostas viárias e de localização das atividades, o que muitas vezes só dificulta a multiplicidade do território, valorizando a segmentação das cidades.

É necessário rever a legislação para a implantação de uma nova visão do espaço urbano. Por exemplo, transformar as leis urbanas com objetivos de melhorar a qualidade das espacialidades públicas, propiciando mais alternativas de apropriações públicas dos espaços e não simplesmente adequar a metrópole para o automóvel, o loteador e o capital internacional. Hoje, freqüentemente são privilegiados os sistemas que induzem a

velocidade dos veículos, deixando o pedestre em segundo plano, até mesmo em lugares de trânsito local.

Observa-se em muitas situações do território metropolitano um enfraquecimento na relação entre o chão e as “paredes” (os edifícios do entorno imediato) das praças. Algumas praças efetivamente sumiram diante do espaço destinado aos veículos, outras ficaram reduzidas à mera condição de rotatórias (Queiroga, 2001, p.58).

Está-se em uma época de evidente valorização ideológica da esfera privada e enfraquecimento do espaço público. Não há mais ágoras, nem tampouco se tem o fim da cidade ou da história. Não se trata de um inexorável “declínio do homem público” (Sennet, 1988), mas de uma “metamorfose da esfera de vida pública” (Habermas, 1984), compreendê-la urge, conhecer suas novas espacialidades, propor lugares públicos mais atentos às condições e contradições presentes na metrópole contemporânea.

A evolução da sociedade e da qualidade de vida dos municípios metropolitanos não pode prescindir desses espaços multifuncionais voltados ao encontro, às manifestações, convívio, festas, troca e produção cultural. Renunciar à vida pública é privar-se, sem ela a *polis*, ou *metrópolis*, torna-se simples mancha urbana, fator de produção e reprodução.

NOTAS

1. Oficialmente, o Estado de São Paulo possui apenas três regiões metropolitanas, a da capital, a da Baixada Santista e a de Campinas; porém, já se constituem, de fato, ao menos mais três metrópoles regionais: a do Vale do Paraíba, a de Ribeirão Preto e a de Sorocaba.
2. A Região Metropolitana de Campinas se constitui no maior pólo industrial brasileiro nos setores de telecomunicações e informática, apresenta onze centros de pesquisa responsáveis por 15% da produção científica do país. Na região se encontra o maior *shopping center* em área bruta locável da América Latina, a maior refinaria brasileira, um parque industrial diversificado, com o segundo maior valor de produção industrial do país, menor apenas que o da Região Metropolitana de São Paulo. Dialeticamente, são também destaques: a violência urbana, o crime organizado, o maior complexo penitenciário do Estado, as altas taxas de desemprego, entre outros.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BADARÓ, R. *Campinas: o despontar da modernidade*. Campinas: Área de Publicações CMU/Unicamp, 1996.
- CALDEIRA, T. P. do R. Enclaves fortificados: a nova segregação urbana em São Paulo. *Novos Estudos Cebrap*, n.47, p.155-76, mar. 1997.
- EMBRAPA/NESUR-IE-UNICAMP. Região Metropolitana de Campinas – Cenário Físico Territorial – 2000. Campinas: Embrapa/ Nesur-IE-Unicamp, 2003. Carta em escala 1:50.000.
- FRUGOLI JUNIOR, H. *São Paulo: espaços públicos e interação social*. São Paulo: Marco Zero, Sesc, 1995.
- GONTIJO, M. *Praças com feiras: suas conseqüências para a vida urbana e seus lugares*. Campinas, 2005. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas.
- HABERMAS, J. *Mudança estrutural da esfera pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa*. Trad. Flávio Kothe. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.
- JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. Trad. Carlos Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- LIMA, S. *Os jardins de Campinas: o surgimento de uma nova cidade (1850-1935)*. Campinas, 2000. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas.
- QUEIROGA, E. *A megalópole e a praça: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa*. São Paulo, 2001. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- _____. Praças e pracialidades em *design*: da visualidade da paisagem à visibilidade dos lugares. In: I SEMINÁRIO DE SEMIÓTICA APLICADA AO DESIGN. *Anais...* Rio de Janeiro: PUC-Rio. 2003. (CD-ROM)
- SANTOS, C. N. F.; VOGEL, A.; MELLO, M. S. (Org.) *Quando a rua vira casa: a apropriações de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. São Paulo: Projeto, 1985.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SENNET, R. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. Trad. Ligia Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- SOJA, E. O desenvolvimento metropolitano pós-moderno nos EUA: virando Los Angeles pelo avesso. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. (Org.) *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: ANPUR, Hucitec, 1994.
- SOLÀ-MORALES, M. de. Ações estratégicas de reforço do centro. In: VV.AA. *Os centros das metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI*. São Paulo: Terceiro Nome, Viva o centro, Imprensa Oficial do Estado, 2001.

RESUMO

O presente artigo trata de uma velha questão – a esfera pública e seus espaços – diante de uma nova realidade – a metrópole contemporânea. Existe um contexto espacial novo, há heranças da formação socioespacial brasileira, inclusive quanto ao que se pode chamar de público no país; há restrições, mas, também, futuro... projete-se. Apresenta-se como lugar concreto das reflexões a metrópole de Campinas, sem dúvida um dos territórios mais representativos do que se pode chamar “metrópole contemporânea” no Brasil. A partir de breves notas sobre a urbanização e metropolização campineiras, constitui-se um quadro de esferas de vida dessa metrópole nova onde não se observa um inexorável “declínio do homem público”, mas sim metamorfoses das esferas privada e pública. Aponta-se, por fim, para algumas questões de projeto e plano envolvendo espacialidades contemporâneas da vida pública.

PALAVRAS-CHAVE: esfera pública, espaço público, pracialidade, metrópole contemporânea.

ABSTRACT

This article is about an old question – the public sphere and its spaces – in a new reality – the contemporary metropolis. It exists a new spacial context, there are inheritances of the brazilian social-spacial formation, Inclusively about what is public in this country, there are restrictions, but future too ... to project. The Campinas metropolis is a concret place of the reflections, without doubt a territory very representative of we can tell “contemporary metropolis” in Brazil. It shows short notes about the urbanization and metropolization of Campinas and it can make a view of the life spheres of this new metropolis where it don't observe an inexorable “fall of public man” but metamorphosis of private and public spheres. It shows, at the end, for some project and plane questions involves contemporaries spacialities of public life.

KEYWORDS: public sphere, public space, “pracialidade”, contemporary metropolis.