

Medindo a hospitalidade urbana do Conjunto Nacional, em São Paulo

Measuring Urban Hospitality of Conjunto Nacional, in Sao Paulo

Ferraz, Valéria de Souza Ferraz; Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela UFRN e doutoranda de Arquitetura e Urbanismo pela FAU USP. Email: valferraz@yahoo.com

Resumo

As grandes cidades estão entre os destinos mais procurados em todo o mundo. Mas apesar de atraentes e cheias de oportunidades nem todas são hospitaleiras e acolhedoras. Tendo em vista que a atratividade já existe nas grandes cidades, mas ela é independente das condições de hospitalidade, a receptividade urbana se traduz para além do ser hospitaleiro, ela se transfere para a gestão urbana e para a qualidade do espaço público. Este trabalho tem como objetivo explorar qualidades urbanísticas de espaços urbanos capazes de evidenciar a condição de cidade hospitaleira, contribuindo para o prolongamento da estadia do visitante e para a qualidade de vida dos moradores. Para tanto, toma como estudo de caso o *Conjunto Nacional*, situado na Avenida Paulista, aplicando os atributos espaciais de hospitalidade urbana, em desenvolvimento pela autora na tese de doutorado.

Palavras-chave: Hospitalidade Urbana. Turismo Urbano. Grandes Cidades.

Abstract

Major cities are among the most desirable destinations around the world. But despite attractive and full of opportunities not all are hospitable and welcoming. Given the attractiveness already exists in big cities, but it is independent of the conditions of hospitality, the urban receptivity goes beyond being hospitable, it goes to urban management and the quality of public space. This work aims as an objective to explore urban qualities of urban spaces capable of showing the condition of the city hospitable contributing to prolonging the stay of visitor and the quality of life of residents. Therefore, it takes as case study the "Conjunto Nacional", in Sao Paulo, applying spatial attributes of urban hospitality, in development by the author in the doctoral thesis.

Keywords: Urban Hospitality. Urban Tourism. Major Cities.

1. Introdução: os objetivos deste documento

Esta pesquisa adentra o campo da hospitalidade urbana, tida como uma dádiva do espaço e um fator de bem-estar. Tem como foco as grandes cidades que, apesar de serem consideradas pouco acolhedoras, se apresentam como lugares plenos de oportunidades, de encontros e de trocas, com múltiplas implicações presentes na dupla relação humana: a relação com o lugar (ou com o espaço) e a relação com o outro.

Inicialmente o trabalho abre uma discussão sobre a atratividade das grandes cidades e sobre a importância da hospitalidade urbana para a melhoria da qualidade de vida dos seus moradores, e para o aumento da permanência dos visitantes nessas cidades, que se traduzem em aumento de receitas para a econômica da cidade.

Em seguida apresenta os *atributos espaciais de hospitalidade urbana*, em desenvolvimento pela autora, e os aplica em um dos edifícios mais emblemáticos da cidade de São Paulo, o Conjunto Nacional, com o objetivo de medir sua condição de hospitalidade.

2. A atratividade das grandes cidades

Para Glaeser (2011), “gente atrai gente”. Na opinião do autor, as cidades são a maior invenção de nossa espécie e têm sido os motores de inovação desde a época de Platão. A grande prosperidade de cidades como Londres, Bangalore, Tóquio, New York etc. surge da capacidade de produzir novos pensadores. Cidades significam “proximidade, densidade, intimidade” e nos permitem trabalhar, passear, estudar juntos. Dessa forma, elas concentram talentos e permitem que o conhecimento se espalhe e se aprimore (GLAESER, 2011).

Locais onde se podem encontrar excelentes chances de trabalho e de negócios, ótimas universidades e centros médicos e uma programação cultural riquíssima, as grandes cidades são os destinos preferidos de milhares de pessoas¹. A escala urbana possibilita absorver e justificar certos custos altos de infraestrutura, transportes e lazer. Um exemplo disso são os custos fixos de teatros, museus e restaurantes. Afinal, os museus precisam de grandes e caras exposições e de estruturas atraentes e capazes de receber as obras. Os teatros precisam de palcos, iluminação, equipamento de som etc. Nas grandes cidades, esses custos fixos tornam-se mais acessíveis por serem compartilhados por milhares de visitantes e frequentadores:

Basicamente, só lugares com alta concentração de gente justificam investimentos em grandes museus, teatros, hospitais, escolas e universidades. O acesso a tudo isso se converte em uma força de trabalho mais instruída e produtiva, algo bem-vindo do ponto de vista do progresso individual e da economia como um todo (Glaeser, 2011, p. 10-11).

Para Vargas (2000, p. 01), quanto maior e mais dinâmico é um centro urbano, mais descobertas e mais atividades são possíveis de acontecer. As grandes cidades sempre se constituíram nos locais de maior acesso à diversidade, o que as torna por si um grande atrativo. Segundo a autora, em termos da atividade turística, o potencial já existe no urbano e é altamente significativo:

participar das atividades de lazer, consumo, cultura, eventos; apreciar a paisagem urbana, a arquitetura, as grandes obras da engenharia, os marcos da cidade, o seu tecido urbano, os espaços renovados; conhecer a história através dos espaços desenhados pela sociedade em todos os tempos; conviver com ambientes e pessoas diferentes, aproveitar a arte do encontro, realizar negócios, ter contato com o novo e com o desconhecido, são possibilidades que o urbano oferece naturalmente e se constituem num grande insumo para a atividade turística (VARGAS, 1997, p. 08).

O grande desafio, no entanto, é de manter este turista por mais tempo na cidade, isto é, ampliar sua estadia e, portanto aumentar sua permanência no destino. Isso geraria mais receita para a cidade anfitriã, aumentando a taxa de ocupação dos hotéis em dias de semana e finais de semana, aumentando a audiência dos teatros, shows, bares e restaurantes e estimulando o comércio.

Para Vargas (2000), se olharmos com atenção, veremos que os grandes centros urbanos têm muito dos requisitos necessários para atender esta exigência de desenvolvimento econômico e tirar partido do turismo urbano. A maioria destas cidades são sedes político-administrativas e oferecem naturalmente, muito dos requisitos para que esse tipo de turismo seja mais uma força para o seu desenvolvimento.

Segundo Allis (2012, p. 47), nas grandes cidades “as atividades turísticas estão imiscuídas à dinâmica urbana *per se* e a todas suas atividades (comércio, indústria, transportes, sociabilidades etc.)”.

Um grande fluxo de pessoas, serviços, eventos e contatos estabelecem-se nos grandes centros urbanos, “originando a atratividade de um visitante diferenciado, que é o chamado “homem de negócios” (VARGAS, 2000). Isso faz com que esse tipo de turismo seja uma atividade motriz que dinamiza uma série de atividades de frente pra trás: serviços de hospedagem e alimentação, transportes, atividades de lazer e cultura, compras etc. Além disso, o turista de negócios é o que mais recursos deixa para a cidade:

Como têm, na sua maioria, as despesas pagas pelas empresas, costuma usar serviços de hospedagem e alimentação mais sofisticados, gastando o seu próprio dinheiro em compras e demais atividades extras. É muito diferente do turista que viaja com a família com recursos limitados (VARGAS, 2000, p. 02).

O turismo urbano está relacionado às atividades de recreação, cultura, lazer e compras, e é usufruído também pela população local. O potencial da atividade turística urbana acaba sendo utilizado como um elemento dinamizador do desenvolvimento econômico e sociocultural, ou seja, se torna uma forma de conseguir bons investimentos para aplicar em infraestrutura urbana. Vide o interesse das cidades em sediar grandes eventos como as Olimpíadas, a Copa do Mundo, a Expo etc.².

Ou seja, o que atrai o turista para as grandes cidades não é a hospitalidade em si, mas a diversidade de atividades, a densidade, as opções de lazer, educação e entretenimento, as possibilidades de negócios etc. e todas as outras razões vistas anteriormente.

3. Hospitalidade urbana e qualidade ambiental urbana

Cerca de 400 cidades do planeta já passaram da marca de um milhão de habitantes e há uma previsão de que futuras megalópoles se concentrem nos países em desenvolvimento nos próximos anos³. Com a população urbana superior a do campo, pesquisadores do setor do planejamento urbano tem novos desafios. Além dos problemas relacionados à escassez dos recursos naturais (relação homem x meio ambiente), é preciso estudar soluções para os problemas vinculados ao meio ambiente construído (relação homem x espaço) e ao convívio entre os homens (relação homem x homem).

A qualidade de vida ou a *qualidade ambiental urbana*⁴ não é unicamente um problema de qualidade do ar e da água ou da luta contra ruídos e criação de espaços verdes, ela implica também em uma preservação do “passado, das normas concebidas, do desenho das ruas e dos planos de uso do solo, capazes de dar uma coerência e uma ordem às atividades sociais e econômicas” (GRINOVER, 2002: p. 112). Para Vargas & Ribeiro (2004: p.09), ela incorpora também “os conceitos de funcionamento da cidade, fazendo referência ao desempenho das diversas atividades urbanas e às possibilidades de atendimento aos anseios dos indivíduos que a procuram”.

Segundo Maslow (1954), a qualidade de vida está associada à teoria das necessidades básicas do ser humano, hierarquicamente definidas como: (1) fisiológicas: fome, sono; (2) de segurança: estabilidade, ordem; (3) de amor e pertinência: família, amigos; (4) de estima: respeito, aceitação; (5) de auto-realização: capacitação. O topo da pirâmide de Maslow, ou seja a capacitação (profissional), é encontrada mais facilmente nas grandes cidades.

Definida como “o ato humano exercido em contexto doméstico, público ou profissional de recepcionar, hospedar, alimentar e entreter pessoas temporariamente deslocadas de seu hábitat” (CAMARGO, 2003: 19), a hospitalidade atua em diversos campos: turismo, comunicação, urbanismo, nutrição e meio ambiente. Apesar de ser freqüentemente vinculada ao campo do turismo, além dos negociantes, dos viajantes e dos turistas, também são elementos constituintes da história da hospitalidade: as ruas, as praças, os monumentos de uma cidade e a população que nela habita (DENCKER, 2003).

A hospitalidade envolve várias ações que ampliam os horizontes da atividade na direção do *receber*: em casa (hospitalidade doméstica), no hotel (hospitalidade comercial) ou na cidade (hospitalidade urbana). Mas porque receber bem o visitante? O que ele lhe dá em troca? No caso da hospitalidade doméstica, a simples presença do hóspede já é um presente, uma dádiva. Já na hospitalidade comercial essa recepção é paga. E na hospitalidade urbana o hóspede, aqui chamado de turista ou visitante, contribui com a receita gerada pelo turismo urbano.

No caso das grandes cidades, a receptividade urbana se traduz então para além do indivíduo como ser hospitaleiro, transferindo para a gestão urbana a responsabilidade maior. No que se refere ao espaço hospitaleiro, o espaço doméstico (ou o hotel), este cede o lugar para o espaço público que passa a ser o espaço da hospitalidade urbana. Desta forma, a hospitalidade urbana se transfere para as questões da (1) *gestão pública*, por meio das obrigações do poder público (segurança, limpeza urbana, oferta de transportes, e demais serviços), e por meio do (2) *espaço público* e de suas qualidades urbanísticas e aspectos físicos funcionais (tais como: ruas bem conectadas, espaços públicos de qualidade, mobilidade urbana, diversidade de usos etc.).

4. Atributos espaciais de hospitalidade urbana

Parte-se do pressuposto que espaços urbanos hospitaleiros contribuem para a melhoria da qualidade de vida dos moradores e garantem uma boa receptividade aos turistas, aumentando as chances de prolongar sua estadia. Uma maior permanência no destino pode ajudar no estabelecimento do vínculo entre o indivíduo e o lugar contribuindo para a dinamização da economia urbana na linha do turismo ao reforçar a intenção do retorno. E, ao atender estas condições para o turista, o morador das grandes cidades usufruirá imediatamente dos benefícios de uma cidade hospitaleira.

Quais seriam então os atributos de um espaço urbano hospitaleiro? E o que ele precisa transmitir para que o turista se sinta “em casa”, tenha vontade de permanecer e de retornar?

A hospitalidade, enquanto objeto de estudo acadêmico, é bastante recente. Além disso, o material disponível sobre o tema se desenvolve principalmente no âmbito da hospitalidade comercial ou doméstica. São raros os estudiosos que se dedicam à hospitalidade urbana. Sendo assim, se fez necessário buscar inspiração em estudos de caráter multidisciplinar (morfologia, turismo, planejamento urbano, sociologia etc.), e nas poucas pesquisas sobre o tema⁵.

Defende-se que um espaço urbano hospitaleiro seja diversificado, confortável, de fácil leitura, seguro, atraente no sentido das atividades e das formas, de fácil acesso etc. Ou seja, esse espaço deve ter suas características urbanísticas capazes de transformar o espaço público em um lugar apto em “bem receber” as pessoas, sejam elas turistas ou moradores, facilitando a aproximação entre elas e estabelecendo novos vínculos sociais.

Desta forma, os *atributos espaciais de hospitalidade urbana* servem para medir sua condição de hospitalidade que pressupõe oferecer:

4.1. Permeabilidade: física e visual. *Permear* significa passar pelo meio, penetrar, atravessar, transpor etc., e *permeabilidade* é a capacidade de um corpo (ou objeto) se deixar penetrar. Um espaço permeável, portanto, pode ser considerado um espaço com aberturas, com possibilidades de transposição e de travessias que facilitem a circulação, direcionem os acessos reforçando os fluxos do local bem como o surgimento de outras atividades que aumente as chances de encontros. Para Hillier (1996), esse potencial está diretamente ligado a estrutura da malha urbana, considerada puramente como configuração espacial, é, em si, o mais poderoso determinante do movimento, tanto de pedestres quanto de veículos

A utilização de materiais que possibilitam “ver” ou “penetrar visualmente” o que acontece no interior das edificações, sem, no entanto tirar a privacidade de seus moradores deve ser outra característica primordial de um espaço urbano hospitaleiro. Essa possibilidade de ultrapassar ou transpassar visualmente os lugares, obtida por meio de transparência e iluminação, faz com que se instale uma sensação de co-presença⁶ que reflete diretamente na sensação de segurança do lugar.

Um espaço urbano hospitaleiro deve ser permeável tanto no sentido físico (edificações que permitem passagens, quadras curtas etc.), quanto visual (janelas, vitrines, gradis etc.). Por exemplo: uma edificação comercial pode ter diferentes acessos através de ruas paralelas e ter como interface para a rua uma vitrine. Isso

contempla a permeabilidade física e a permeabilidade visual. As galerias comerciais são um exemplo de edificações com os dois tipos de permeabilidade.



Figura 1 – Galeria do Rock no centro de São Paulo: um exemplo de espaço permeável no sentido físico (sua implantação permite acesso por duas ruas: Av. São João e Rua Vinte e Quatro de Maio) e no sentido visual (boa parte de suas fachadas são de vidro). Fonte: Google, 2012.

4.2. Diversidade: de usos urbanos e de atividades e de padrões de renda. Essa diversidade é o resultado de vários tipos de estabelecimentos voltados para públicos diferentes, com variação de renda, que usam o espaço em horários diferentes (dia e noite; dias de semana/fim de semana) e que garantam a atração e a segurança da área por meio da densidade e da intensidade.

Segundo Jacobs (2000), ruas com variedade de usos, de atividades e de idade de edifícios contribuem para uma densidade não só de pessoas, mas de contatos e trocas humanas. A diversidade urbana faz com que seus frequentadores tenham um leque maior de opções de serviços locais, reduzindo assim o custo dos transportes e reforçando o sentido de comunidade, já que redes sociais e econômicas são ali desenvolvidas.

Ao analisar a “vida entre os edifícios”, Jan Gehl (2011) defende que a vida entre os edifícios não se resume ao tráfego de pedestres ou as atividades recreativas ou sociais. Para o autor a vida entre edifícios compreende todo o espectro de atividades que se combinam para tornar os espaços comuns (ou espaços públicos) e áreas residenciais em áreas significativas e atraentes.

Além das ruas, outros tipos de espaços devem ser oferecidos para proporcionar encontros e trocas. Além dos espaços públicos, imprescindíveis ao exercício da cidadania e à manifestação da vida pública, os espaços semi-públicos exercem um papel importante na hospitalidade de uma cidade. Podendo ser chamados de espaços de convivência, entre eles destacamos: uma estação ferroviária, o edifício sede da prefeitura e dos correios, uma biblioteca, os lobbies dos hotéis, os restaurantes, as igrejas etc. Esses espaços devem proporcionar a liberdade no meio urbano, como se as pessoas estivessem no âmbito familiar, mesmo que cercados por estranhos.



Figuras 2 e 3 – Exemplo de Diversidade de usos e de atividades: Rua São Bento: um espaço com diversidade de usos e atividades, de pessoas e de edifícios. Estação da Luz: uma estação ferroviária que funciona também como espaço de convivência. Fonte: acervo pessoal, 2012.

4.3. Legibilidade: referências visuais. Para que a leitura da cidade no momento da chegada do visitante, seja positiva, é preciso que haja legibilidade que, segundo Lynch (1997) significa a facilidade com a qual as partes da cidade podem ser visualmente apreendidas, reconhecidas e organizadas de acordo com um esquema coerente. O habitante constrói por si mesmo uma imagem física de um lugar com a ajuda de sua experiência e de sua memória. E essa apreensão se dá por meio das imagens, dos referencias visuais.



Figuras 4 e 5 – O Conjunto Nacional como exemplo de legibilidade. Fonte: Google, 2012.

Todas as maneiras de ler o espaço podem ser percebidas como níveis de estruturação espacial que coexistem dentro do mesmo plano, cada qual com sua própria contribuição em termos de inteligibilidade e função (Lynch, 1997, p. 119). Um espaço dessa forma pode ser visto como algo que oferece diferentes possibilidades físicas e funcionais derivadas de seu tecido urbano. Se uma rua possui edifícios idênticos ao longo de todo o trecho isso a torna monótona e sem referência, ao passo que, se uma rua for dotada de edifícios com arquitetura diferenciada e recuos frontais e laterais o visitante poderá se orientar melhor e se sentirá mais seguro (Ver Figuras 4 e 5).

4.4. Conforto: físico, ambiental e sensorial. O conforto é claramente importante para as pessoas permanecerem mais tempo nos locais, pois implica em condições fisiológicas necessárias, que são sempre as primeiras demandas do ser humano. Dessa forma, mobiliário urbano, sinalização, banheiros públicos, arborização, refúgios, escalas dos edifícios e dimensões etc. são peças fundamentais para o estabelecimento da hospitalidade urbana.



Figuras 6, 7 e 8 – Exemplos de conforto físico e ambiental: um ponto de ônibus com cobertura e transparência em New York; uma calçada com pisos adequados para pedestres e ciclistas em Munich e um edifício com uma rua interna para pedestres se protegerem das intempéries também em Munich. Fonte: acervo pessoal, 2010.

Conforto é tudo o que constitui o bem-estar. E, ao tratar de conforto nas cidades estamos nos referindo não só ao conforto físico, mas também ao conforto ambiental e sensorial. A escolha dos materiais e pisos das calçadas e ruas, das cores do mobiliário urbano, dos tipos de vegetação são decisões que influenciam na vida dos moradores e visitantes de uma cidade não apenas voltados aos permanecer, mas ao circular com conforto.



Figuras 9 e 10 – Exemplo de conforto sensorial: Avenida Paulista: marcos visuais (MASP, FIESP etc.) e uma variedade de tipologias arquitetônicas e implantações diferenciadas. Já o segundo exemplo, ruas de Londres, apresenta uma “monotonia arquitetônica”, o que dificulta a leitura e a orientação do visitante num primeiro momento. Fonte: Google, 2012.

Sendo assim, temos sete *atributos espaciais de hospitalidade urbana*: (1) permeabilidade física; (2) permeabilidade visual; (3) diversidade de usos urbanos e atividades; (4) espaços de convivência; (5) referências visuais; (6) conforto físico e ambiental; (7) conforto sensorial.

5. Conjunto Nacional: um exemplo de espaço urbano hospitaleiro

Projetado para ser ocupado por diversos usos, entre eles residencial, comercial, serviço e de lazer, o *Conjunto Nacional* foi inaugurado em 1956 e é uma referência da arquitetura moderna paulista. De autoria do arquiteto David Lebeskind, o projeto se dispõe entre duas lâminas:

- (a) horizontal, que ocupa toda a quadra na qual se implanta o edifício e possui: no térreo uma galeria comercial; no 1º. Mezanino escritórios e empresas e no 2º. Mezanino escritórios e uma área livre (que funciona como espaço de convivência);
- (b) vertical, que ocupa apenas uma parte da projeção do terreno e possui uma única torre dividida internamente em: dois edifícios comerciais (Horsa 1 e Horsa 2) e um edifício residencial (Guayupιά).

O edifício ainda conta com dois subsolos de garagem tanto para uso dos moradores quanto do público em geral⁷.



Figura 11 – Edifício do Conjunto Nacional situado na Avenida Paulista entre a Rua Augusta, Alameda Santos e Rua Padre João Manuel. Fonte: Google Earth, 2012.

Situado na Avenida Paulista n. 2073, entre as ruas Augusta, Padre João Manuel e Alameda Santos, o edifício é de fácil acesso, pois está junto a importantes avenidas, entre elas: Rua da Consolação e avenidas Rebouças, Nove de Julho, Av. Brigadeiro Luis Antonio e 23 de maio. Além disso, o Conjunto Nacional está ao lado da Linha 2 – Verde do Metrô (cerca de 50 metros) e conta com uma série de ônibus na Avenida Paulista.

A fim de medir a hospitalidade urbana do Conjunto Nacional foi realizada uma visita monitorada no local (em setembro/2012) e os dados obtidos serão aqui apresentados em forma de mapas⁸ e fotografias.

5.1 Espaços de Permeabilidade do Conjunto Nacional

1 - Permeabilidade Física: O edifício do Conjunto Nacional é todo permeável. Inserido num trecho urbano de malha viária regular, as quadras que cercam o Conjunto Nacional são curtas e possuem dimensões regulares de cerca 130 x 130

metros. Isso facilita a circulação entre quadras e aumenta as chances de possibilidade de encontro.



Figura 12 - Mapa de Permeabilidade Física. Fonte: Ferraz, 2012.

O Conjunto Nacional tem quatro aberturas/acessos de pedestres: Avenida Paulista, Rua Augusta, Alameda Santos e Rua Padre João Manuel. Essas aberturas permitem que o interior do edifício funcione como “ruas internas” possibilitando a livre travessia por entre seus espaços (Ver Figuras 12 e 13).

O acesso aos edifícios comerciais Horsa 1 e Horsa 2 é feito através da galeria situada no pavimento térreo (Ver Figura 13) e através do estacionamento, localizado na Rua Padre João Manuel. Já o acesso ao edifício residencial é feito tanto pela galeria quanto pela Rua Augusta e Alameda Santos.



Figuras 13 e 14 – Exemplo de uma das “ruas internas” do edifício: passagem entre as ruas Augusta e Padre João Manuel e Avenida Paulista e Rua Santos; e acesso do edifício comercial Horsa I por dentro da galeria. Fonte: acervo pessoal, 2012.

2 - Permeabilidade Visual: As lojas, restaurantes e outros espaços comerciais e de serviços que compõem o pavimento térreo do edifício fazem do Conjunto Nacional um espaço permeável também do ponto de vista visual. Isso porque a interface das lojas se dá por meio de vitrines ou vedações translúcidas, permitindo uma relação direta com o espaço público (Ver Figuras 15 e 16).



Figuras 15 e 16 – Exemplo de permeabilidade visual dentro e fora do edifício: vitrines e transparência. Fonte: acervo pessoal, 2012.

A interface espaço público/privado, percebida a partir dos limites físicos ou simbólicos no ambiente urbano, dá a impressão de funcionar como ‘portal de ajuda’ em casos de emergência, ou estimular ações criminosas. As aberturas nas fachadas permitem um contato visual com o lado interno da edificação e podem contribuir para gerar uma sensação de co-presença. Já os muros opacos ou as paredes cegas transmitem uma impressão de insegurança ao pedestre (FERRAZ, 2008).

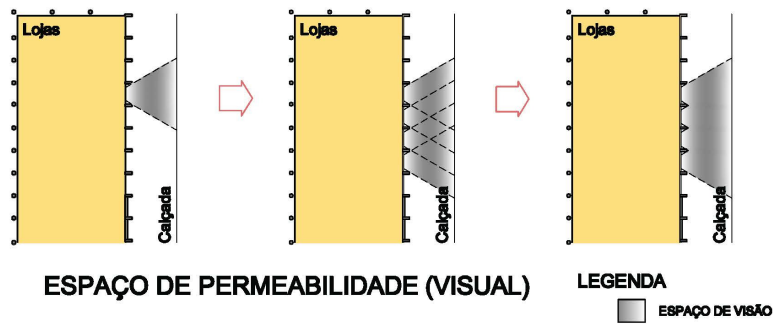


Figura 17 – Esquema gráfico que representa a área de visibilidade das lojas para com o espaço público. O vidro das vitrines permite isso. Fonte: Ferraz, 2012.

5.2 Espaços de Diversidade do Conjunto Nacional

3 – Mix de usos e atividades: A diversidade de usos e atividades do Conjunto Nacional é percebida em todos os seus pavimentos. Mas a galeria comercial, situado no pavimento térreo se destaca. Nela é possível encontrar desde lojas de roupas femininas e masculinas, de sapatos, de joias, de brinquedos até papelarias, cinema, bancos, restaurantes, cafés etc. (Ver Figura 18).

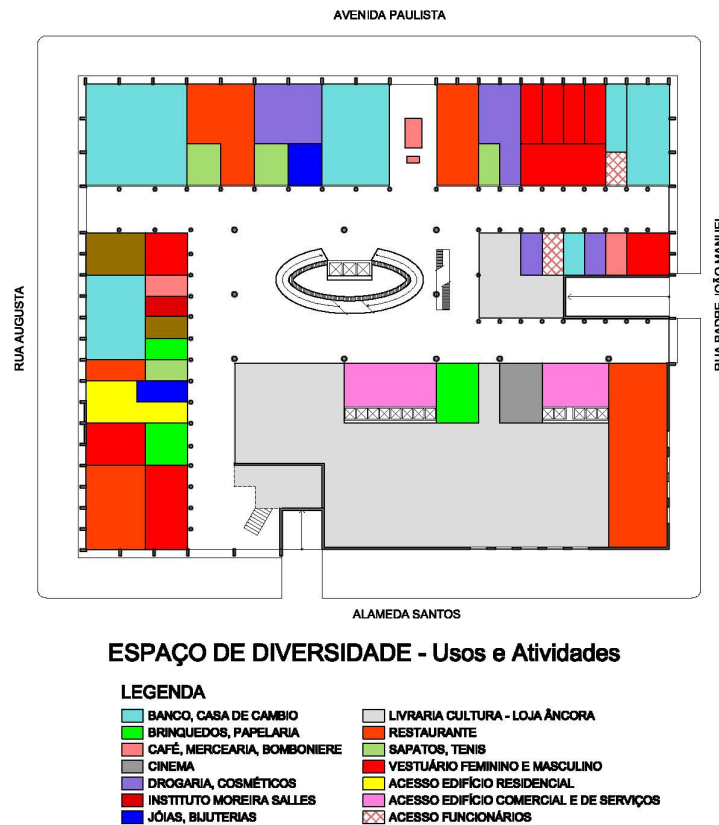


Figura 18 - Mapa de Diversidade – mix de usos e atividades. Fonte: Ferraz, 2012.

A galeria conta também com a presença da Livraria Cultura, que funciona como uma “loja âncora”, ou seja, um estabelecimento comercial que se destaca tanto pelo tamanho da loja (a Livraria Cultura por exemplo ocupa 4.000 m² na galeria comercial do Conjunto Nacional) e por sua importância de caráter regional (as pessoas se deslocam de longe para comprarem seus produtos).



Figuras 19 e 20 – Exemplos da diversidade do edifício: uma unidade do Café do Ponto como quiosque e a presença marcante da Livraria Cultura. Fonte: acervo pessoal, 2012.



Figuras 21 e 22 – Outro tipo de diversidade: lojas e exposições convivendo no mesmo espaço. Fonte: acervo pessoal, 2012.



Figuras 23 e 24 – Presença de restaurantes que tem seus acessos tanto para as ruas (espaço público) quanto para o interior do edifício. Fonte: acervo pessoal, 2012.

4 – Espaço de Convivência: Além das calçadas da Avenida Paulista e das “ruas internas” da galeria comercial, que funcionam como espaços de convivência, o edifício do Conjunto Nacional conta com um ambiente agradável e acolhedor no 2º. Mezanino. Cercado por árvores e floreiras, repleto de bancos e áreas sombreadas, esse espaço permite o encontro e convívio não só entre funcionários mas como de turistas e moradores.



Figuras 25 e 26 – Espaços de convivência localizados no 2º. Mezanino. Fonte: acervo pessoal, 2012.

Localizada no 2º. Mezanino, esse espaço de convivência ganha força com a presença de uma importante academia paulistana, que utiliza parte desse espaço para os alunos praticarem algum tipo de atividade física ao ar livre, como caminhadas e corridas leves.

5.3 Espaços de Legibilidade do Conjunto Nacional

5 – Referências Visuais: O Conjunto Nacional é por si só uma referência na paisagem urbana da Avenida Paulista. Sua arquitetura diferenciada o torna um marco urbano, uma referência visual.

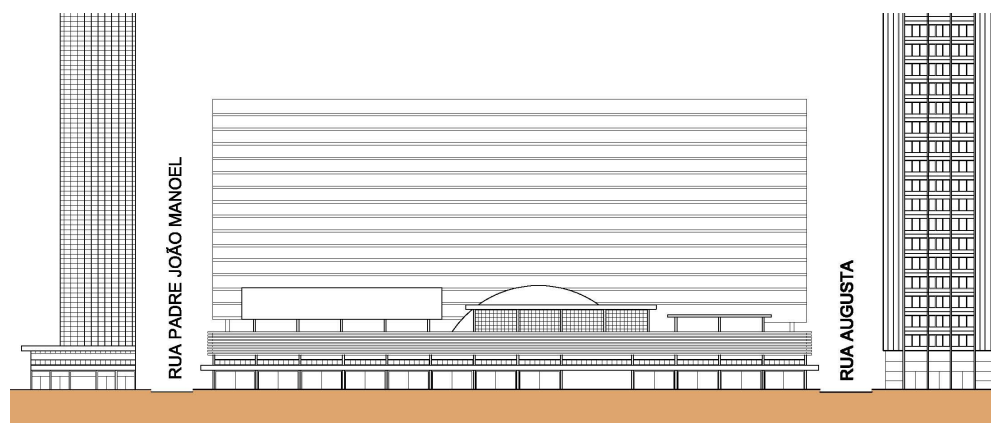


Figura 27 – Fachada diferenciada do edifício: o recuo da torre e a presença de uma galeria no térreo distinguem o Conjunto Nacional dos outros edifícios. Fonte: Ferraz, 2012.

Os próprios elementos construtivos do edifício se destacam como verdadeiras referências visuais que ajudam na leitura do lugar dando mais segurança ao

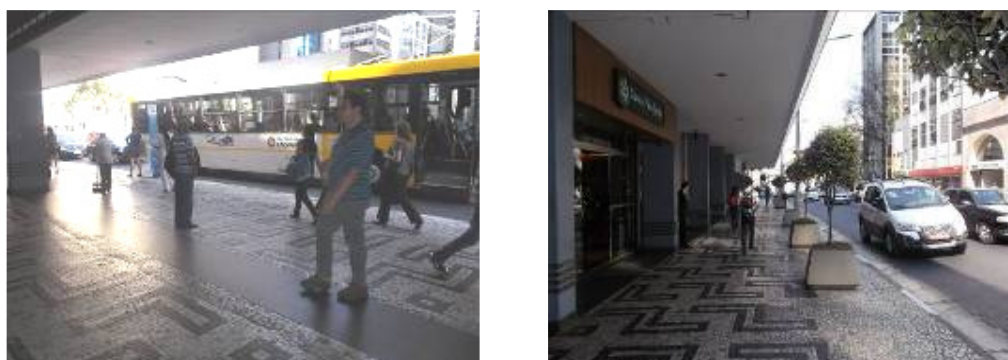
visitante, ao garantir a legibilidade. A rampa de acesso aos pavimentos do edifício e os brises da fachada são alguns desses elementos.



Figuras 28 e 29: A presença da rampa no meio do edifício é muito característica do Conjunto Nacional, assim como os brises da fachada. Fonte: acervo próprio, 2012.

5.4 Espaços de Conforto do Conjunto Nacional

6 - Conforto físico e ambiental: O conforto proporcionado pelo Conjunto Nacional é percebido em quase todos seus elementos construtivos. As marquises do edifício, que ajudam também na identificação do prédio, protegem os pedestres da chuva, do sol e da intempéries em geral. O piso da calçada além de confortável e em ótimo estado de conservação tem uma característica interessante: como o material escolhido para revestir a calçada é o mesmo material do interior do edifício – o mosaico português -, ele funciona quase como um “convite”, como se fosse uma continuidade do espaço público (Ver Figuras 30 e 31).



Figuras 30 e 31 – Exemplo de conforto físico e ambiental: o piso de mosaico português está presente na calçada e no interior do edifício, separados por granito preto. A marquise do edifício protege as pessoas das intempéries. Fonte: acervo pessoal, 2012.

O Conjunto Nacional possui mobiliário urbano em todo o seu perímetro e nas calçadas adjacentes, entre eles destacamos os bancos e os orelhões coloridos. Nas calçadas podemos contar ainda com bancas de jornal, vasos de flores, pontos de ônibus e de taxi.



Figuras 32 e 33 – Presença de mobiliário urbano: bancos no interior do edifício e presença de pontos de ônibus na Avenida Paulista. Fonte: acervo pessoal, 2012.



Figuras 34 e 35 – Presença de mobiliário urbano: bancas de jornal (nas avenidas Paulista e Alameda Santos), orelhões no interior do edifício. Fonte: acervo pessoal, 2012.

7 - Conforto sensorial: Além do conforto físico e ambiental, a implantação do Conjunto Nacional garante o conforto sensorial, ou seja, uma relação mais agradável e acolhedora tanto para o pedestre quanto para o veículo. Isso ocorre em função do afastamento proposital da torre (comercial e residencial) em relação à rua. A galeria comercial, com gabarito menor, é que faz a conexão direta com a calçada garantindo ao pedestre uma sensação de acolhimento e segurança (Ver Figura 35).

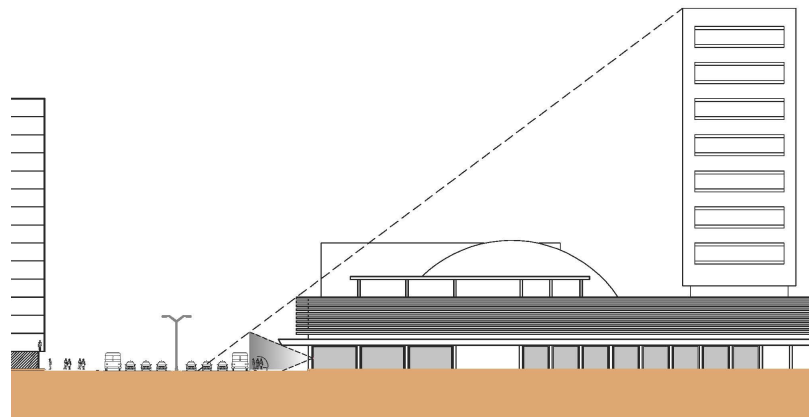


Figura 36 – A sensação obtida pela implantação recuada da torre garante não só uma tipologia diferenciada, mas como uma sensação de conforto sensorial. Fonte: Ferraz, 2012.

Já a largura de 28 metros da própria Avenida Paulista garante o conforto sensorial também para o motorista, uma vez que ele consegue ter uma visão ampla de toda a avenida em função do afastamento da torre e da largura da rua.

5.5 Gestão do Condomínio do Conjunto Nacional

Com uma população fixa de 15 mil pessoas, composta por moradores e funcionários, e uma população flutuante de cerca de 30 mil pessoas, o edifício do Conjunto Nacional precisa contar com uma gestão competente e organizada. Administrado por um condomínio que leva o nome do edifício⁹, a gestão do Conjunto Nacional é liderada por *Vilma Peramezza* desde 1984 e conta atualmente com 164 funcionários que cuidam, entre outras coisas, da manutenção do prédio, dos 5.000 m² de calçadas e jardins; da decoração das fachadas; da segurança dos acessos pela galeria e das 800 vagas do estacionamento, das 62 lojas, das 56.000 correspondências/dia etc.

Dentre os programas internos do condomínio, destacam-se: as exposições itinerantes e os eventos realizados nos espaços da galeria comercial (térreo), o programa permanente de coleta seletiva, o programa de qualidade de vida, entre outros (Ver Figuras 37 e 38).



Figuras 37 e 38 – Atividades do condomínio - Exposição nas ruas internas do edifício e cesta para coleta de lixo reciclável, realizada no subsolo do prédio. Fonte: acervo pessoal, 2012.

4 Considerações finais

A hospitalidade urbana engloba a relação que se estabelece entre o espaço da cidade e seus habitantes e que pressupõe a oferta de uma série de sensações de bem estar e de acolhimento provenientes de um espaço acolhedor e democrático. O edifício do Conjunto Nacional, assim como sua administração, é um exemplo a ser seguido, não só do ponto de vista físico e funcional, mas também do ponto de vista social, cultural e econômico.

Espera-se que esta pesquisa possa contribuir para subsidiar políticas públicas no tocante a qualidade do espaço público e ao aprimoramento da receptividade urbana, com vistas à melhoria da qualidade ambiental urbana para o anfitrião e para o hóspede.

5 Referências

ALLIS, Thiago. **Projetos Urbanos e turismo em grandes cidades: o caso de São Paulo**. Tese de doutorado. FAU USP, 2012.

BRAGA, Andrea. **Morfologia, Transformação e Co-presença em centros urbanos: o caso do Rio de Janeiro**. Dissertação de Mestrado. UFRG, 2003.

CAMARGO, Luiz O. **Os domínios da hospitalidade**. In DENCKER, A.; BUENO, M. (orgs). **Hospitalidade: Cenários e Oportunidades**. São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2003.

DENCKER, Ada de Freitas Maneti; BUENO, Marielys Siqueira. (orgs). **Hospitalidade: Cenários e Oportunidades**. São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2003.

DIAS, Celia M. de Moraes (org.). **Hospitalidade Reflexões e Perspectivas**. São Paulo: Manole, 2002.

FERRAZ, Valéria de Souza. **Turismo na ZEPH Ribeira: possibilidades e limitações**. Dissertação de Mestrado, UFRN, 2008.

GEHL, Jan. **Life between buildings**. Washington, DC: Island Press, 2011.

GLAESER, Edward. **Os centros urbanos: a maior invenção da humanidade: como as cidades nos tornaram mais ricos, inteligentes, saudáveis e felizes**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

GOTMAN, Anne. **Le sens de l'hospitalité**. Paris: Press Universities de France, 2001.

GRINOVER, Lucio. **Hospitalidade: um tema a ser reestudado e pesquisado**. Em DIAS, Célio M. de Moraes. **Hospitalidade: reflexões e perspectivas**. São Paulo: Monole: 2002.

GRINOVER, Lucio. **A hospitalidade, a cidade e o turismo**. São Paulo: Aleph, 2007.

HILLIER, Bill. **Cities as movement economies** in *Space is the machine*, Cambridge University Press, 1996.

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

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MASLOW, Abraham H. **Motivation Y Personalidad**. Barcelona: Sagitário, 1954.

SILVA, Edimar A. **Turismo e desenvolvimento sustentável. Uma reflexão para o planejamento do turismo na região de Araçatuba**. *Econ. Pesqui. Araçatuba*, v,2, 0.2, p,7-18. mar, 2000.

URSINI, Marcelo Luiz. **Entre o Público e o Privado: os espaços francos da Avenida Paulista**. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2004.

VARGAS, Heliana C. **Turismo nos grandes centros urbanos**. Texto publicado nos anais do IV Encontro Nacional de Turismo com base local. Joinville, SC, 2000.

VARGAS, Heliana C.; RIBEIRO, Heliana. (orgs.). **Novos Instrumentos de Gestão Ambiental Urbana**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

VARGAS, Heliana C.; **Turismo Urbano: a cidade enquanto produto**. In VII Encontro Nacional da ANPUR. Recife, 1997.

¹ Segundo a “Euromonitor International’s top city destinations ranking”, dentre as cidades mais visitadas em 2011, boa parte tem mais de cinco milhões de habitantes, entre elas: Londres (com 7,5 milhões de habitantes), Bangkok (com 8,3 milhões de habitantes), Singapura (com 5 milhões de habitantes), New York (com 8,2 milhões de habitantes), entre outras. Para lista completa acessar: <http://blog.euromonitor.com/2011/01/euromonitor-internationals-top-city-destinations-ranking.html>

² O Brasil será a sede da *Copa do Mundo em 2014* e os jogos serão realizados em 12 cidades-sede: Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP), Belo Horizonte (MG), Porto Alegre (RS), Brasília (DF), Cuiabá (MT), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Natal (RN), Recife (PE) e Salvador (BA). E, a cidade do Rio de Janeiro, que foi sede dos *Jogos Pan-Americanos* de 2002, será a sede das *Olimpíadas* de 2016.

³ As megalópoles possuem em média 10 milhões de habitantes em seus limites geográficos formais. No ano de 2007 a cidade de São Paulo tinha 18,845 milhões de habitantes e a previsão é que este número chegue a 21,428 milhões em 2025. Dados obtidos junto à revista ‘Megacidades’ – Grandes Reportagens – do Jornal o Estado de São Paulo. 03/08/2008.

⁴ Segundo Vargas & Ribeiro (2004), o conceito *qualidade ambiental urbana* está ligado a dois outros conceitos: *ecossistema urbano* (caracterizado pela presença da atividade humana na transformação do ambiente natural, pela produção e consumo constantes e pelo estabelecimento de fluxos intensos de toda ordem, como fluxos de pessoas, de energia, de recursos econômicos e relações sociais) e *qualidade de vida* (normalmente associada às ordens sociais, ambientais e perceptivas).

⁵ Com destaque para Lúcio Grinover e Luiz O. Camargo.

⁶ Co-presença é “a presença de pessoas nos espaços públicos em movimento ou paradas que pressuponha a presença de outros indivíduos que não engajados em atividade compartilhada” (BRAGA, 2003, pag. 23).

⁷ A proposta de galeria comercial do *Conjunto Nacional* transformou-se em uma espécie de “paradigma arquitetônico” para projetos de edifícios similares na área central de São Paulo durante a década de 1950, outros edifícios foram projetados com galerias no térreo na própria avenida, entre eles Edifício Anchieta, e Edifício Nações Unidas (URSINI, 2004, pag. 23).

⁸ Os mapas não estão em escala, eles foram desenhados com base na vistoria e nos mapas em PDF fornecidos pelo Condomínio Conjunto Nacional.

⁹ Condomínio Conjunto Nacional. Site oficial: www.ccn.com.br