

Hospitalidade Urbana em Grandes Cidades

São Paulo em foco

Valéria de Souza Ferraz

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO DA FAU USP
SÃO PAULO
2013

Hospitalidade urbana em grandes cidades.

São Paulo em foco.

Valéria de Souza Ferraz

Tese apresentada à área de concentração *Planejamento Urbano e Regional* do Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo (FAU-USP) para obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo, sob orientação da Profa. Dra. Heliana Comin Vargas.

São Paulo, 2013.

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Email: valferraz@usp.br ; valferraz@yahoo.com

Ferraz, Valéria de Souza

F381h Hospitalidade urbana em grandes cidades. São Paulo em foco / Valéria de Souza Ferraz. --São Paulo, 2013. 265 p. : il.

Tese (Doutorado - Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional) – FAUUSP.
Orientadora: Heliana Comin Vargas

1.Hospitalidade 2.Espaço público – São Paulo (SP) 3.Cidades
I.Título

CDU 64.024.1

Folha de aprovação

Nome: FERRAZ, Valéria de Souza.

Título: **Hospitalidade urbana em grandes cidades.** São Paulo em foco.

Tese apresentada à área de concentração *Planejamento Urbano e Regional* do Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo (FAU-USP) para obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo, sob orientação da Profa. Dra. Heliana Comin Vargas.

Aprovada em:

Banca examinadora

Membro: _____ Universidade: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Membro: _____ Universidade: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Membro: _____ Universidade: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Membro: _____ Universidade: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Membro: _____ Universidade: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Ao meu filho Tiago, que seus lindos olhos
escuros vejam uma cidade mais hospitaleira!

AGRADECIMENTOS

É comum ouvir que o trabalho acadêmico é uma tarefa solitária. Eu discordo. Este trabalho não seria possível se não fosse a ajuda de muita gente. Acima de tudo, agradeço aos meus pais, Osmar e Liliana, que me ensinaram a importância da formação acadêmica no sucesso profissional e na vida pessoal.

Sou particularmente grata à minha orientadora, Prof^a. Dr^a. Heliana Comin Vargas, que aceitou o desafio de estudar comigo um tema inovador dentro da área da arquitetura e urbanismo. Assim como sou grata à amiga, arquiteta e também doutora Andrea Tourinho, que me deu suporte e conselhos na reta final do trabalho.

Gostaria de agradecer ainda à Prof^a. Dr^a. Silvana Pirillo Ramos por ter me apresentado, ainda durante o mestrado, o tema da hospitalidade, e ter me indicado o livro do Prof. Dr. Lucio Grinover, que acabou por direcionar o tema desta pesquisa. Agradeço também aos professores do Mestrado em Hospitalidade da Faculdade Anhembi Morumbi, em especial a Luiz Octávio de Camargo e Sênia Bastos, e aos professores da FAU-USP Prof. Dr. Pedro Taddei e Prof. Dr. Celso Lamparelli.

Para a realização desta pesquisa foi preciso contar ainda com a compreensão e o amor de meu filho, Tiago, e de meu noivo, Alexandre, que souberam entender os motivos de minha ausência em determinados momentos ao longo desses quatro anos. Agradeço também a minha irmã, Adriana, que me ajudou a revisar o texto e me deu dicas que serão utilizadas em toda minha vida profissional. E a minha irmã Cibele, pela força e incentivo.

Aos arquitetos e colegas Juliana Cipolletta e Marcos Moraes, que desenvolveram um rico material gráfico, capaz de ressaltar os pontos importantes do meu trabalho, deixo o meu muito obrigada. Também sou grata ao arquiteto Márcio Martins pela foto da capa.

Gostaria de agradecer também aos “chefes” que tive nesse período: Solange Lainetti, da FUPAM (Fundação para Pesquisa em Arquitetura e Ambiente), Ayrton Camargo, da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) e Fernando Gasperini, da SP Urbanismo. Todos eles reconheceram a importância da minha pesquisa e me concederam afastamentos parciais. Aproveito ainda para agradecer a todos os meus parentes e amigos que, de alguma forma, me apoiaram e me deram força pra realizar a pesquisa. Muito obrigada!

“Não se dá para receber; mas para que o outro talvez venha a dar”.

(Jacques Godbout, em *O Espírito da Dádiva*).

RESUMO

FERRAZ, Valéria de Souza. **Hospitalidade urbana em grandes cidades. São Paulo em foco.** 265 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), São Paulo, 2013.

Este trabalho investiga como qualidades urbanísticas do espaço público relacionadas à diversidade, à permeabilidade, à legibilidade e ao conforto, entendidas como atributos espaciais de hospitalidade urbana, são capazes de evidenciar a condição de cidade hospitaleira, contribuindo para o prolongamento da estadia do visitante e para a qualidade de vida dos moradores. Tem como foco as grandes cidades que, apesar de se constituírem como os locais mais atraentes do planeta, não são necessariamente lugares hospitaleiros e acolhedores. Para tanto, este estudo aplica os atributos espaciais de hospitalidade urbana em três ruas paulistanas que simbolizam momentos distintos de apropriação do espaço público na cidade de São Paulo: Rua São Bento, Avenida Paulista e Avenida Engenheiro Luis Carlos Berrini. Neste percurso discute-se a aproximação entre o conceito da dádiva e da hospitalidade urbana representadas em ações de civilidade e cidadania por parte do

anfitrião (o gestor público) e do hóspede (morador e turista), que culminem no reforço do vínculo com o lugar. As contribuições deste trabalho objetivam subsidiar políticas públicas no tocante à qualidade do espaço público e à inclusão da hospitalidade urbana como elemento fundamental da gestão urbana colaborando para transformar as grandes cidades em locais atraentes e acolhedores.

Palavras-chave: hospitalidade urbana, grandes cidades, turismo, espaço público, dádiva, São Paulo (Brasil).

ABSTRACT

FERRAZ, Valéria. **Urban hospitality in big cities. São Paulo in focus.** 265 p. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), São Paulo, 2013.

This research investigates how urbanistic qualities of the public space related to diversity, permeability, imageability and comfort, understood as an spatial attributes of urban hospitality, are able to show the condition of hospitable city, contributing to the prolongation of the visitor's stay and the residents' quality of life. It focuses on big cities, although they are the most attractive places in the world, they are not necessarily hospitable and welcoming places. Therefore, this study applies the spatial attributes of urban hospitality in three streets that symbolize different moments of public space's appropriation in the city of São Paulo: Rua São Bento, Avenida Paulista and Avenida Engenheiro Luis Carlos Berrini. It also discusses the connection between the concept of the gift and the urban hospitality represented in actions of civility and citizenship from the host (the public administrator) and guest (resident and tourist), culminating in strengthening the bond with the place. The

contributions of this work aim to support public policies related to the quality of the public space and the inclusion of urban hospitality as a key element of urban management, collaborating to turn cities into attractive and welcoming places.

Keywords: urban hospitality, big cities, tourism, public space, the gift, São Paulo.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Tribo indígena Tlingit.....	41
Figura 2 - Localização das ilhas Trobiand.....	43
Figura 3 - Gráfico representativo da conexão entre qualidades físicas e qualidades funcionais.....	89
Figura 4 - Exemplo de quadras longas e suas limitações nos percursos. ...	96
Figura 5 - Exemplo de quadras curtas e as mais variadas possibilidades de percursos.....	96
Figura 6 - Exemplo de uma “super-quadra” de Brasília.....	97
Figura 7 – Quadras projetadas por Cerdá para a cidade de Barcelona.	97
Figura 8 - Galeria do Rock no centro de São Paulo.....	98
Figura 9 - Exemplos de fachadas com permeabilidade visual.....	99
Figura 10 - Exemplo de fachada de lojas em Washington DC (EUA) com “transparência”.....	100
Figura 11 - Fachadas de Washington DC (EUA) com interface física de vidro.....	100
Figura 12 - Exemplo de fachada cega na foto da esquerda (muro) e exemplo de fachada transparente na foto da direita (vidro nas fachadas das lojas).	101
Figura 13 - Exemplo de estabelecimentos comerciais que utilizam as portas de aço de enrolar.....	101
Figura 14 - homogeneidade das casas londrinas.....	105
Figura 15 - A heterogeneidade de tipologias arquitetônicas da Avenida Paulista.....	105
Figura 16 - Vista da cidade de São Paulo – zona sul.....	105
Figura 17 - A sequência de imagens mostra a apreensão do lugar ao longo do percurso.....	106
Figura 18 - Exemplos de apropriação do mobiliário urbano.	108
Figura 19 - Ilustração com as dimensões mínimas e ideais de uma calçada.	109
Figura 20 - Padrão arquitetônico das calçadas paulistanas.....	109
Figura 21 - Exemplo de calçadas com pisos confortáveis.....	110
Figura 22 - Exemplos de matérias construtivos inadequadas nas calçadas com alta circulação de pessoas.	110
Figura 23 - Exemplo de mobiliário urbano instalado em locais que impedem a passagem do pedestre.	111
Figura 24 – Exemplo de edificação que oferece uma “entrada” ou um “nicho” para o pedestre, protegendo-o das intempéries.	111
Figura 25 - Exemplo de edificações com a presença marquises ou toldos.	111
Figura 26 - A arborização viária da Av. Engenheiro Luis Carlos Berrini, zona sul de São Paulo, se desenvolve no canteiro central da via.	112
Figura 27 - Croqui da relação 2:1 entre altura dos edifícios e a largura da via.....	113
Figura 28 - Esquema gráfico que representa a escala de 4:1 entre altura dos edifícios e largura das vias.	114
Figura 29 - Wall Street, em Nova Iorque e Rua São Bento, em São Paulo.....	114
Figura 30 - Eixos visuais garantidos pelas ruas de longa extensão da cidade de Nova Iorque.....	115
Figura 31 - Croqui da relação 1:4 entre altura dos edifícios e a largura da via.....	115
Figura 32 - Foto aérea da Rua São Bento e de seu entorno.....	125
Figura 33 - Vista da Rua São Bento no início do século XX.	127
Figura 34 - Diversidade de lojas e escritórios da Rua São Bento.....	129
Figura 35 - Café Girondino, presente na Rua São Bento desde o século XX.	130

Figura 36 - Diversidade de lojas, restaurantes e escritórios da Rua São Bento.....	130	Figura 55 – Vista da Rua São Bento à noite, próximo a Praça do Patriarca.	145
Figura 37 - Praça Antonio Prado – vista para a Rua XV de Novembro.....	133	Figura 56 - Mosteiro São Bento.....	147
Figura 38 - Praça Antonio Prado – vista para a Avenida São João e Vale do Anhangabaú.....	133	Figura 57 - Largo São Francisco.	148
Figura 39 - Largo do Café com o prédio da Bovespa ao fundo.	134	Figura 58 – Edifício Martinelli.	148
Figura 40 - Praça do Patriarca – ao fundo a marquise e a Prefeitura da cidade de São Paulo.	134	Figura 59 - Viaduto do Chá.	149
Figura 41 - Largo São Francisco.....	135	Figura 60 - Viaduto Santa Ifigênia.	149
Figura 42 - Vista do Vale do Anhangabaú.....	136	Figura 61 - Marquise sobre a Galeria Prestes Maia na Praça do Patriarca.....	150
Figura 43 - Uma das entradas da Estação São Bento do Metrô.....	138	Figura 62 - Escultura de José Bonifácio, localizada na Praça do Patriarca.	150
Figura 44 - Ciclorrota da Rua São Bento.	139	Figura 63 – Vista da Rua São Bento.....	152
Figura 45 - Galeria São Bento.....	139	Figura 64 - Vista da Rua São Bento entre a Praça do Patriarca e o Largo São Francisco.....	152
Figura 46 – Permeabilidade física do Edifício Martinelli e da Galeria São Bento, ambos com acesso para a Rua Libero Badaró.....	140	Figura 65 - Vista da Rua São Bento entre a Praça Antonio Prado e o Largo do Mosteiro São Bento – edifícios sem recuo e gabarito sem controle.	153
Figura 47 - Exemplo de “frontaria ativa” – aberta.	142	Figura 66 - Vista do piso de mosaico português e granito da Rua São Bento – manutenção nem sempre consegue manter o padrão do piso. ..	155
Figura 48 – Exemplo de “frontaria ativa”- fechada.	142	Figura 67 - Outra vista do piso de mosaico português e granito da Rua São Bento.....	155
Figura 49 - Lojas na Rua São Bento que utilizam a porta de aço de enrolar – exemplo de frontaria ativa.....	143	Figura 68 - A falta de bancos na Praça Antonio Prado faz com que as pessoas se sentem na floreira.	156
Figura 50 - Janela do Café Girondino – exemplo de interface transparente, com permeabilidade visual.	143	Figura 69 - A falta de bancos também é percebida na Praça do Patriarca.	156
Figura 51 - Exemplo de interface transparente, com permeabilidade visual.	143	Figura 70 - Banca de jornal situada na Praça Antonio Prado.	157
Figura 52 – Exemplo de interface da Rua São Bento que utiliza gradil. ...	144	Figura 71 - Relógio situado em frente à Praça Antonio Prado.....	157
Figura 53 - Esquema gráfico com a visualização das portas de aço de enrolar de dia e de noite:.....	144	Figura 72 - Marquise do Edifício Martinelli.	157
Figura 54 - Vista da Rua São Bento à noite, entre o Largo do Café e o Largo do Mosteiro São Bento.	145	Figura 73 - Trecho da Rua São Bento próximo ao Largo do Café lotado na hora do almoço.	159

Figura 74 - Trecho da Rua São Bento próximo a Praça do Patriarca lotado na hora do almoço.....	159	Figura 93 - Café do Ponto do Conjunto Nacional.....	177
Figura 75 - Trecho da Rua São Bento, entre o Largo do Café a Praça do Patriarca, onde percebe-se a presença de um eixo visual (que liga o Mosteiro São Bento ao Largo São Francisco).	160	Figura 94 - Uma das entradas da Estação Trianon-Masp.....	179
Figura 76 - Trecho da Rua São Bento onde é possível verificar a relação largura da via versus altura dos edifícios.	160	Figura 95 - Ciclofaixa da Avenida Paulista.....	179
Figura 77 - Eixo visual da Rua São Bento.	161	Figura 96 - Permeabilidade física no Condomínio Centenco Plaza.	180
Figura 78 - Foto aérea da Avenida Paulista e entorno.....	164	Figura 97 - Permeabilidade física na Alameda Rio Claro.....	180
Figura 79 - Vista dos casarões dos barões do café na Avenida Paulista em 1902.....	165	Figura 98 - Vista do prédio da FIESP pela Alameda Rio Claro.	181
Figura 80 - Avenida Paulista nos anos 1960.....	166	Figura 99 - Entrada do Shopping Center 3 pela Rua Luis Coelho.....	181
Figura 81 - Avenida Paulista nos anos 1990.....	166	Figura 100 - Galeria Trianon - acesso pela Avenida Paulista e pela Alameda Casa Branca.....	181
Figura 82 - Lojas situadas no térreo do Conjunto Nacional.....	170	Figura 101 - Vista da Avenida Paulista durante a noite.....	183
Figura 83 - Uma das ruas internas da galeria do Conjunto Nacional composta por lojas.	170	Figura 102 - Vitruvina da Avenida Paulista iluminadas a noite.	183
Figura 84 - Banco Safra na Avenida Paulista.	171	Figura 103 - Fachada de vidro do Café Starbucks - exemplo de permeabilidade visual através da transparência da fachada.	184
Figura 85 - Edifício que abriga a Justiça Federal, no Condomínio Centenco Plaza.	172	Figura 104 - Exemplo de frontaria ativa numa galeria comercial.	184
Figura 86 - Vista da calçada ampla da Avenida Paulista.	174	Figura 105 - Exemplo de transparência por meio de fachada composta por janelas e portas do Banco Itaú - exemplo de permeabilidade visual.	184
Figura 87 - Vista da calçada em frente ao Parque Trianon MASP.....	175	Figura 106 - Faculdade Anhembi Morumbi - exemplo de fachada com transparência.	185
Figura 88 - Pessoas tomam a Avenida Paulista durante a "Parada do Orgulho LGBT".....	175	Figura 107 - Gradil no prédio da Fiesp - exemplo de permeabilidade visual.	185
Figura 89 - O interior do Conjunto Nacional conta com exposições frequentes.....	176	Figura 108 - Edifício do Banco Bradesco - exemplo de fachada com muro baixo.....	185
Figura 90 - O vão livre do Masp recebendo a feira de artesanato.....	176	Figura 109 - MASP.....	187
Figura 91 - Vista interna do Parque Tenente Siqueira Campos (Trianon).177		Figura 110 - Conjunto Nacional.....	187
Figura 92 - Acesso pela Avenida Paulista do Parque Prefeito Mario Covas.	177	Figura 111 - Edifício da FIESP.....	188
		Figura 112 - Edifício do Banco Safra.....	188
		Figura 113 - Edifício Brazilian.....	188
		Figura 114 - Edifício Sul-Americano.	189

Figura 115 - Edifício do Tribunal Regional Federal (Condomínio Centenco Plaza) e Edifício do Banco Central ao lado.	189	Figura 133 - Corte típico da avenida no começo do século XX, com 48 metros de largura (o corte hachurado faz uma comparação com a largura da avenida francesa Champs-Élisées com 70 metros).	201
Figura 116 - Corte típico da Avenida Paulista.	191	Figura 134 - A relação amigável entre a largura da avenida e a altura dos edifícios pode ser percebida ao longo de toda a via.	201
Figura 117 - Trecho da Avenida Paulista entre a Alameda Casa Branca e Rua Pamplona.	192	Figura 135 - A topografia e a implantação retilínea garantem uma amplitude visual à avenida.	202
Figura 118 - Trecho da Avenida Paulista junto à Rua Pamplona – vista das antenas sobre os edifícios.	192	Figura 136 - Foto área da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini e entorno.	205
Figura 119 - Vista da Avenida Paulista entre as ruas Augusta e Frei Caneca – morfologias variadas.	193	Figura 137 - Vista da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.	206
Figura 120 - Calçada da avenida – piso de concreto com piso podotátil.	195	Figura 138 - Uma das poucas lojas de rua da avenida.	209
Figura 121 - Calçada da avenida - piso de concreto com piso podotátil.	195	Figura 139 - Restaurante da avenida.	210
Figura 122 - Exemplos de floreiras e árvores da avenida.	196	Figura 140 – Estabelecimento comercial aberto apenas no período diurno.	210
Figura 123 - Lixeira característica da Avenida Paulista – há unidades distribuídas ao longo de toda sua extensão.	196	Figura 141 – Único edifício de uso misto do trecho estudado da Berrini.	211
Figura 124 - Uma das duas bancas de jornal situadas na frente do Parque Tenente Siqueira Campos.	196	Figura 142 - O único edifício de uso residencial do trecho estudado.	211
Figura 125 - Conjunto de proteção ao pedestre formado por: gradil, floreira, placas e faixa de pedestres.	197	Figura 143 - Empreendimento residencial em construção – Max Haus... ..	211
Figura 126 - Ponto de ônibus localizado em frente ao Parque Tenente Siqueira Campos.	197	Figura 144 - Pista de caminhada da Praça General Gentil Falcão.	214
Figura 127- Exemplo de um orelhão decorado na Avenida Paulista.	198	Figura 145 - Playground da Praça General Gentil Falcão.	214
Figura 128 - Exemplo de um orelhão decorado na Avenida Paulista, junto do poste de rua, do gradil de segurança ao pedestre e da floreira.	198	Figura 146 – Praça James Maxwell	215
Figura 129 - Pedestres utilizam floreiras para descansar na falta de bancos públicos.	198	Figura 147 - Espaço de convivência do Edifício Presidente Arthur Bernardes.	215
Figura 130 - Banco ao fundo na Al. Rio Claro.	199	Figura 148 - Permeabilidade física do Edifício Presidente Arthur Bernardes.	217
Figura 131 - Banco do Condomínio Centenco Plaza.	199	Figura 149 - Edifício Presidente Arthur Bernardes.	218
Figura 132 - A marquise do Conjunto Nacional proporciona ao pedestre uma caminhada segura e longe das intempéries.	199	Figura 150 - Estação Berrini da CPTM.	219
		Figura 151 - Exemplo de implantação que não demarca o limite físico entre espaço público e espaço privado.	221
		Figura 152 - Fachada de vidro de um dos restaurantes da Berrini.	222

Figura 153 - Estabelecimento comercial recuado com vagas de garagem.	222	Figura 170 - Detalhe da estrutura aparente do edifício que abriga a sede do escritório do arquiteto Oswaldo Bratke.	233
Figura 154 - Estabelecimento comercial da Berrini que utiliza as portas de aço de enrolar.	223	Figura 171 - Edifícios construídos na primeira fase da avenida e os recém- construídos se misturam na paisagem.	234
Figura 155 - Estabelecimento comercial da Berrini que utiliza grades como forma de fechamento.	223	Figura 172 - Os edifícios novos, altos, se destacam na nova paisagem da Berrini.	234
Figura 156 - Bar e restaurante da Berrini com fachada de vidro.	223	Figura 173 - Exemplo de edifício rotacionado na Berrini, ou seja, sua fachada não é alinhada com a rua.	234
Figura 157 - Exemplo de edificação da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini que utiliza muro baixo no limite com o espaço público.	224	Figura 174 - Falta de padronização das calçadas da Berrini.	236
Figura 158 - Exemplo de edificação com interface de gradil.	224	Figura 175 - Exemplo de calçada da Berrini que utiliza o piso de mosaico português.	236
Figura 159 - A concessionária Toyota também garante um contato visual por meio de suas vitrines.	225	Figura 176 - Calçada com piso feito em cerâmica, material escorregadio considerado inadequado.	236
Figura 160 - Exemplo de permeabilidade visual à noite, uma gráfica que mantém iluminação durante a noite e fachadas de vidro.	225	Figura 177 - Postes de fiação elétrica com lixeiras acopladas.	237
Figura 161 - A loja de roupas femininas PA, que expõe seus produtos por meio de vitrines mesmo à noite.	225	Figura 178 - Uma das bancas de jornal instaladas na avenida.	237
Figura 162 - Ponte Octávio Frias de Oliveira (Ponte Estaiada).	227	Figura 179 - Ponto de ônibus.	238
Figura 163 - Eco Berrini.	228	Figura 180 - Exemplos de orelhões da Berrini.	238
Figura 164 - Residencial Jardim Edith em fase de construção (foto tirada em junho de 2012).	228	Figura 181 - Pedestres utilizando as floreiras ou os muros como bancos públicos.	238
Figura 165 - Banco Safra localizado na Berrini.	229	Figura 182 - Bancos Edifício Presidente Arthur Bernardes.	238
Figura 166 - Exemplo de edificações que utilizam o recuo frontal para garagem ou área de alimentação.	231	Figura 183 - Bancos na Praça General Gentil Falcão.	239
Figura 167 - Edifício afastado pelo recuo frontal sem delimitar a relação público privado por meio de gradis ou muros.	231	Figura 184 - Canteiro central da Berrini, ao lado da ciclofaixa.	239
Figura 168 - Trecho da Berrini (próximo a ponte estaiada) onde boa parte das edificações não possuem demarcação entre o espaço público e o espaço privado.	232	Figura 185 - A arborização viária é responsável pela amenização das chamadas ilhas de calor.	239
Figura 169 - Sede do escritório do arquiteto Oswaldo Bratke.	233	Figura 186 - Canteiros arborizados da Berrini.	240
		Figura 187 - A relação amigável entre a largura da avenida e a altura dos edifícios.	242
		Figura 188 - Harmonia na relação entre largura da avenida e a altura dos edifícios.	242

Figura 189 - Os novos edifícios devem interferir na sensação de conforto da avenida, pela altura elevada.....	243
Figura 190 - Exemplos da diversidade de usos do edifício.	246
Figura 191 - Restaurantes com acesso pela rua (espaço público) ou pelo interior da galeria.	246
Figura 192 - Mapa de diversidade – uso misto de atividades.	246
Figura 193 - Mapa de permeabilidade física.	247
Figura 194 - Exemplo de permeabilidade visual dentro e fora do edifício: vitrines e transparência.	248
Figura 195 - Fachada diferenciada do edifício diferencia o Conjunto Nacional dos demais edifícios da via.....	248
Figura 196 - Arquitetura diferenciada no interior do Conjunto Nacional e os brises da fachada.	248
Figura 197 - Espaços de convivência localizados no 2º. mezanino.	249
Figura 198 - O revestimento do piso – mosaico português – está presente na calçada e no interior do edifício, separados por granito preto. .	249
Figura 199 - Presença de mobiliário urbano: bancos no interior do edifício e presença de pontos de ônibus na Avenida Paulista.	250
Figura 200 - A sensação obtida pela implantação recuada da torre garante não só uma tipologia diferenciada, mas como uma sensação de conforto sensorial.....	250

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Mapa com a localização das ruas estudadas na cidade de São Paulo.	124
Mapa 2 - Mapa de uso do solo da Rua São Bento.	128
Mapa 3 - Mapa de espaços públicos e espaços privados de uso público da Rua São Bento.....	132
Mapa 4 - Mapa de espaços permeáveis da Rua São Bento.....	137
Mapa 5 - Mapa de frontarias (diurno e noturno) da Rua São Bento.	141
Mapa 6 - Mapa das referências visuais da Rua São Bento e entorno.	146
Mapa 7- Perfil da Rua São Bento.....	151
Mapa 8 - Mapa de conforto físico ambiental da Rua São Bento.	154
Mapa 9 - Mapa de uso do solo da Avenida Paulista.	168
Mapa 10 - Mapa de espaços públicos e espaços privados de uso público da Avenida Paulista.	173
Mapa 11 - Mapa de espaços permeáveis da Avenida Paulista.	178
Mapa 12 - Mapa de frontarias (diurno e noturno) da Avenida Paulista. ..	182
Mapa 13 - Mapa das referências visuais da Avenida Paulista.	186
Mapa 14 - Perfil da Avenida Paulista.....	190
Mapa 15 - Mapa de conforto físico e ambiental da Avenida Paulista.....	194
Mapa 16 – Mapa de uso do solo da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.	208
Mapa 17 – Mapa de espaços públicos e espaços privados de uso público da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.	213
Mapa 18 – Mapa de espaços permeáveis da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.	216
Mapa 19 - Mapa de frontarias (diurno e noturno) da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.	220
Mapa 20 - Mapa de referências visuais da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.....	226
Mapa 21 - Perfil da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.....	230
Mapa 22 – Mapa de conforto físico e ambiental da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.	235

LISTA DE CORTES

Corte 1 - Corte esquemático da Rua São Bento.....	158
Corte 2 - Corte esquemático da Avenida Paulista.....	200
Corte 3 – Corte esquemático da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.	241

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 19

CAPÍTULO – 1

1. HOSPITALIDADE URBANA: fundamentos e desdobramentos....26

1.1. AS ORIGENS DO CONCEITO26

1.1.1. A nostalgia e a gratuidade na hospitalidade32

1.1.2. O receber e a dádiva35

1.1.2.1. A dádiva nas sociedades arcaicas ou primitivas40

1.2. AS CONCEPÇÕES ATUAIS45

1.2.1. Frentes de estudo sobre a hospitalidade e a dádiva.....47

1.2.2. Hospitalidade urbana: em busca de conceitos e definições49

1.2.2.1. O anfitrião da cidade52

1.2.2.2. Espaço de uso público – O espaço da hospitalidade urbana58

1.3. DEFININDO HOSPITALIDADE URBANA.....63

CAPÍTULO – 2

2. A Hospitalidade urbana nas grandes cidades67

2.1. A ATRATIVIDADE DAS GRANDES CIDADES69

2.1.1. Visitante nas grandes cidades: morador ou turista?74

2.2. QUALIDADE AMBIENTAL URBANA E HOSPITALIDADE URBANA....76

2.3. PERMANÊNCIA E RETORNO: O DESAFIO DAS GRANDES CIDADES.....80

2.4. ATRIBUTOS ESPACIAIS DE HOSPITALIDADE URBANA.....84

2.4.1. Diversidade.....90

2.4.2. Permeabilidade.....94

2.4.3. Legibilidade..... 102

2.4.4. Conforto..... 107

2.5. REPRESENTANDO OS ATRIBUTOS ESPACIAIS DE HOSPITALIDADE URBANA..... 116

CAPÍTULO – 3

3. A hospitalidade urbana da cidade de São Paulo118

3.1 O ESPAÇO PÚBLICO PAULISTANO EM TRÊS MOMENTOS DISTINTOS.....119

3.2. RUA SÃO BENTO 125

3.2.1. Diversidade – de usos..... 128

3.2.2.	Diversidade – de espaços públicos.....	132	3.3.9.	Considerações à Avenida Paulista.....	202
3.2.3.	Permeabilidade – física	137	3.4.	AVENIDA ENGENHEIRO LUÍS CARLOS BERRINI	205
3.2.4.	Permeabilidade – visual.....	141	3.4.1.	Diversidade – de usos.....	208
3.2.5.	Legibilidade – referências visuais.....	146	3.4.2.	Diversidade - de espaços públicos.....	213
3.2.6.	Legibilidade - tipologias arquitetônicas	151	3.4.3.	Permeabilidade - física	216
3.2.7.	Conforto – físico e ambiental.....	154	3.4.4.	Permeabilidade - visual.....	220
3.2.8.	Conforto – sensorial	158	3.4.5.	Legibilidade - referências visuais.....	226
3.2.9.	Considerações à Rua São Bento.....	161	3.4.6.	Legibilidade - tipologias arquitetônicas	230
3.3.	AVENIDA PAULISTA	164	3.4.7.	Conforto – físico e ambiental.....	235
3.3.1.	Diversidade – de usos.....	168	3.4.8.	Conforto - sensorial	241
3.3.2.	Diversidade - de espaços públicos.....	173	3.4.9.	Considerações à Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini	243
3.3.3.	Permeabilidade – física	178	3.5.	REFLETINDO SOBRE O CONJUNTO DOS ATRIBUTOS ESPACIAIS DE HOSPITALIDADE URBANA.....	245
3.3.4.	Permeabilidade - visual.....	182	CONCLUSÃO	253	
3.3.5.	Legibilidade - referências visuais.....	186	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	260	
3.3.6.	Legibilidade - tipologias arquitetônicas	190			
3.3.7.	Conforto – físico e ambiental.....	194			
3.3.8.	Conforto - sensorial	200			

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa adentra o campo da hospitalidade urbana, compreendida como uma dádiva do espaço e um fator de bem-estar. Embora ainda pouco explorada e estudada apenas nas últimas décadas, a hospitalidade urbana se revela um tema promissor e fundamental do ponto de vista do planejamento urbano e da gestão das cidades. Ela tem relação direta com a qualidade ambiental urbana, que tem cobrado um lugar relevante nas preocupações referentes à qualidade de vida de seus moradores e, conseqüentemente, de seus visitantes. A hospitalidade urbana reserva um grande potencial para a gestão e a intervenção das cidades contemporâneas.

As grandes cidades¹ estão entre os destinos mais procurados em todo o mundo. Mas, apesar de se apresentarem como lugares plenos de oportunidades, de encontros e de trocas, nem sempre são consideradas hospitaleiras e acolhedoras. A atratividade já

¹ Esse assunto será tratado detalhadamente no Capítulo 2, mas vale adiantar que, entende-se por “cidades grandes”, cidades de grande porte, ou seja, com pelo menos mais de um milhão de habitantes, e que possuem influência do ponto de vista econômico, político e sociocultural num âmbito local, regional, nacional ou global.

existe nas grandes cidades e de modo alheio às condições de hospitalidade. Ou seja, o que atrai o turista para as grandes cidades, pelo menos numa primeira visita, não é a hospitalidade em si, mas a diversidade de atividades, as opções de lazer, cultura, educação e entretenimento, as possibilidades de negócios dentre muitas outras. O grande desafio, no entanto, é manter este turista por mais tempo na cidade, isto é, ampliar sua estadia. Para tanto, é preciso que o turista se “sinta em casa”, acolhido e bem vindo.

A hospitalidade, enquanto ato de receber, hospedar, alojar e entreter pessoas fora de seu habitat de origem, ocorre em diferentes esferas: a doméstica, a comercial e a pública, e se concretiza no encontro de alguém que recebe (anfitrião) e alguém que é recebido (hóspede) num determinado espaço (CAMARGO, 2004). Espaço este, que pode ser o *espaço doméstico* (a casa), o *espaço comercial* (o hotel) ou o *espaço da cidade* (o espaço público), sendo este último, o objeto desta pesquisa.

Muito mais que receber e alojar o hóspede, por prazer ou por dinheiro, a hospitalidade envolve o estabelecimento do vínculo social. Isto porque, ao bem receber, estabelece-se naturalmente a obrigação do hóspede em retribuir. E no momento da retribuição o hóspede se torna o anfitrião, consolidando assim o laço social.

E é por esta razão que estudos de hospitalidade são, muitas vezes, relacionados aos estudos sobre a dádiva. Considerada um fenômeno social intrínseco ao ser humano que ocorre entre amigos, parentes ou estranhos sob a forma de presentes, hospitalidade ou serviços (CAILLÉ, 2002), a dádiva se manifesta por meio da tríplice obrigação do dar-receber-retribuir (MAUSS, 2003).

Ao relacionar o sistema de dádiva à hospitalidade urbana, a tríplice obrigação acontece por meio de direitos e deveres cívicos. Por um lado, o anfitrião, no papel de gestor público, oferece uma série de sensações de bem-estar ao visitante, como segurança, iluminação, mobilidade urbana, saúde, educação e alimentação, entre outras. E, o hóspede, no papel de turista ou morador, retribui por meio de ações de civilidade e cidadania.

Apesar do termo “hospitalidade urbana” não estar presente nos principais debates sobre as grandes cidades, trata-se de uma preocupação atual e recorrente, pois está diretamente ligada à qualidade ambiental urbana. Relacionada tanto aos conceitos de qualidade de vida quanto aos relacionados ao meio ambiente, a qualidade ambiental urbana pressupõe uma série de fatores de bem estar que visam aprimorar as condições de vida da população,

entre eles fatores que envolvem aspectos espaciais, biológicos, sociais e econômicos (VARGAS e RIBEIRO, 2004).

A qualidade ambiental urbana, portanto, não é unicamente uma preocupação com a qualidade da água, do ar ou dos problemas ligados ao trânsito e a poluição. Envolve também aspectos ligados à valorização da qualidade urbanística por meio de uma oferta de espaços públicos de qualidade, de áreas verdes, de transporte público eficiente e de equipamentos públicos acessíveis. Isso incrementa os ambientes formais e informais de trocas espalhados pelas cidades que proporcionam novos contatos e interações e que marcam a convivência de diferentes universos de valores e distintas origens geográficas, sociais e culturais.

Cerca de 400 cidades do planeta já passaram da marca de um milhão de habitantes. Há uma previsão de que, nos próximos anos, as futuras megalópoles² se concentrem, principalmente, nos países em desenvolvimento. 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

² As megalópoles possuem em média 10 milhões de habitantes em seus limites geográficos formais. Dados obtidos junto à revista ‘Megacidades’ – Grandes Reportagens – do Jornal o Estado de São Paulo. 03/08/2008.

naturais (relação homem x meio ambiente), é preciso estudar soluções para os problemas vinculados ao ambiente construído e ao convívio entre os homens (relação homem x homem).

De forma ainda muito tímida – e muitas vezes limitada apenas ao discurso – a preocupação com a qualidade ambiental urbana já pode ser vista nos planos urbanos de longo prazo de grandes cidades, como por exemplo, no *SP 2040 – A cidade que queremos*. Entre as diretrizes desse plano, desenvolvido pela Prefeitura Municipal da cidade de São Paulo, está a preocupação em ampliar e fortalecer a oferta de espaços públicos de qualidade, a valorização da diversidade cultural, da identidade e do sentimento de pertencimento à cidade enquanto elementos importantes de coesão social.

Com base na problemática exposta, este trabalho tem como objetivo geral: discutir o conceito de hospitalidade urbana para grandes cidades e sua ligação com a dádiva; investigar a condição de atratividade das grandes cidades e sua relação com o visitante/morador; discutir a importância da hospitalidade urbana para o prolongamento da estadia de turistas nas cidades e para a melhoria da qualidade de vida de seus moradores.

No entendimento de que certas características espaciais do espaço público são capazes de tornar as grandes cidades lugares mais acolhedores e hospitaleiros contribuindo para o aumento da permanência dos visitantes, esta pesquisa busca ainda identificar essas características, denominadas aqui de *atributos espaciais de hospitalidade urbana*, e verificar as condições de hospitalidade urbana através do estudo de três vias da cidade de São Paulo.

Se atendidas estas condições para o visitante (ou turista), o morador das grandes cidades – que com ele também se identifica – usufruirá imediatamente dos benefícios de uma cidade hospitaleira. Além disso, a permanência maior dos visitantes pode ajudar no estabelecimento do vínculo entre indivíduo e lugar, aumentando as chances de o turista retornar, o que refletirá na economia da cidade por meio da receita gerada pelo turismo urbano.

Tem-se como hipótese que cidades hospitaleiras tendem a reforçar o vínculo de moradores e visitantes com o lugar, levando ao aumento da atratividade, da permanência e da intenção de retorno. Amplia-se, dessa forma, o conceito de hospitalidade urbana em grandes cidades, onde os atributos espaciais assumem papel relevante.

Quais seriam então os atributos de um espaço público hospitaleiro? Parte-se do princípio que existem atributos naturais e atributos criados pelo homem. Dentre os atributos naturais, estão aqueles que interferem de forma mais indireta na permanência do indivíduo no espaço público, como, por exemplo, o clima e a topografia. Já os atributos criados pelo homem afetam diretamente a permanência do indivíduo no espaço público, pois são os responsáveis pelas condições físicas e funcionais do espaço, interferindo no estabelecimento das relações sociais, e são esses os atributos estudados nesta pesquisa.

Apesar de reconhecer que existe uma gama variada de atributos que interferem na sensação de bem estar e acolhimento do espaço urbano hospitaleiro, existe ainda uma categoria de atributos que não serão estudados, pois não podem ser identificados com precisão, muito menos mensurados. Tratam-se dos atributos de caráter subjetivo, ligados à percepção individual, estreitamente vinculado a aspectos de história, identidade e memória, pessoais ou coletivas. Esta pesquisa procura focar, portanto, os atributos que podem ser identificados de forma mais objetiva.

Esta investigação utiliza o método analítico-propositivo; ou seja, analisa dados obtidos por meio de uma pesquisa bibliográfica de caráter multidisciplinar que utiliza fontes primárias e secundárias e propõe como teoria *atributos espaciais de hospitalidade urbana*, aplicados em três ruas da cidade de São Paulo. Para tanto, tomou-se como base o Mapa Digital da Cidade de São Paulo – MDC³ – que foi complementado com informações obtidas por meio de uma pesquisa de campo realizada entre maio e dezembro de 2012.

Para a representação dessas informações optou-se por desenvolver mapas temáticos que utilizam plantas, cortes esquemáticos, perfis das ruas e esquemas gráficos. Além disso, as fotografias foram utilizadas como forma de exemplificar a hospitalidade urbana dessas vias nos períodos diurno e noturno.

Para discutir as questões acima colocadas – que servirão para subsidiar políticas públicas no tocante a qualidade do espaço público e ao aprimoramento da hospitalidade urbana, com vistas à melhoria da qualidade ambiental urbana para o morador e para o turista – este trabalho está organizado em três capítulos.

³ As informações disponíveis no Mapa Digital da Cidade de São Paulo – MDC – contêm altimetria, hidrografia, referências urbanas, edificações e sistema viário. Fonte: http://www3.prefeitura.sp.gov.br/DU0107_MDC/paginaspublicas/index.ax

Com a intenção de ensaiar uma ampliação do conceito de hospitalidade urbana, se faz necessário, no *Capítulo 1 – Hospitalidade Urbana: fundamentos e desdobramentos*, abordar as principais questões teóricas referentes ao tema da hospitalidade. Explorando os domínios (ou esferas) da hospitalidade, neste capítulo são analisados os sujeitos da hospitalidade urbana e os tipos de espaços urbanos que atuam como espaços urbanos hospitaleiros. Ainda nesse capítulo, procura-se explorar a influência da dádiva em toda ação de hospitalidade urbana e os motivos pelos quais a atividade hospitaleira ainda pode ser uma experiência prazerosa e de descobertas, que permite novas formas de parcerias e de convivência.

Investigando os motivos pelos quais as grandes cidades estão entre os destinos mais procurados em todo o mundo, o *Capítulo 2 – Hospitalidade urbana nas grandes cidades* explora a atratividade dessas cidades e analisa a relação visitante/morador, que muitas vezes se confunde nas grandes cidades. As questões relacionadas à qualidade ambiental urbana são tratadas nesse capítulo juntamente com uma das questões centrais dessa pesquisa: a hospitalidade como fator de atratividade por meio do desejo da permanência e do retorno.

Apesar do conceito de hospitalidade urbana estar, aparentemente, mais ligado às pequenas cidades, são apresentados no Capítulo 2 os *atributos espaciais de hospitalidade urbana*, considerados como capazes de garantir diversidade, permeabilidade, legibilidade e conforto a turistas e moradores das grandes cidades. Para a identificação dos atributos espaciais de hospitalidade urbana, a pesquisa parte de um conceito existente (Grinover, 2007) que é trabalhado teoricamente com outras fontes bibliográficas, relacionadas principalmente à qualidade do espaço público e do desenho urbano. Depois esses atributos são analisados e questionados, visando o seu aprofundamento e aplicação nas grandes cidades.

Devidamente identificados e explorados no capítulo anterior, no *Capítulo 3 – A hospitalidade urbana de São Paulo*, os *atributos espaciais de hospitalidade urbana* são verificados em três ruas paulistanas emblemáticas: Rua São Bento, Avenida Paulista e Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini. Escolhidas em função de sua importância no contexto econômico, social, cultural e político, essas ruas simbolizam as três grandes centralidades consolidadas da cidade de São Paulo e possuem as mais variadas características

espaciais, capazes de exemplificar espaços urbanos hospitaleiros e espaços urbanos hostis.

Por fim, são feitas considerações finais sobre os resultados da pesquisa e apontadas possíveis diretrizes que possam complementar futuras intervenções por parte dos gestores públicos de forma a qualificar os espaços urbanos em espaços hospitaleiros.

CAPÍTULO – 1

Hospitalidade Urbana:
fundamentos e desdobramentos

1. HOSPITALIDADE URBANA: FUNDAMENTOS E DESDOBRAMENTOS

Por trás do formalismo óbvio, há sempre a regra de ouro da hospitalidade, que se traduz pura e simplesmente no respeito pela pessoa da visita e na satisfação de tê-la dentro do nosso teto, querendo conversar conosco. Aliás, melhor dizendo, são precisamente essas normas de recepção que amortecem a passagem entre a casa e a rua e, simultaneamente, nos fazem anfitriões, transformando o estranho, o parente e até mesmo o inimigo ou o estrangeiro numa visita (DAMATTA, 1997, p. 11).

1.1. AS ORIGENS DO CONCEITO

Antiga como o próprio deslocamento do homem pelo planeta, a hospitalidade é um processo que se refere a relações sociais que se desenrolam e se relacionam com a história, com a cultura e com as sociedades de cada lugar. Segundo Grinover (2007, p. 20), “a história da hospitalidade é a história do homem, de seus encontros, de seus diálogos e de tudo aquilo que ele tem criado para facilitar sua aproximação com seus semelhantes”.

Muito utilizada na Europa durante a Idade Média para designar acomodação gratuita e atitude caridosa oferecida aos indigentes e aos que viajavam em busca de um lugar sagrado, de um bem espiritual ou com a esperança de uma cura, as primeiras manifestações de hospitalidade do mundo ocidental “deram-se em consequência das viagens, dos deslocamentos do homem por lugares que ele nunca tinha visitado” (GRINOVER, 2007, p. 35).

Mas o exercício da hospitalidade surgiu bem antes, numa época em que não era possível garantir a integridade física de quem viajava e pela inexistência de locais para abrigar esses viajantes. E, receber um estrangeiro em sua casa, oferecendo-lhe bebida e comida, sem perguntar-lhe o nome e a razão de sua viagem, era um ato sagrado, carregado de rituais e obrigatório entre os gregos e depois entre os romanos. De acordo com Grinover (2007, p. 35):

Durante toda a estada, o estrangeiro era protegido por seu anfitrião contra qualquer tentativa de agressão, e a violação dos direitos da hospitalidade era considerada um ato criminoso. Dever e direito sagrado particularmente no mundo cristão, a hospitalidade, pregada e ensinada pelos apóstolos do Antigo Testamento para fazer de cada casa cristã um ‘albergue de Cristo’.

Isso reforça a ideia de Boff (2005, p. 84) de que a origem da hospitalidade tem um viés religioso. O autor define hospitalidade com base no mito de *Báucis e Filêmon*⁴ para defender que “quem acolhe o peregrino, o estrangeiro e o pobre, hospeda a Deus. Quem hospeda a Deus se faz templo de Deus. Quem faz dos estranhos seus comensais herda a imortalidade feliz”.

Por essa razão, a recepção do viajante era tarefa, principalmente, dos hospícios, hospitais, dos conventos e mosteiros. Na análise de Grinover (2007), a hospitalidade monástica é tida como exemplo de hospitalidade da história ocidental, uma vez que os monges e demais religiosos exerciam a hospitalidade com absoluta competência. Pois, além de gratuita, essa acolhida era exercida de todas as formas, oferecendo desde os aspectos materiais da hospitalidade - como comida, abrigo e bebida, até os

⁴ Um dos mitos mais belos da tradição grega transcrito pelo poeta romano Públio Ovídio (43-37 d.C) em seu livro “As Metamorfoses”, conta a trajetória de Júpiter, o Deus criador, e de seu filho Hermes, na busca pelo espírito de hospitalidade entre os humanos. Disfarçados de pobres, os dois começam a peregrinar pela Terra. Depois de serem maltratados por várias pessoas e em vários locais, os forasteiros encontram abrigo em uma simples choupana de um casal de velhinhos: Báucis e Filêmon. E, após uma tempestade, os Deuses transformam a choupana em um templo dourado e realizam o desejo do casal de morrerem juntos. O corpo de Báucis se transformou em uma frondosa tília e o de Filêmon, em um enorme carvalho.

aspectos espirituais relacionados à incitação à prece, à meditação a ao silêncio.

Atualmente, a hospitalidade é tida como “a oferta de alimentos e/ou bebidas e/ou acomodação longe do lar”, segundo a organização geral da indústria da hospitalidade, *The Joint Hospitality Industry Congress* (LASHLEY e MORRISON, 2004). Para esse grupo, que estudou questões de interesse comum sobre a hospitalidade no Reino Unido, a atividade (hospitaleira) é uma troca contemporânea, idealizada para aumentar a reciprocidade entre as partes envolvidas, por meio da oferta de alimentos e/ou bebidas e/ou acomodação.

Além da oferta de alimentos, bebidas e alimentação, a segurança faz parte da definição de hospitalidade. Segundo o dicionário Houaiss e Villar (2001, p. 1553), hospitalidade significa hospedar quem está longe de sua residência, oferecendo-lhe cama, comida e segurança, assim como o afeto, a amabilidade, a cortesia e a gentileza.

Segundo esse mesmo dicionário, a palavra hospitalidade é derivada do latim: *hospitalitas*, que significava condição de estrangeiro, de forasteiro.

Camargo (2003, p. 9) define hospitalidade como o “ato humano, exercido em contexto doméstico, público ou profissional, de recepcionar, hospedar, alimentar e entreter pessoas temporariamente deslocadas de seu hábitat”, e defende que a atividade não se limita a dar de beber, de comer e de acomodar, pois a relação interpessoal instaurada entre hóspede e anfitrião implica uma relação, ou um elo social, muitas vezes ligado a valores de solidariedade e de sociabilidade. Para o autor, ao se pensar em hospitalidade, se é levado a criar um *eixo cultural* e um *eixo social* para a delimitação do campo de estudo.

O primeiro leva em consideração as ações abrangidas pela noção de hospitalidade que vão além do alimentar e hospedar, envolvendo também ações de recepção e de entretenimento. O segundo trata dos domínios ou dos espaços onde a hospitalidade é exercida: doméstico, comercial e público.

Dessa forma, a hospitalidade enquanto modelo de *prática cultural* envolve quatro ações que ampliam os horizontes da atividade na direção do *receber* (CAMARGO, 2003). São elas:

1. Recepcionar: é o ato de acolher pessoas que batem à porta de casa, do escritório, do hotel ou da cidade, fazendo da hospitalidade tanto um gesto social quanto um ritual da vida privada. Mas essa recepção pode estar também em outras ações, como buscar o visitante no aeroporto ou na rodoviária, recepcionar o cliente na entrada do estabelecimento, por exemplo, no restaurante levando-o até a mesa etc.
2. Hospedar: é o ato de proporcionar pousada ou abrigo aos visitantes, podendo ir além da oferta de um teto. Há o oferecimento de afeto, de segurança, de calor humano, ainda que por alguns momentos. São infinitas as formas de hospedar. O anfitrião pode, por exemplo, reservar o próprio quarto para o hóspede, oferecer o melhor jogo de lençol, providenciar um ar-condicionado, aquecedor etc.
3. Alimentar: é o ato de oferecer alimento e bebida. Para muitas sociedades a oferta de alimentos delimita e concretiza o ato da hospitalidade, mesmo que esse alimento seja simbólico sob a forma de um copo com água ou de um café. É claro que isso varia muito de cultura pra

cultura, mas alimentar o hóspede faz parte de qualquer ritual de hospitalidade, quase que universal. Para Lashley (2004, p.11), “as atividades associadas ao ato de comer e beber ajudam a estabelecer muitas características humanas básicas”.

4. Entreter: é o ato de divertir e de proporcionar bons momentos ao hóspede. Considerado por muitos como o diferencial da atividade hospitaleira, essa ação implica em uma dedicação especial do anfitrião de forma a garantir prazer ao hóspede durante sua estadia.

A hospitalidade envolve a dupla relação humana: a relação com o outro e a relação com o lugar, ou com o espaço. E esses espaços são representados em três domínios: doméstico - o espaço da casa; comercial - o espaço do hotel; e público - o espaço da cidade.

Considerada a forma mais tradicional de atuação da hospitalidade e a que envolve uma maior complexidade do ponto de vista de ritos e significados, a *esfera doméstica* é onde o ato de receber, alojar, alimentar ou entreter mais se estabelece (CAMARGO, 2003). Isso porque é nessa esfera que os pequenos gestos do

cotidiano se processam. Além disso, a intimidade maior ocorre mesmo dentro de casa.

Para Montandon (2003, p. 133), estabelece-se uma linha de intrusão, que pode ser vista como uma ameaça: “tudo se inicia nessa soleira, nessa porta onde batemos e que vai se abrir apresentando uma figura desconhecida, estranha”. E para não constranger nem o anfitrião nem o hóspede, uma série de ritos e cerimoniais começam a aparecer: “seja bem-vindo”; “sinta-se em casa”, “a casa é sua” etc. Como se vê, as regras da boa educação estão mais do que nunca em vigor na cena hospitaleira doméstica.

Já na *esfera comercial*, a hospitalidade foge à regra da gratuidade e da reciprocidade, pois é vinculada ao surgimento das modernas estruturas comerciais, criadas em função do surgimento do turismo moderno e adequadas à designação habitual de hotelaria (CAMARGO, 2003). No domínio comercial, ou seja, no espaço do hotel, do flat, da pousada, a hospitalidade é determinada de modo acentuado como atividade econômica por meio de grupos de consumidores, fornecedores, prestadores de serviços ou clientes.

Mas é na *esfera pública* que os estudos de hospitalidade

podem estar associados ao urbanismo e ao planejamento urbano. Além disso, é também na esfera pública que a hospitalidade pode ser estudada nos domínios do Estado, em se tratando de assuntos ligados ao direito de ir e vir e à legislação sobre estrangeiros, por exemplo (CAMARGO, 2003). Derivada da hospitalidade pública, a *hospitalidade urbana* engloba, entre outras coisas, a relação que se estabelece entre o espaço físico da cidade e seus habitantes e visitantes.

Divergindo um pouco dos autores brasileiros, Lashley (2004) faz a separação das esferas (ou domínios) da hospitalidade em social, privada e comercial. Para o autor britânico, de modo simultâneo cada domínio representa um aspecto da oferta de hospitalidade, que é tanto independente como sobreposto. O *domínio social* diz respeito aos cenários que a hospitalidade atua e aos impactos das forças sociais sobre a produção e o consumo de alimentos, bebidas e acomodação. Já o *domínio privado* considera as questões associadas ao lar, assim como o relacionamento entre anfitrião e hóspede. E o *domínio comercial* leva em consideração a oferta de hospitalidade enquanto atividade econômica.

Para Lashley (2004, p.12), “as atividades de hospitalidade

ajudam no desenvolvimento de laços sociais com terceiros e na satisfação subsequente das necessidades sociais”. Podendo ser vista como uma prestação de serviço, a hospitalidade tem um valor agregado, e é tida muitas vezes como uma espécie de negociação.

A importância da hospitalidade para o convívio entre os homens vem dos benefícios previstos nessa relação instaurada por meio de uma série de atividades e rituais que garantem o vínculo social, o laço. Entre esses rituais, podemos destacar algumas regras fixas de hospitalidade e seu desenvolvimento desde o instante da chegada do visitante até o momento de sua partida, descritas por Homero, em a *Odisseia*⁵.

Tal cena se decompunha em uma série de microcenas, incluindo, entre outras: a chegada, a recepção, o ato de se acomodar, festejar, dizer seu nome e sua pátria, se deitar, se banhar, a entrega dos presentes, as despedidas. Tudo isso sendo altamente significativo em termos de um ritual bem-estabelecido, de acordo com as fórmulas e em uma ordem bem determinada. Uma das primeiras coisas que marcam a atitude do anfitrião é o gesto de oferecer bebida e comida. Sabemos como o copo de água ou a xícara de café nos países mediterrâneos é o gesto de hospitalidade mais espontâneo e mais imediato, e como a mesa e o

⁵ É um dos principais poemas épicos da Grécia Antiga, de Homero, escrita por volta do século VIII a.c. O outro poema épico famoso do mesmo autor é *Ilíada*.

banquete são o centro, o local principal ao redor do qual se organiza a hospitalidade. (Montandon In Dencker, 2003, p. 132).

Esse “dever” está implícito na hospitalidade por meio da retribuição, que não é necessariamente uma obrigação, faz parte do ritual de viver em sociedade. Por exemplo, sempre que recebemos um convite para visitar um amigo, um parente, ou até mesmo para nos hospedarmos na casa de algum conhecido em outra cidade, fica subentendido que devemos retribuir o convite por meio de um novo convite, mas agora convidando o anfitrião para conhecer nossa casa. Isso cria um círculo vicioso que ajuda a manter ativo o vínculo.

E assim, cria-se uma rede de amigos. Para Godbout (1992), a retribuição é feita em diferentes momentos, de acordo com o grau de intimidade entre hóspede e anfitrião. Segundo o autor, quanto mais íntima for a relação, mais demorada pode ser a retribuição. Segundo Godbout (1999, p. 150).

Retribuir imediatamente significaria vergar-se ao peso da dívida, temer não a poder assumir, tentar escapar à obrigação, à gentileza que obriga, e renunciar ao estabelecimento do laço social por receio de não se poder ser tão munificente, por sua vez.

Para Gotman (2001, apud GRINOVER, 2007, p. 27), a hospitalidade permite:

(...) a indivíduos ou a famílias, vindo e vivendo em lugares diferentes, construir sociedade, instalar-se e retribuir serviços e ajudar os que facilitam, enquanto práticas de sociabilidade, o acesso a recursos locais, o compromisso de relações que ultrapassam a interação imediata e assegura a reciprocidade.

Isso é, a hospitalidade envolve a manutenção da sociedade no sentido do “encontro” e o estabelecimento da retribuição, da reciprocidade.

O conceito de hospitalidade é hoje utilizado por todos aqueles que querem passar uma imagem positiva, de que são capazes de receber o hóspede e satisfazê-lo em todos os sentidos.

Mas, por que “receber” ou “hospedar” bem o visitante? O que se ganha em troca? Para responder essas perguntas, boa parte dos estudiosos do assunto recorrem à base de Marcel Mauss em seu clássico *Ensaio sobre a dádiva*, de 1974.

Defendendo que o contato humano não se estabelece como uma troca, mas como um contrato, o antropólogo apresenta a tríplice obrigação de dar-receber-retribuir, e coloca que o vínculo

social que se instala logo após a dádiva implica em um novo receber e retribuir num processo sem fim.

Pensando assim, a hospitalidade é o que trocamos. E, para Montandon (In DENCKER, 2003, p. 132), “não são apenas bens de consumo, objetos úteis economicamente, mas gentilezas, festins, ritos, danças, festas”.

1.1.1. A nostalgia e a gratuidade na hospitalidade

Certos acontecimentos do século passado, tais como a intensa urbanização, a explosão demográfica, o desenvolvimento científico e tecnológico, as novas estruturas econômicas e, principalmente, a ampliação do poder aquisitivo de uma parcela considerável da população das sociedades contemporâneas, mudaram a relação entre visitantes e receptores, hóspedes e anfitriões (GRINOVER, 2007). Esses fatores marcam definitivamente a passagem da hospitalidade para o acolhimento mercantilizado afirmando o turismo como uma atividade econômica e rentável (CAMARGO, 2002).

Mas, ao desenvolver e planejar o receptivo turístico, os estudiosos do setor buscam alcançar a qualidade máxima nos serviços para atender com excelência aos visitantes. Dessa forma, a hospitalidade vem sendo percebida atualmente dentro do fenômeno turístico por meio da reflexão entre quem recebe e quem é recebido e como isso pode influenciar a sensação de hospitalidade ou de hostilidade.

Contudo, essa hospitalidade que passou a ser paga cria um certo tipo de paradoxo, uma vez que sua essência está amarrada na gratuidade. Dessa forma, para muitos autores, ocorre hoje a instrumentalização da hospitalidade pelo dinheiro, trocando a gratuidade da cama, da mesa e da segurança a uma troca mediatizada (CAMARGO, 2008).

Para Darke e Gurney (In LASHLEY e MORRISON, 2004, p. 112), a hospitalidade representa em sua essência a mercantilização do trabalho doméstico e o uso do termo abrange uma metáfora ampliada, sugerindo que a prática adequada na hospitalidade comercial é uma simulação da visita ao lar de um anfitrião ideal, atendo a todas as necessidades da visita, mesmo que esse ideal seja muito difícil de ser alcançado.

Mas será que a comercialização da hospitalidade e do acolhimento implica obrigatoriamente em uma depreciação dessa atividade? É verdade que o serviço ao cliente e sua exploração financeira são de tal modo imbricados um no outro, que se tornou quase impossível separá-los. Mas se um hospedeiro comercial atende bem aos seus hóspedes, cobrando-lhe um preço justo e razoável, não extorsivo por aquilo que oferece, suas atividades podem sim ser chamadas de hospitaleiras. Para Telfer (2004), não se pode dizer que um hospedeiro comercial se comporta com hospitalidade só pelo fato de ser pago por seu trabalho.

Assim, parece que a hospitalidade se tornou um tema nostálgico e, ao mesmo tempo, um artigo da moda, uma qualidade que se busca na hospitalidade comercial e na hotelaria. Como se vê, alguns autores insistem em repetir que a hospitalidade era praticada antigamente de uma bela maneira e que atualmente ela não é “mais que um ritual praticamente caído no esquecimento ou pervertido pelo materialismo e pelo egoísmo que caracterizam a sociedade contemporânea” (Montandon in Dencker, 2003, p. 135). Para Abre (In DENCKER, 2003, p. 39):

A vida das pessoas e das organizações tornou-se quase totalmente rotinizada, devendo ter a precisão de um relógio. As pessoas têm um determinado tempo para efetuar cada ação, planejada previamente de maneira minuciosa, para que seja cumprida no prazo certo e com sucesso. Em muitas organizações da área da hospitalidade, nota-se que a maneira mecânica como só funcionários trabalham é baseada na imagem das máquinas ou quase robôs. Em muitas organizações, um turno de trabalho substitui outro de maneira metódica, de forma que o atendimento de ‘alto padrão aconteça 24 horas por dia. Novamente se volta à questão: isso pode ser caracterizado como hospitalidade? Ou ainda: estaríamos dentro de um sistema técnico de hospitalidade?

Para Montandon (In Dencker, 2003, p. 139), a ideia de uma hospitalidade original, arcaica, pode estar suportada em três momentos: nas narrativas dos viajantes que mantinham um contato com povos primitivos ou arcaicos, pela literatura bíblica e pelos poemas épicos da Grécia antiga, através do nome de Homero. Ou seja, todos os exemplos acima mencionados se baseiam em uma falsa representação uma vez que deixam claro o desejo pela hospitalidade original e pela nostalgia.

Ao ler a Odisseia e a Bíblia, parece bastante claro que a nostalgia faz parte da hospitalidade e do desejo de hospitalidade. A

viagem de Ulisses⁶ é movida pela nostalgia de uma hospitalidade fundamental, a qual ele prova a cada encontro:

Quando Ulisses, ao atravessar os mares, fazia de cada uma de suas aventuras a prova da hospitalidade, tanto para o herói quanto para o anfitrião (que não sabia se estava recebendo o filho de um rei ou um pirata). Assim, tratava-se de conhecer a que tipo de humanidade ele pertencia, se ele reverenciava os ritos e os deuses ou se era um ser sem fé e sem lei, um selvagem. Quando Ulisses aporta a uma nova casta, vem em sua mente a mesma pergunta, incessantemente: “Encontrei brutos, selvagens sem justiça, ou homens hospitaleiros, tementes aos deuses? (13:200-202).

Ou seja, os encontros de Ulisses marcam uma sucessão de fracassos das cenas hospitaleiras, que nos fazem questionar se há realmente um modelo ideal de hospitalidade. No poema é possível ver a decepção do protagonista a cada encontro, ou seja, a acolhida só pode ser efêmera e parcial. Ao apresentar outras narrativas de viajantes, Montandon (2003, p. 141) questiona a legitimidade da

⁶ Personagem principal da *Odisséia* de Homero, um dos principais poemas épicos da Grécia Antiga, Ulisses, ou em grego Odisseus, leva dez anos para chegar em sua terra Natal depois da Guerra de Tróia.

hospitalidade, colocando-a como um mito, um ideal muito difícil de ser atingido:

À imagem de uma hospitalidade universal, geral, única, se opõe a realidade de práticas muito específicas e muito diferenciadas, ligadas à divisão do trabalho social, e que uma de suas origens seria historicamente uma primeira separação entre a hospitalidade e a caridade. A ideia ou o sentimento de declínio do elo hospitaleiro nasce dessa quebra, divisão, desaparecimento daquilo que constitua em elo paradigmático da relação social.

Assim, Montandon (2004, p. 141-142) constata que a hospitalidade forma um sistema instável, jamais satisfeito plenamente, ela é sempre uma prova e um risco. Diferente da “acolhida” ou da “recepção”, que, segundo o autor é uma performance que se realiza inteiramente. Dessa forma, a hospitalidade à qual recorreremos nas diferentes formas do turismo e do comércio hoteleiro é entendida como um sinônimo de “boa acolhida” ou “boa recepção”. A utilização comercial desses termos indica, em todo caso, como a hospitalidade permanece uma marca, uma perspectiva e um horizonte para uma interação bem sucedida entre os homens, quer seja clientes, amigos ou estrangeiros.

1.1.2. O receber e a dádiva

Acredita-se que estudos de hospitalidade podem ganhar uma dimensão muito mais ampla quando associados à dádiva. A ideia é buscar na dádiva qualidades intrínsecas ao comportamento humano responsáveis pelo estabelecimento de relações sociais através da constante necessidade de manter o vínculo social.

Tida como um fenômeno social que ocorre entre amigos, vizinhos, parentes ou estranhos sob a forma de presentes, hospitalidade ou serviços, a *dádiva* é o que circula em prol ou em nome do laço social que ocorre sem obrigação ou garantia de retribuição (CAILLÉ, 2002).

Segundo Grinover (2007), o clássico “Ensaio sobre a dádiva” de 1924 de Marcel Mauss, é fundamental para o estudo da hospitalidade, pois coloca as práticas da hospitalidade, como dar, receber e retribuir, no centro de suas observações. Para Camargo (2008, p. 30), a percepção dos estudiosos do tema hospitalidade buscou inspiração metodológica no ensaio de Mauss por dois motivos:

1. Porque quase a totalidade dos fatos e textos estudados por Mauss de alguma forma sempre se reportam ao processo de hospitalidade humana – “não conheço quem receba que não goste de ser recebido”.
2. Porque a hospitalidade se assemelha a um ritual com dois atores e o espaço. Para o autor, “o hóspede numa cena converte-se em anfitrião, numa segunda cena, e essa inversão de papéis prossegue sem fim. Nesse sentido, a hospitalidade é o ritual básico do vínculo humano, aquele que o perpetua nessa alternância de papéis”.

Ou seja, dar, receber e retribuir são os três deveres que Mauss (2003) entendeu como uma chave explicativa das relações sociais nas sociedades primitivas. Para o etnólogo⁷ o contato humano não

⁷ Marcel Mauss era um etnólogo. A etnologia é o estudo ou ciência que estuda os fatos e documentos levantados pela etnografia no âmbito da antropologia cultural e social, buscando uma apreciação analítica e comparativa das culturas. Em sua acepção original, era o estudo das sociedades primitivas, todavia, com o desenvolvimento da Antropologia, o termo primitivo foi abandonado por se acreditar que exaltaria o preconceito étnico. Assim, atualmente se diz que etnologia é o estudo das características de qualquer etnia, isto é, agrupamento humano - povo ou grupo social - que apresenta alguma estrutura socio-econômica homogênea, onde em geral os membros têm interações cara a cara, e há uma comunhão de cultura e de língua. Fonte: www.gforum.tv.com

se estabelece como uma troca ou como um contrato, ele começa com uma dívida que parte de alguém. A retribuição é uma nova dívida que implica um novo receber e retribuir, gerando um processo sem fim (CAMARGO, 2004).

Essa norma permite, em todas as sociedades, o estabelecimento e a manutenção de relações sociais. Assim, quando entramos em um sistema de dívida (ou o dom⁸), somos inseridos em um ciclo do qual é difícil sair sem prejuízo social: renunciar à reciprocidade pode levar à ruptura do vínculo (GODBOUT, 1999).

Em seus estudos, Mauss concluiu que nas sociedades selvagens (primitivas ou arcaicas) situadas na Escandinávia, Polinésia⁹, Melanésia¹⁰, no noroeste americano e canadense, as relações sociais não fluíam segundo os parâmetros do mercado ou do contrato.

Conhecida também como um “fenômeno social total”, a dívida diz respeito ao conjunto das dimensões da ação e não são

⁸ Em algumas traduções é possível encontrar o termo DOM no lugar da DÁDIVA, principalmente nos livros de Jaques Godbout (1999).

⁹ É uma região formada por ilhas localizada no Oceano Pacífico, ao lado da região da Melanésia e Micronésia.

¹⁰ A Melanésia é uma região da Oceania, extremo oeste do Oceano Pacífico e a nordeste da Austrália, que inclui os territórios das ilhas Molucas, Nova Guiné, Ilhas Salomão, Vanuatu, Nova Caledônia e Fiji.

apenas os bens econômicos, mas os ritos, os serviços militares, as mulheres e crianças, as danças, etc. Isso se torna claro no trabalho de Mauss, onde é possível verificar que a dívida produz a aliança ou o vínculo social em vários tipos de alianças (MAUSS, 2003), entre elas:

- As matrimoniais e as políticas (trocas entre chefes ou diferentes camadas sociais);
- As religiosas (como nos sacrifícios, entendidos como um modo de relacionamento com os deuses);
- As econômicas, nas jurídicas e nas diplomáticas (incluindo-se aqui as relações pessoais de hospitalidade).

Segundo Mauss (2003, p. 203):

Tudo vai e vem como se houvesse troca constante de uma matéria espiritual que compreendesse coisas e homens, entre os clãs e indivíduos, repartidos entre as funções, os sexos e as gerações.

Para Mauss (2003, p. 202), a mistura de direitos e deveres na dívida deixa de parecer contraditória se pensarmos que há, antes de tudo, “mistura de vínculos espirituais entre as coisas, que de

certo modo são alma, e os indivíduos e grupos que se tratam de certo modo como coisas”.

Para Mauss (2003, p. 198-199), “pode-se provar que nas coisas trocadas há uma virtude que força as dádivas a circularem, a serem dadas e redistribuídas”. Segundo o autor “se o presente recebido, trocado, obriga, é que a coisa recebida não é inerte. Mesmo abandonado pelo doador, ele ainda conserva algo dele”.

Segundo a tradição *maori*, praticada pelas tribos da Nova Zelândia, o *hau* é o espírito da coisa dada e o *taonga* é o presente. Segundo Mauss (2003, p. 198):

O *hau* não é o vento que sopra. De modo nenhum. Suponha que você possua um artigo determinado (*taonga*) e que me dê esse artigo; você me dá sem preço fixado. Não fazemos negociações a esse respeito. Ora, dou esse artigo a uma terceira pessoa que, depois de transcorrido certo tempo, decidi retribuir alguma coisa em pagamento (*utu*), ela me dá de presente alguma coisa (*taonga*). Ora, esse *taonga* que ela me dá é o espírito (*hau*) do *taonga* que recebi de você e que ela me deu. Os *taonga* que recebi pelos *taonga* (vindos de você), é preciso que eu devolva. Não seria justo (*tika*) de minha parte guardar esses *taonga* para mim, fossem eles desejáveis (*rawe*) ou desagradáveis (*kino*). Devo dá-los de volta, pois são um *hau* do *taonga* que você me deu. Se eu conservasse esse *taonga*, poderia advir-me mal, seriamente, até mesmo a morte.

Dessa forma, o presente acompanha não apenas o primeiro donatário, mesmo eventualmente um terceiro, mas todo indivíduo ao qual o presente é simplesmente transmitido (MAUSS, 2003).

Apesar de Mauss ter sido o responsável pela divulgação da dádiva, Aristóteles foi provavelmente o primeiro e maior teórico da dádiva. Isso porque, para o filósofo, a amizade repousa sobre a capacidade de *dar e retribuir*, uma vez que, sem amizade não poderia haver comunidade e sem comunidade não haveria ordem política possível. Essa, que tem “como primeiro objeto proporcionar aos cidadãos o único prazer que é digno dos homens, o de viverem em conjunto no reconhecimento mútuo dos seus valores” (GODBOUT, 1992, p. 145).

Além da *tríplice obrigação de dar, receber e retribuir* e do estabelecimento do *vínculo social*, outra característica marcante da dádiva é a constante relação paradoxal do *livre e obrigatório*. Segundo Caillé (2002, p. 57), a dádiva é paradoxal, onde “as trocas são simultaneamente voluntárias e obrigatórias, interessadas e desinteressadas, úteis e simbólicas”.

Dessas observações sobre alguns povos melanésios e polinésios já se delineia uma figura bem formada desse regime da dádiva. A vida material e moral, a troca, nele funcionam de uma forma desinteressada e obrigatória ao mesmo tempo. (Mauss, 2003, p. 232).

Para Caillé (2002), essa obrigação se exprime de maneira simbólica e coletiva, pois assume o aspecto do interesse ligado às coisas trocadas e jamais separa completamente de quem as troca. A comunhão e aliança que elas estabelecem são relativamente indissociáveis.

Segundo Godbout (1999, p. 29), “o desejo de dar é tão importante para compreender a espécie humana como o de receber”. Mas, é claro, que o presente é também um instrumento de poder, uma vez que pode ser quase impossível retribuir o que recebemos. Nesse caso, assumimos o papel de eternos devedores, a menos que recusemos receber. Segundo Caillé (2002), “dá-se como não fosse nada”, “o doador dá mostras de uma modéstia exagerada”, em que o valor que é dado é ativamente minimizado.

Aplicando essas citações nos dias de hoje percebe-se a atuação da dádiva em formas de gentileza: “não foi nada”, “de nada”. Esse é um modo de diminuir a obrigação de retribuir e torná-la incerta, deixando o outro livre para dar por sua vez. Já que, se

aquilo que lhe deu não é nada, ele não fica obrigado a retribuir, fica livre para dar e, se retribuir, será uma dádiva de verdade. Dá-se assim ao receptor a possibilidade de fazer uma verdadeira dádiva, em vez de confirmar a obrigação de retribuir, afinal não se dá para receber; dá-se para que o outro dê (CAILLÉ, 2002).

Ao fazer uma comparação da dádiva com o mercado, definido pela oferta e pela demanda, não se vê o sentido da retribuição, ela não tem sentido numa troca econômica. Isso porque, na relação de dádiva o vínculo tem mais importância que o bem, ou seja, na dádiva o valor de vínculo tem mais importância que o valor de uso e o valor de troca (GODBOUT, 1999).

Contudo, a liberdade na dádiva difere da liberdade mercantil, pois, essa consiste em liberar os laços sociais, em se poder sair do relacionamento social sem constrangimento. Já no universo da dádiva, a liberdade situa-se no laço social. E, é na hospitalidade que se pode perceber esse último ponto: se no mercado é na entrega do produto que se finaliza a troca sem deixar nenhuma dívida, na hospitalidade vista como dádiva a troca inicia um ciclo sem fim, onde entrar numa relação de dívida significa manter o laço social, o vínculo (GODBOUT, 1999).

Mas a hospitalidade tem regras, afinal sempre deve haver o que acolhe (anfitrião) e o que é acolhido (o hóspede, o que recebe a hospitalidade). Segundo Grinover (2007, p. 125), a hospitalidade é:

Uma qualidade social antes de ser uma qualidade individual: é um fenômeno que implica uma organização, um ordenamento de lugares coletivos e, portanto, a observação das regras de uso desses lugares.

Para Camargo (2008), a hospitalidade trabalha com um sistema complexo de dádiva e leis escritas e não escritas. As leis escritas seriam as obrigações de uma sociedade, tais como os vistos de entradas nos países, as vacinas, os acordos diplomáticos etc. Já as não escritas, marcada pelos hábitos e costumes, estão no nosso dia a dia, mas sem nenhum tipo de contrato:

O dono da casa *deve* colocar os visitantes que ele aceitou (seus hóspedes, portanto) com urbanidade, o que significa cumprir um sem número de rituais que regulam o acolher (“faça de conta que está em sua casa”), o alimentar (nem que seja a oferta de um copo de água), o entreter, o tornar a cena lúdica para o hóspede (nem que seja a execução de uma música, o contar uma piada). O hóspede por sua vez *deve* retribuir o acolhimento com presentes, respeitando o primado dos donos da casa, em relação ao direito de estabelecer regras para a convivência e aceitando o

espaço e as dádivas que lhe são feitas (CAMARGO, 2008, p. 29).

Camargo (2004, p. 19-23) desmembrou, para efeito didático, a dinâmica do dar-receber-retribuir em seis leis. São elas:

1. A hospitalidade começa com uma dádiva: “Nem toda dádiva insere-se dentro da hospitalidade, mas toda ação de hospitalidade começa com uma dádiva”;
2. A dádiva implica sacrifício;
3. Toda dádiva traz implícito algum interesse;
4. A dádiva deve ser recebida, aceita;
5. Receber implica aceitar uma situação de inferioridade diante do doador;
6. Quem recebe, deve retribuir.

Dessa forma, a dádiva, na hospitalidade é antes de tudo:

(...) a própria pessoa que se desloca para a visita, fato que linguagem corrente evidencia: diz-se receber para aquele que na realidade dá alguma coisa (seu espaço e alimentação – cama e mesa). Mas ele recebe alguém e é isso que importa. (GODBOUT, 1999, p.2)

Ou seja, ao afirmar que toda ação de hospitalidade começa com uma dádiva, podemos concluir que a presença do hospede por si só já é uma dádiva, um presente. Dessa forma, ser hospitaleiro é antes de tudo receber (bem) e, acima de tudo ter prazer em receber, buscando o calor humano ao receber o estrangeiro, o estranho. Afinal, “ser hospitaleiro significa gosto por receber pessoas” (CAMARGO, 2004, p. 43).

O *Ensaio* de Mauss postula um entendimento da constituição da vida social por um constante dar-receber-retribuir. Mostra ainda como, universalmente, dar e retribuir são obrigações, porém organizadas de modo particular em cada caso. Daí a importância de entender como as trocas são concebidas e praticadas nos diferentes tempos e lugares, podendo tomar formas variadas, desde a retribuição pessoal à redistribuição de tributos.

1.1.2.1. A dádiva nas sociedades arcaicas ou primitivas

Entre os dois principais exemplos de rituais relacionados à dádiva apresentados por Mauss (2003) estão o *potlatch*, percebido

principalmente na Polinésia, na Melanésia e junto aos índios do noroeste americano, e a *kula*, praticado pelos habitantes das ilhas Trobriand e pelos seus vizinhos, noroeste da Nova Guiné.

Para Mauss (2003, p. 187), nessas civilizações ditas primitivas ou arcaicas, “as trocas e os contratos se fazem sob a forma de presentes, em teoria voluntários, na verdade obrigatoriamente dados e retribuídos”.

POTLATCH

A palavra *potlatch* significa “consumir” ou “dar” e caracteriza o ritual de oferta de bens e de redistribuição da riqueza. Praticada entre tribos indígenas da América do Norte, como os Haída, os Tlingit, os Tsimshian, os Salish e os Kwakiutl, o *potlatch* é uma cerimônia ou um festejo religioso de homenagem, geralmente envolvendo um banquete de carne, seguido por uma renúncia a todos os bens materiais acumulados pelo homenageado (MAUSS, 2003).



Figura 1 - Tribo indígena Tlingit.

Fonte: <http://pt.encydia.com/es/Tlingit>.

Bens de prestígio são entregues e refeições são oferecidas por um hóspede a seus convidados. Isso permite que um indivíduo adquira ou mantenha influência política e posição social. O donatário tem a obrigação de retribuir ao doador o equivalente ao que foi recebido. Para Mauss (2003, p. 243-244), a obrigação de dar é a essência do potlatch:

Um chefe deve oferecer vários potlatch, por ele mesmo, por seu filho, seu genro ou sua filha, por seus mortos. Ele só conserva sua autoridade sobre sua tribo e sua aldeia, até mesmo sobre sua família, só mantém sua posição entre chefes – nacional e

internacionalmente – se prova que é visitado com frequência e favorecido pelos espíritos e pela fortuna, que é possuído por ela e que a possui; e ele não pode provar essa fortuna a não ser gastando-a, distribuindo-a, humilhando com ela os outros, colocando-os à sombra de seu nome (MAUSS, 2003, p. 243-244).

Da mesma forma a obrigação de receber não é menos importante:

Não se tem o direito de recusar uma dádiva, de recusar o potlatch. Agir assim é manifestar que se teme ter de retribuir, é temer ter de 'ficar calado' enquanto não se retribuiu. De fato, é já 'ficar calado'. É perder o peso, de seu nome, é confessar-se vencido de antemão, ou, ao contrário, em certos casos, proclamar-se vencedor e invencível" (MAUSS, 2003, p. 247-248).

Já a obrigação de retribuir é todo potlatch:

Parece que nem todas essas destruições, muitas vezes sacrificiais e em benefício dos espíritos, precisam ser retribuídas incondicionalmente, sobretudo quando são de obra de um chefe superior no clã ou de um chefe de um clã já reconhecido superior. Mas normalmente, o potlatch deve sempre ser retribuído com juros, aliás toda dívida deve ser retribuída dessa forma. (MAUSS, 2003 p. 249).

O peso da dívida deve ser efetivamente difícil de suportar e tudo deve ser retribuído com o acréscimo de um interesse usuário. A honra, a valorização do nome e o aumento do prestígio são, então, exatamente proporcionais à capacidade de perda e de suportar a dívida. Esses são sinais que mostram o rigor com que se retribuem as dívidas aceitas e se passa a obrigar aqueles que vos obrigam (MAUSS, 2003).

Esses bens devem ser entregues a parentes ou amigos. A expectativa do homenageado é receber presentes também daqueles para os quais deu seus bens, quando for a hora do potlatch desses.

O valor e a qualidade dos bens dados como presente são sinais do prestígio do homenageado. Originalmente o potlatch acontecia somente em certas ocasiões da vida dos indígenas, como o nascimento de um filho; mas com a interferência dos negociantes europeus, os potlatches passaram a ser mais frequentes (pois havia bens comprados para serem presenteados) e em algumas tribos surgiu uma verdadeira guerra de forças baseada no potlatch. Em alguns casos, os bens eram simplesmente destruídos após a cerimônia. (GODBOUT, 1999).

Na Polinésia (Samoa) os elementos de rivalidade, destruição e combate pareciam ausentes.

O sistema de oferendas contratuais em Samoa estendiam-se muito além do casamento, acompanhando determinados acontecimentos, tais como: nascimento do filho, circuncisão, doença, puberdade da moça, ritos funerários, comércio (MAUSS, 2003).

Já na Melanésia observou-se uma obsessão da riqueza, o desejo de superioridade, e uma megalomania paranóica sem vergonha. Dispensando tudo o que se tem, sem nada guardar, ganha quem for mais rico e mais gastador. Para Mauss (2003), em certos casos, não se trata de dar e retribuir, mas de destruir.

Nesses casos, não há o fenômeno social total, mas se pode citar o "fenômeno social agonístico" uma vez que, segundo Mauss (2003, p. 193), nessas trocas há uma "rivalidade exasperada, com destruição de riquezas, como as do noroeste americano e da Melanésia, e outras com emulação mais moderada em que os contratantes rivalizam em presentes: assim rivalizamos em nossos brindes de fim de ano, em nossos festins".

Alguns governos proibiram o potlatch em fins do século XIX, por considerar o ritual uma perda "irracional" de recursos. Com a compreensão do significado do potlatch, a proibição desapareceu

em 1934, nos EUA, e em 1954, no Canadá. Algumas tribos praticam a cerimônia ainda hoje, e os presentes incluem dinheiro, taças, copos, mantas, etc. (GODBOUT, 1999).

KULA

Segundo Mauss (2003), o kula é uma espécie de grande comércio intertribal praticado pelos habitantes das ilhas Trobriand, parte das ilhas Entrecasteaux e Amphlett (a noroeste da Nova Guiné – ver Figura 2).

Entendido como um sistema intertribal de trocas praticado na Melanésia e existente ainda hoje, o kula envolve transações locais e em todo o arquipélago. Colares e braceletes de conchas, oferecidos com certo intervalo de tempo, percorrem um mesmo circuito fechado e depois em sentido inverso. Após certo período, os objetos recebidos são repostos em circulação e assim seu valor reside na continuidade da transmissão. A posse provisória fornece prestígio e renome (MAUSS, 2003).



Figura 2 - Localização das ilhas Trobriand.

Fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/Trobriand_Islands

Mais pacífico que o potlatch, o kula é ancorado nas mesmas noções de crédito e honra. O termo kula significa “círculo” e liga os parceiros disseminados por um número considerável de ilhas e regiões, envolvendo milhares de pessoas e formando um sistema internacional de troca de grande amplitude. Para Mauss (2003, p. 215):

(...) é como se todas essas tribos, essas expedições marítimas, essas coisas preciosas, esses objetos de uso, alimentos e festas, esses serviços de toda espécie,

rituais e sexuais, esses homens e essas mulheres fossem pegos dentro de um círculo e seguissem ao redor desse círculo, tanto no tempo como no espaço, um movimento regular.

De origem nobre, o comércio kula parece estar reservado aos chefes. Esses são ao mesmo tempo chefes das frotas e canoas, comerciantes e também donatários de seus vassallos, nesse caso seus filhos, seus cunhados, que também são seus súditos, e ao mesmo tempo os chefes de diversas aldeias. A participação na Kula é o grande assunto da vida dos homens de Trobiand, pois é através dela que se ganham amigos e prestígio (GODBOUT, 1992).

Diferente da *gimwali*, simples troca econômica de mercadorias úteis, o kula é exercido de maneira nobre, com uma aparência puramente desinteressada e modesta. Apesar dessa troca ser praticada junto com a *gimwali* nas grandes feiras primitivas, o kula distingue-se por uma negociação muito tenaz das duas partes. O kula consiste em dar, da parte de uns, e de receber, da parte de outros, os donatários um dia sendo os donatários da vez seguinte (MAUSS, 2003)

Mauss coloca que “o kula, sua forma essencial, não é senão um momento, o mais solene, de um vasto sistema de prestações e

de contraprestações que, em verdade, parece englobar a totalidade da vida econômica e civil das ilhas Trobiand” (MAUSS, 2003, p. 215).

A doação no kula assume formas muito solenes, pois a coisa dada é desenhada, desconfia-se dela e ela só é tomada no instante em que for colocada no chão. O doador simula uma modéstia exagerada e, ao levar seu presente, ele desculpa-se ao oferecer apenas os restos e lança-se aos pés do rival (MAUSS, 2003).

No entanto, a trompa e o arauto proclamam a todos a solenidade da transferência. Busca-se em tudo isso mostrar liberalidade, liberdade e autonomia, ao mesmo tempo que grandeza. Mas no fundo, são mecanismos de obrigação, e mesmo de obrigação pelas coisas, que atuam (MAUSS, 2003, p. 216).

Os *vaygu'a*, uma espécie de moeda considerada como tesouro é o objeto essencial dessas trocas ou doações. Há dois tipos: os *mwali*, braceletes de concha talhada e polida, usados nas grandes ocasiões por seus proprietários ou parentes e os *soulava*, colares confeccionados por hábeis artesãos.. Segundo Mauss (2003, p. 218): “a fabricação de uns, a pesca e a joalheria dos outros, o comércio desses dois objetos de troca e prestígio são, juntamente

com outros comércios mais leigos e vulgares, a fonte de fortuna dos trobriandeses”.

1.2. AS CONCEPÇÕES ATUAIS

O indivíduo moderno aceita que o censurem por muitas coisas, mas não certamente por ser ingênuo. Ele seria tudo, menos isso. Ele sabe bem que o que se esconde por trás das histórias dos deuses, por trás dos mitos, por trás das belas e grandes narrativas de todas as paragens e de todos os tempos. O indivíduo moderno é realista. Ele sabe também, portanto, o que se esconde por trás do dom (GODBOUT, 1999, p.9).

“Se a lógica do dom¹¹ é efetivamente perdurável, então deve iluminar não apenas o passado, mas também o presente e o futuro”. Segundo Godbout (1992, p.20), a dádiva é tão moderna e contemporânea, quanto característica das sociedades arcaicas. Ela não diz respeito apenas a momentos isolados e descontínuos da existência social, mas à sua totalidade. Para Caillé (2002, p.143), mesmo efetuado por indivíduos particulares, a dádiva diz respeito

ao conjunto das dimensões da ação e repercute em toda a sociedade.

Dessa forma, podemos nos perguntar: o que é um sistema de dádiva moderno? Quais as formas que a dádiva adquire na sociedade moderna? Segundo Caillé (2002, p.146), “seria errôneo acreditar que a descoberta de Marcel Mauss só se refira às sociedades arcaicas e que o dom antropológico já não existiria nos dias de hoje a não ser sob a forma de sobrevivência”.

Pode-se afirmar que a dádiva está embutida em nossa sociedade por meio da hospitalidade, através da intenção da retribuição, do dar para receber. Mas também pode-se afirmar que atualmente a dádiva está inserida num novo contexto, no trabalho voluntário, chamado de terceiro setor ou o setor da solidariedade.

Para Goudbout (1999), a descoberta de Mauss ainda é válida em nossa sociedade pois, “diante da amplitude dos problemas sociais e a incapacidade do mercado e do Estado em resolvê-los, a dádiva está em vias de voltar a ser uma condição objetiva, socialmente necessária da sociedade”.

¹¹ Como já foi dito anteriormente, em algumas traduções é possível encontrar o termo DOM no lugar da DÁDIVA, principalmente nos livros de Jaques Godbout (1999).

Ao analisar as principais aquisições das investigações e reflexões sobre a dádiva na nossa sociedade, Godbout (1999, p. 92) acredita que as três esferas da hospitalidade (doméstica, comercial e público) são insuficientes para representar a sociedade moderna. Ao tentar mostrar em que sentido a reflexão sobre a dádiva é crucial mesmo em nossos dias, o autor acredita que há uma outra esfera onde a dádiva atua, típica das sociedades modernas, a dádiva a estranhos (ou o dom moderno).

O voluntariado ou o terceiro setor, por exemplo, poderia ser uma forma de dádiva a estranhos, já que ela trabalharia por meio da cooperação e a doação, fazendo com que os agentes sociais envolvidos buscassem se afastar da “equivalência” (ou do pagamento da dívida). Isso não quer dizer que a dádiva é unilateral, pelo contrário, a ideia é que haja retribuição, e muitas vezes até maior que a dádiva (CAILLÉ, 2002). Contudo, a retribuição não é o objetivo. A questão é central: dar para se sentir bem.

Ao lado da circulação dos bens e serviços no mercado, ao lado da circulação garantida pelo Estado sob a forma da redistribuição, há com efeito um imenso continente socioeconômico mal percebido, no qual bens e serviços transitam em primeira instância através dos mecanismos do dom e do contra-dom (CAILLÉ, 2002, p. 10).

Com cerca de 12 milhões¹² de pessoas trabalhando no mundo todo, o terceiro setor, que possui uma terminologia sociológica que dá significado a todas as iniciativas privadas de utilidade pública com origem na sociedade civil, pode ser considerado um exemplo de dádiva moderna. Segundo Costa (2002), houve um significativo aumento da atuação de organizações da sociedade civil sem fins lucrativos voltadas para ações setoriais. Entre elas, assistência social, saúde, educação, meio ambiente, arte e cultura, cidadania, segurança etc.

Apontando resumidamente a definição de terceiro setor, pois não se pretende abranger essa discussão, deveras complexa. Tem-se como o primeiro setor o governo, responsável pelas questões sociais. O segundo setor é o privado, responsável pelas questões individuais. Com a falência do Estado, o setor privado começou a colaborar nas questões sociais, por meio das inúmeras instituições que compõem o chamado terceiro setor.

Ou seja, o terceiro setor é constituído por organizações sem fins lucrativos e não governamentais, que têm frequentemente como objetivo, gerar serviços de caráter público. Os principais

¹² <http://www.filantropia.org/OqueeTerceiroSetor.htm>

atores do terceiro setor são as fundações, entidades beneficentes, fundos comunitários, ONGs, empresas com responsabilidade social, entre outros (Costa, 2002).

1.2.1. Frentes de estudo sobre a hospitalidade e a dádiva

Inspiradas na “hospitalidade incondicional”, que apenas “diz sim” ao outro, de Jacques Derrida (1999), a produção científica em hospitalidade, amarrada ou não à dádiva, vem crescendo a cada ano. Em variados campos de atuação, atualmente é possível encontrar pesquisas sobre o tema no Brasil e no mundo.

Com um grande número de estudiosos sobre a hospitalidade, entre eles Alain Montandon¹³ e Anne Gotman¹⁴, a escola francesa se interessa principalmente pela hospitalidade doméstica e pela hospitalidade pública, tendo na matriz massiana do dar-receber-retribuir a sua base, deixando um pouco de lado os

¹³ O professor é responsável pelo grupo que estuda as interações hospitaleiras na literatura no Centre de Recherches sur les Littératures Modernes et Contemporaines – RLMC.

¹⁴ Responsável pelo grupo que aborda diferentes dimensões da hospitalidade contemporânea e pela revista Communications.

estudos sobre a hospitalidade comercial (CAMARGO, 2008).

Diferente da francesa, a escola americana passa longe da matriz maussiana e age como se da antiga hospitalidade restasse apenas a sua atual versão comercial, tratando o tema como um sinônimo de hotelaria. O conceito é baseado no contrato e na troca estabelecidos por agências de viagens, operadores, transportadoras, hotéis e restaurantes (CAMARGO, 2008).

Contudo, curiosamente é na escola americana que surge um dos primeiros estudos antropológicos sobre o turismo lastreado no sistema de dádiva, (Smith, 1989 apud CAMARGO, 2008) colocando o turismo na perspectiva de anfitriões e hóspedes. Para Gotman (2001), essa obra de Smith (1989) é a fundadora dos estudos de impacto turístico e reúne uma série de casos que reforçam a ideia de que, no processo turístico, a população receptora é sempre o elo mais fraco (CAMARGO, 2008).

O grupo inglês reunido por Conrad Lashley¹⁵ e Alison Morrison¹⁶ procura colocar a questão do turismo sob a perspectiva da hospitalidade. Contudo, na escola inglesa é possível perceber a

¹⁵ Professor da Nottingham Business School, em Londres.

¹⁶ Professora de Gestão Hoteleira da Universidade de Strathclyde, em Glasgow, Escócia.

forte influência da hospitalidade doméstica tornando-a um paradigma para as demais, inclusive a hospitalidade comercial (LASHLEY, 2004). Os trabalhos de Allan Caillé¹⁷, líder e fundador do MAUSS (Movimento Antiutilitarista nas Ciências Sociais), são vinculados apenas ao tema da dádiva, fortemente ligados à obra de Marcel Mauss e a crítica antiutilitarista¹⁸ nas Ciências Sociais.

Chamados de “neomaussianos”, esse grupo de estudiosos criticam a busca do lucro financeiro como fim principal, valorizando, em contrapartida, a cooperação e a doação. Segundo esses autores¹⁹, uma primeira característica de um sistema de dádiva consiste no fato de que os agentes sociais envolvidos buscam se afastar da “equivalência” (ou do pagamento da dívida). Isso não

¹⁷ Sociólogo, economista, antropólogo e filósofo, o francês Allain Caillé é professor da Universidade de Caen, na França.

¹⁸ Utilitarismo, uma corrente filosófica surgida no século XVIII na Inglaterra, afirma a utilidade como o valor máximo no qual a elaboração de uma ética deve fundamentar-se. O utilitarismo baseia-se na compreensão empírica de que os homens regulam suas ações de acordo com o prazer e a dor, perpetuamente tentando alcançar o primeiro e escapar à segunda. Deste modo, uma moral que possa abarcar efetivamente a natureza humana precisa voltar-se para este fato, conduzindo-o às suas últimas conseqüências. Nesta perspectiva, a utilidade, entendida como capacidade de proporcionar prazer e evitar a dor deve constituir o primeiro princípio moral, isto é, seu valor supremo (CAILLÉ, 2002).

¹⁹ Entre esses estudiosos destaca-se: A. Caillé (2002) e J. Goudbout (1999). Para tornar pública os ideais do grupo, foram criadas a revista trimestral “Revue du Mauss” e o site www.revuedumauss.com.fr.

quer dizer que a dádiva é unilateral, pelo contrário, a ideia é que haja retribuição, e muitas vezes até maior que a dádiva. Contudo, a retribuição não é o objetivo (CAILLÉ, 2002).

Sendo assim, é um equívoco aplicar à dádiva o modelo linear de “fins e meios”: ele recebeu depois de ter dado, portanto deu para receber. O objetivo não é receber, tornando a dádiva um meio. A dádiva não funciona assim. Você dá para que o outro também dê.

Pode-se dizer que o mercado se baseia na liquidação da dívida. Já a dádiva, pelo contrário, se baseia na dívida. A dívida deliberadamente mantida é uma tendência da dádiva, assim como a busca da equivalência é uma tendência do modelo mercantil (GODBOUT, 1999).

Os parceiros de um sistema de dádiva, segundo Godbout (1999), ficam em situação de dívida, negativa ou positiva. Se positiva, devem muito aos outros, mas não é uma noção contábil, é um estado no qual se considera que receba mais do que se ao do sistema mercantil.

Pesquisando os chamados *lugares de hospitalidade*, Isabel Baptista²⁰ representando a escola portuguesa, vem estudando a

²⁰ Professora da Universidade Católica do Porto, Portugal.

hospitalidade urbana vinculada a ética e à cidadania (BAPTISTA, 2008).

Comandada por pesquisadores como Sênia Bastos e Luiz Octávio de Camargo, a escola brasileira concentra boa parte dos estudos sobre hospitalidade na Universidade Anhembi Morumbi em São Paulo por meio do curso de Mestrado e da *Revista Hospitalidade*²¹. Com o objetivo de reunir reflexões e pesquisas científicas sobre todas as temáticas da hospitalidade no Brasil, a revista vem publicando seus trabalhos desde 2004.

Ainda no Brasil, é possível encontrar mais um grupo de intelectuais que estudam apenas o tema da dádiva. Colaborador do MAUSS, Paulo Henrique Martins é professor titular do Departamento de Ciências Sociais da UFPE (Universidade Federal de Pernambuco) e lidera o *Jornal do Mauss*²², que procura articular de forma interdisciplinar os estudos sobre a dádiva, buscando diálogo permanente com a antropologia, com a política e com a psicologia.

²¹ <http://www.revistas.univerciencia.org/turismo/index.php/hospitalidade>

²² www.jornaldomauss.org

1.2.2. Hospitalidade urbana: em busca de conceitos e definições

Com o crescimento acelerado das cidades, a hospitalidade urbana vem progressivamente tomando o lugar da hospitalidade doméstica como espaço desejável de inserção na cidade em que se chega (CAMARGO, 2008, p. 28).

Como vimos no item anterior, a hospitalidade, enquanto objeto de estudo acadêmico, é bastante recente e só a partir de meados da década de 2000 é que os fóruns de discussão ligados a hospitalidade começam a se consolidar. Além disso, o pouco material disponível sobre o tema se desenvolve geralmente no âmbito da hospitalidade comercial ou doméstica. São raros os estudiosos que se dedicam à hospitalidade urbana.

Sem uma definição clara de hospitalidade urbana, podemos verificar a preocupação comum entre os autores com relação à qualidade de vida dos moradores por meio da valorização de certos aspectos urbanos, sejam eles econômicos, sociais, culturais, políticos, patrimoniais, espaciais e turísticos. A hospitalidade,

segundo Junqueira e Rejowski (2010), é ainda pouco explorada nas pesquisas acadêmicas, o que:

revela um tema promissor que poderá gerar, em breve, conhecimento científico relevante para uma reflexão sobre o planejamento e gestão de cidades, desde as pequenas até as metrópoles, nas quais a qualidade de vida de seus residentes e, em extensão, de seus visitantes, deve ser respeitada e valorizada em todos os aspectos (Junqueira e Rejowski, 2010, p. 15).

Fazendo um balanço da atividade no Brasil, o artigo publicado pelas autoras acima citadas deixa claro que o tema da hospitalidade urbana é recente (os primeiros artigos escritos sobre o tema datam 2004) e pouco explorada pelos pesquisadores brasileiros.

Entre os 40 trabalhos realizados entre 2004 e 2009 onde o tema foi abordado levando em consideração as várias formas que a hospitalidade se manifesta na vida dos cidadãos e dos turistas dentro do espaço e do uso das cidades, boa parte dos autores, cerca de 28%, estudaram sobre os aspectos socio-culturais, 20% sobre os aspectos de lazer e uma parcela pequena se deteve aos aspectos de arquitetura, ordenação do espaço público e qualidade de vida.

Junqueira e Rejowski (2010) ainda analisaram que o recorte

espacial se concentrou nas grandes metrópoles brasileiras, o que pode ser um indício da preocupação com a qualidade de vida nesses locais. Fato que pode ser confirmado no Capítulo 2, onde o tema da qualidade ambiental urbana está “embutido” nos planos de longo prazo de grandes cidades como São Paulo, Nova Iorque e Chicago.

Pioneiros no assunto no Brasil, Camargo (2002, 2003, 2004, 2008) e Grinover (2002, 2007) destacam a hospitalidade a partir de diferentes perspectivas. Trazendo uma visão ampla e multidisciplinar, eles passaram a introduzir áreas como História, Turismo, Arquitetura e Urbanismo no campo da hospitalidade urbana. Contudo, a definição de hospitalidade urbana proposta por esses autores não se aprofunda o suficiente nos temas relacionados à dívida e as questões urbanísticas mais específicas referentes, por exemplo, ao desenho urbano.

Camargo (2004) vê a hospitalidade urbana por meio de um recorte da hospitalidade através de um diálogo com o urbanismo. Para o sociólogo, a forma de inserção espacial preferida dos seres humanos é a da cidade, e é lá que se processam e se criam estilos de hospitalidade.

Grinover (2007) é um dos poucos autores brasileiros que trata do tema por um viés urbanístico. Porém, sua definição de hospitalidade urbana está relacionada ao turismo, à sustentabilidade e à globalização. Assim, as formas de pensar e organizar o espaço urbano implicam e espelham a maneira pela qual as cidades recebem seus visitantes. Os estudos de Grinover se aprofundam em temas urbanos de fundamental importância para a qualidade de vida nas cidades, entre eles: as políticas de hospitalidade urbana, o planejamento estratégico, a relação entre o local e o global.

Pelo o que foi visto, o “estado da arte” sobre o tema “hospitalidade urbana” é ainda insipiente e se restringe a pontos de vista sobre o espaço urbano insuficientes para se definir com clareza uma nova conceituação. Exceto Grinover e Camargo, os autores aqui estudados se dedicam principalmente a definir a hospitalidade urbana por meio de valores morais, da ética e de virtudes do homem ou de serviços prestados pela cidade. É preciso achar uma definição sobre o tema do ponto de vista de um arquiteto urbanista, pois as condições do espaço urbano interferem diretamente na hospitalidade urbana.

Entende-se que a passagem da hospitalidade doméstica para a hospitalidade urbana implica na mudança dos âmbitos espaciais e dos sujeitos (ou agentes) das relações de hospitalidade, que se transferem do espaço privado para o público e entre o indivíduo doméstico e hóspede para o gestor público e visitante. Isso significa que a hospitalidade urbana depende agora de uma série de variáveis que não se restringem em receber o hóspede em casa, oferecendo-lhe água e café ou alojando-o e entretendo-o. O que não quer dizer, porém, que a hospitalidade urbana não estabeleça vínculos entre anfitrião e hóspede e que não tenha nenhuma ligação com o sistema de dádiva. Muito pelo contrário, a hospitalidade urbana cumpre esse papel, mas também trabalha de forma diferenciada tanto com relação ao espaço que atua quanto com relação aos sujeitos envolvidos nessa atividade.

Busca-se, portanto, identificar as características desse espaço (urbano hospitaleiro) e discorrer sobre o papel dos agentes envolvidos. Contudo, antes de ensaiar uma definição sobre hospitalidade urbana é preciso aprofundar os conhecimentos sobre o papel do gestor público na condição de cidade hospitaleira, a

relação entre cidade e dádiva e as formas e funções do espaço público.

1.2.2.1. O anfitrião da cidade

“Hospitaleiro”, segundo o dicionário Houaiss & Villar (2001, p. 1553), é um adjetivo e/ou substantivo masculino que significa:

- (1) Aquele que oferece hospedagem por bondade ou caridade;
- (2) Aquele que dá boa hospitalidade;
- (3) Aquele que acolhe francamente;
- (4) Aquele que agasalha.

E “hóspede”, segundo o mesmo dicionário é:

- (1) Indivíduo que se acomoda por tempo provisório em casa alheia, hotel, albergue etc.;
- (2) Que ou aquele que é estranho, alheio, peregrino;

- (3) Habitante ou frequentador de.

Já no dicionário Aurélio (FERRERIA, 1995, p. 346) é possível compreender o significado de “hospitaleiro” (adjetivo) como o “que acolhe com satisfação”.

Com um significado similar, “anfitrião”, também um substantivo masculino, é, segundo o dicionário Houaiss & Villar (2001) :

- (1) Aquele que oferece e paga as despesas de uma jantar, festa, banquete etc.;
- (2) O dono da casa, que recebe os convidados para qualquer evento;
- (3) Aquele a quem homenageia.

A expressão “ser hospitaleiro” deriva do latim: *hospitalis*. Ser hospitaleiro é oferecer hospitalidade, é receber bem um visitante ou estrangeiro, seja por bondade ou por prazer.

A manifestação da dádiva na hospitalidade urbana se estabelece por meio da relação entre o *anfitrião*, representado pela

figura do gestor público, pela sociedade civil e pelas empresas privadas e o *hóspede*, seja ele turista ou morador. Como visto, no sistema de dádiva, o que mais importa é a doação, isso é, dentro do dar-receber-retribuir, o “dar” é o mais importante, e quem dá é que tem o poder.

Portanto, levando o sistema de dádiva para a hospitalidade urbana, o gestor público é o grande “doador”, o anfitrião. Ou seja, dentro da tríplice obrigação do “dar-receber-retribuir”, o gestor público, na figura de representante da cidade, é quem dá, pelo menos num primeiro momento, pois o sistema de dádiva é um ciclo.

Em todas as esferas, temos os tradicionais sujeitos da hospitalidade: o anfitrião e o hóspede, e seus respectivos rituais de encontro. Mas, na esfera da hospitalidade urbana, o anfitrião não necessariamente encontra (pessoalmente) o hóspede, afinal, trata-se de um tipo de anfitrião que pode estar, por exemplo, sendo representado pela figura do prefeito de uma cidade.

O gestor público, portanto, é o grande anfitrião da cidade, atuando no espaço urbano que, por excelência, é o espaço público. Aliás, o que, já de cara traz uma novidade: trata-se de um espaço

que é de todos e que não faz distinção entre hóspede e anfitrião e não estipula limites entre eles. Ou seja, diferentemente do que acontece nas outras duas esferas (doméstica e comercial), onde é preciso ter claro qual é o espaço do hóspede e qual é o espaço do anfitrião de forma a preservar sua privacidade, os limites espaciais da hospitalidade urbana não estão claros, ou simplesmente não existem. O espaço público é o espaço tanto do anfitrião quanto do hóspede.

E o que o anfitrião urbano, no papel de gestor público, deve dar? Ele dá: ruas sinalizadas e iluminadas, transporte público eficiente, segurança pública, diversidade de atividades etc. O anfitrião deve também dar condições para que a cidade mantenha as características que lhe conferem identidade, de seu patrimônio histórico e cultural, de seu idioma, de seu folclore, de sua música, de suas crenças etc. Ou seja, o gestor público deve dar (ou oferecer) uma série de condições para que a cidade seja cada vez mais agradável e acolhedora para se morar, trabalhar e passear, se preocupando com o visitante e com o morador e oferecendo-lhes sempre uma maior qualidade de vida.

E como o gestor público consegue oferecer tudo isso? A

gestão urbana procura desenvolver, coordenar e implementar todas as atividades relacionadas à hospitalidade urbana, utilizando sua equipe técnica para administrar os conflitos e interesses que emergem na produção e no consumo do espaço urbano construído (GRINOVER, 2007, p. 106-107). Do mesmo jeito que o anfitrião, ao receber seu hóspede arruma sua casa, o anfitrião urbano arruma o espaço público e dá condições ou estabelece regras para que o espaço urbano coletivo também esteja arrumado.

Para Grinover (2007), não existe atualmente no Brasil uma “política de hospitalidade”. O autor acredita que a política que precisamos discutir está associada ao desenvolvimento sustentável da cidade e do território e que se relaciona com o turismo. Mas não é só isso. As políticas de hospitalidade urbana devem estar ligadas ao planejamento urbano da cidade, independentemente das políticas de turismo. É claro que o estudo da demanda e da oferta em turismo afeta diretamente a gestão urbana, pois estabelece um processo linear de crescimento podendo afetar as questões relacionadas a infraestrutura e capacidade de suporte da cidade, como o sistema viário, a rede de saneamento básico e de energia elétrica, além da geração de empregos diretos e indiretos.

Assim, as políticas de hospitalidade urbana devem estar relacionadas ao planejamento urbano, que, por sua vez, deve estar ligado à qualidade de vida. Como será visto no Capítulo 2, entende-se como qualidade de vida a capacidade de um grupo em satisfazer suas necessidades com os recursos disponíveis, em um espaço dado, devendo compatibilizar-se com os critérios produtivo (modelo de crescimento econômico) e ecológico (estratégias de preservação dos recursos ambientais) (Grinover, 2007, p.159).

E o hóspede (urbano)? Ele recebe tudo isso, seja como morador, seja como turista. Afinal, muitas vezes os dois se confundem. Isso porque, em muitas situações, principalmente em cidades grandes, o morador se torna turista. Como o meio urbano proporciona uma série de atividades de cultura, lazer e entretenimento, o próprio morador é o frequentador desses lugares ou parafraseando Allis (2012, p. 235), “o sujeito do turismo urbano não é o turista, mas o “consumidor de lugar”.

Não quer dizer que morador seja turista, mas parece razoável “tratar turistas e moradores como sujeitos da mesma atividade, convivendo em suas experiências urbanas e compartilhando espaços e serviços urbanos” (ALLIS, 2012, p. 235). Essa categoria,

segundo o autor, engloba todos os que consomem ou experienciam a cidade, sejam eles moradores ou turistas no sentido mais estrito, incluindo os visitantes que não pernoitam na cidade.

O morador quando visita um novo museu, um centro cultural recém-inaugurado, um centro de exposições, uma praça, uma avenida reformada, ele se torna um turista ou um morador que visita a própria cidade. E essa relação morador x turista, muitas vezes, é impossível de perceber no caso da hospitalidade urbana. Por essa razão que no transcorrer desse trabalho a expressão "visitante" será utilizada para representar o papel do hóspede da cidade ou o hóspede urbano.

E como o hóspede urbano, morador ou turista retribui afinal? Ainda mais se o presente foi mais caro do que ele pode pagar? A retribuição de forma equivalente, como é comum no sistema de dádiva (ver exemplo potlatch nesse capítulo), não é possível na hospitalidade urbana. Como o anfitrião urbano, no papel de gestor público, dá mais do que o visitante pode retribuir (o orçamento público da cidade de São Paulo envolve bilhões por ano, por exemplo), se estabelece aqui outro tipo de vínculo que não necessariamente o laço social que ocorre entre dois seres humanos,

mas sim um tipo de relação ou até uma dívida, entre o cidadão (visitante ou morador) para com a sua cidade.

Ele retribui, portanto cuidando dos espaços públicos, mantendo-os limpos e conservados, usufruindo de toda a infraestrutura sem estragar o mobiliário urbano (tais como orelhões, lixeiras, pontos de ônibus etc.) e sem pixar os edifícios ou espaços públicos, cuidando da vegetação urbana e respeitando o meio ambiente, pagando os impostos, os pedágios, as taxas etc. Ou seja, estamos falando de "cidadania", de "civildade". Isso é, a relação da hospitalidade urbana com a dádiva está atrelada à cidadania.

Cidadania é definida como o conjunto de direitos e deveres pelo qual um indivíduo (ou cidadão) está sujeito em relação à sociedade em que vive. A palavra "cidadão" surge no português em 1361²³, mas passa a ser utilizada apenas no século XVIII. Expandiu-se por meio do francês – *citoyen* – e do imaginário da revolução francesa. Assim, as expressões "direito à cidade" e seu derivativo, "direito à cidadania", têm atualmente significados muito próximos. A ideia de cidadania como um papel universal de caráter político abria caminho para a possibilidade de liquidar as leis particulares, os

privilégios que davam à nobreza e ao clero direitos a ter leis especiais.

O conceito de cidadania está relacionado à ideia fundamental de indivíduo e com regras universais, como um sistema de leis igualitário. Ser cidadão é algo que se aprende, é algo demarcado por expectativas de determinados comportamentos, é algo socialmente institucionalizado e moralmente construído.

Como cidadão, o sujeito pertence a um espaço eminentemente público e define seu "ser" em termos de um conjunto de direitos e deveres para com outra entidade também universal, chamada "nação". Como membro de uma nação, o sujeito tem como interlocutores outros cidadãos e não pode abandonar certas definições tendo que acabar com predileções e singularidades para tornar-se uma entidade geral, universal e abstrata, dotada de igualdade e dignidade (DAMATTA, 1997).

Não é intenção desse trabalho discorrer sobre os tipos de relações sociais instauradas no Brasil, porém, acredita-se ser de fundamental importância tocar em alguns temas relacionados à

²³ Segundo o "Dicionário Etimológico" de José Pedro Machado (outro dicionarista, Antonio Geraldo da Cunha, aponta seu aparecimento no século XIII).

sociedade brasileira e a forma como ela se apropria do espaço público. Para Damatta (1997), o brasileiro distingue fortemente o espaço da casa e o espaço da rua, sendo que o primeiro (considerado espaço privado) está fundado na família, na amizade, na lealdade, na pessoa e até no "padrinho". Já o segundo (considerado espaço público) está baseado em leis universais, numa burocracia antiga e profundamente ancorada nos relacionamentos sociais e políticos.

E essa forma de enxergar e tratar o espaço público (ou a rua) influencia diretamente nas questões relacionadas à cidadania e à civilidade do brasileiro. Para o autor:

Jogamos o lixo para fora de nossa calçada, portas e janelas; não obedecemos às regras de trânsito, somos até mesmo capazes de depredar a coisa comum, utilizando aquele célebre e não analisado argumento segundo o qual tudo fica fora de nossa casa é um "problema do governo" (DAMATTA, 1997, p. 20).

E o autor continua:

Na rua a vergonha da desordem não é mais nossa, mas do Estado. Limpamos ritualmente a casa e sujamos a rua sem cerimônia ou pejo... Não somos efetivamente capazes de projetar a casa na rua de modo sistemático e coerente, a não ser quando

recriamos no espaço público o mesmo ambiente caseiro e familiar (DAMATTA, 1997, p. 20).

Isso significa que cidades hospitaleiras são cidades que estabelecem uma relação, um vínculo mais que social, quase que institucional uma vez que o vínculo, como dissemos acima, não é com outra pessoa, mas com o espaço, com a cidade. E, a partir daí, estabelece-se a chamada cidadania, despertando a consciência dos deveres e direitos do cidadão.

Como a hospitalidade urbana desencadeia um processo contínuo, faz do anfitrião, num segundo momento, o ser que recebe. Afinal, o visitante também dá. Além de sua presença, ele dá seu conhecimento, sua cultura, sua experiência e, numa certa medida, dá seu dinheiro por meio da receita gerada através do turismo urbano. É uma constante troca.

Segundo Matheus (In Dias, 2002, p. 57), para que as cidades continuem a desempenhar o papel que sempre tiveram, de liberdade, comunicação, criatividade e progresso, elas ainda:

(...) devem ser capazes de receber e integrar seus moradores, sejam eles temporários ou não, desenvolvendo sentimentos de identidade, orgulho e cidadania, garantindo assim o bem-estar social, apoiado na segurança, na interação social, no

desenvolvimento do emprego e no acesso diversificado a bens culturais e econômicos.

E, assim como a dádiva, instaura-se a questão do livre e obrigatório. Ou seja, o hóspede ao mesmo tempo em que se vê obrigado a retribuir o presente ao anfitrião, o faz quando achar necessário.

Isso nos remete aos sujeitos da hospitalidade urbana. A manutenção e zelo do espaço público não são apenas de responsabilidade do Estado ou do gestor público, essa responsabilidade é de todos nós, da sociedade civil. Isso reforça o que Grinover coloca: que a hospitalidade “é uma qualidade social antes de ser uma qualidade individual”. A hospitalidade urbana é, para o autor, um modo de viver junto, de estabelecer relações, o que implica valores de solidariedade e sociabilidade.

O sistema de dádiva na hospitalidade urbana, portanto, pode ser pensado como uma relação imensurável. Não se pode medir o que o anfitrião dá. Nessa relação não é possível identificar o quanto se dá e o quanto se recebe. No caso específico do visitante (ou hóspede urbano), ele estará sempre em dívida com o grande doador, uma vez que este dá algo que é incalculável e cuja

retribuição equivalente não se pode esperar. Na relação de dádiva, quem dá é que tem o poder, e quem dá mais ainda, coloca o que recebe numa permanente condição de dívida. Dívida essa que não se estabelece necessariamente com o gestor público, mas com o bem comum, com a cidade, o que pode garantir um vínculo permanente.

Ou seja, cabe ao gestor público dar uma série de condições para que o visitante desfrute da cidade. Com isso, a chance de se estabelecer um vínculo entre indivíduo e lugar se torna maior. E esse vínculo está totalmente ligado aos aspectos urbanísticos e sociais. Quanto mais acolhedor é esse espaço, maior é a chance desse visitante permanecer mais tempo na cidade. Aqui, aliás, se instaura outra diferença da hospitalidade urbana.

Diferentemente do que ocorre nas outras duas esferas, o tempo da estadia na hospitalidade urbana não precisa necessariamente ter um prazo determinado. Ou seja, enquanto na hospitalidade doméstica é de fundamental importância estabelecer o tempo da estadia, que, como nos diz Camargo (2003) é uma das regras da hospitalidade, caso contrário não seria uma hospitalidade seria uma partilha, na hospitalidade urbana quanto mais tempo

esse hóspede ficar na grande cidade, melhor. E, mesmo na hospitalidade comercial, que teoricamente vive da atividade de hospedar, é preciso saber as datas de entrada e saída do hóspede por uma questão logística. Ou seja, o aumento da permanência na hospitalidade urbana, como será visto no Capítulo 2, pode ser um fato positivo. Isso porque, além do aumento na receita gerada pelo turismo, maior é a chance de se estabelecer um vínculo entre indivíduo, e, conseqüentemente de um possível retorno. Ou seja, uma segunda visita.

1.2.2.2. Espaço de uso público – O espaço da hospitalidade urbana

Com a intenção de esclarecer qual é exatamente o espaço da hospitalidade urbana, faz-se necessário investigar algumas definições sobre espaço público. Entre as diversas definições do conceito de espaço público, abordaremos aquelas que guardam maior relação com o nosso tema.

O espaço público do ponto de vista jurídico são os espaços

tradicionais de uso comum das cidades, como as ruas, as praças, os largos, as avenidas etc. e que estão sob a jurisdição do poder público podendo sofrer alterações físicas a qualquer instante em prol do bem comum.

Para alguns autores, o espaço público assume alguns papéis que remontam à cidade grega. Para Arendt (1993, Apud Abrahão, 2008, p.24) ele é o espaço da palavra e da ação, podendo ser conhecido como “espaço público político”. A origem da vida pública veio da cidade-estado grega e da República romana e era constituída por duas atividades políticas: a ação (práxis) e o discurso (conversação). Para a autora (1993), a vida pública na polis realizava-se na reunião entre cidadãos livres e, viver numa polis significava que tudo era decidido mediante palavras e persuasão, mas não através de violência ou força. Dessa forma, o espaço público era diretamente político.

Compartilhando dessa função política do espaço público, Chauí (In Abrahão, 2008, p.30) defende que o espaço público pode ser entendido enquanto espaço social de lutas (os movimentos sociais, os movimentos populares, os movimentos sindicais) e de formas políticas de expressão permanente (partidos políticos,

Estado de direito, políticas econômicas e sociais).

Na visão de Jordi Borja (Apud ABRAHÃO, 2008, p. 47-48), o espaço público é como um instrumento substantivo para revelar os problemas e apontar as soluções no âmbito do urbanismo, da cultura e da cidadania. Mas o espaço público a que o autor se refere não é compreendido entre a fachada e a rua nem o vazio considerado público apenas por razões jurídicas, mas sim o chamado “espaço cidadão”, ou seja, um espaço urbanístico, cultural e político.

Espaço urbanístico porque o espaço público deveria ser capaz de organizar um território, dar suporte a diversos usos e funções e criar lugares; espaço cultural porque deveria ser monumental, de modo a expressar e cumprir diversas funções, ser referência urbanística, símbolo de identidade coletiva, manifestação da história e da vontade do poder; e, finalmente, espaço político porque além do espaço da expressão coletiva da vida comunitária, da visibilidade dos diferentes grupos sociais, dos encontros cotidianos, deveria ser também o espaço da afirmação ou da confrontação, o espaço das grandes manifestações cidadãs ou sociais (ABRAHÃO, 2008, p. 48).

E a obsessão pelos espaços públicos urbanos fez Borja (Apud ABRAHÃO, 2008, p. 48) acreditar que o espaço público é a própria cidade. Para o autor: “a história da cidade sempre se confundiu com a história de seus espaços públicos, enquanto síntese de lugares e fluxos, lugar de coesão social e de intercâmbios”.

Para Abrahão (2008), os espaços públicos são tidos como lugares onde deveriam estar assegurados os direitos dos cidadãos ao uso da cidade, a acessibilidade à memória, segurança, informação, conforto, circulação, além do acesso visual à arquitetura e à estrutura urbana. Para o autor, esses são espaços imprescindíveis ao exercício da cidadania e à manifestação da vida pública.

Para Stephen Carr (In YÁZIGI, 2000, p. 313), “o espaço público é visto como a plataforma comum onde o povo leva a cabo as atividades funcionais e rituais, tanto nas rotinas diárias como nas festividades periódicas”. Para Grinover (2007, p. 160) “os espaços públicos são os lugares privilegiados para a vida coletiva, para a sociabilidade, a civilidade, a ordem pública, a cidadania e a hospitalidade urbana. São os espaços públicos que dão a qualquer conglomerado urbano a possibilidade de várias experiências

espaciais, em termos de vivências humanas e de prazer estético; onde se possibilitam e se exercitam a escolha, a liberdade e a hospitalidade”.

Enquanto espaços que potencializam a hospitalidade, Isabel Baptista (2008) destaca os lugares coletivos e os define como lugares de trânsito, com destaque para as praças, os mercados, os cafés, os parques e os centros cívicos. A autora defende que, no contexto da vida contemporânea, a hospitalidade dos lugares é medida pelo tipo de sociabilidade que instauram, pelo espírito humano que os anima, e não tanto pelos rituais de recepção que tradicionalmente caracterizam o acolhimento na nossa casa. Ou seja, o espaço da hospitalidade urbana não é exclusivamente público, mas todos aqueles espaços de uso comum, uso coletivo, o que inclui ainda todos os espaços privados de uso público.

Para Gastelaars (1993, Apud VARGAS, 2001, p. 98), para ser considerado espaço público, o espaço deve ser, em princípio, “acessível a todos os moradores e visitantes, ao mesmo tempo em que esses cidadãos e visitantes devem ser capazes de interagir, livremente, na mesma base, independente de sua condição social”.

Dentre os espaços que não são exatamente públicos,

estamos falando dos espaços privados, para alguns autores chamados de espaço semi-públicos ou espaços que possuem livre acesso pelo menos durante o período em que esses espaços estiverem abertos. E para a hospitalidade urbana, quanto mais espaços desses melhor, pois o que é importante, na realidade, é a dinâmica que esses espaços proporcionam com o verdadeiro espaço público, a rua.

Para Jacobs (1999, p. 4), as ruas têm várias funções. Elas são ao mesmo tempo um espaço para trocas (trocas de serviços ou de mercadorias), um espaço político (isto é, funcionam como uma espécie de ponto de encontro para o desenvolvimento do intercâmbio de ideias ou ainda um palco para manifestações e expressão de massa), e um espaço simbólico (onde os cidadãos entendem os símbolos da cidade, assim como seus rituais, seus cerimoniais, suas regras das ruas etc).

Dessa forma, os cafés, os restaurantes, os lobbies dos hotéis, as igrejas, as bibliotecas, as livrarias, os cinemas, os teatros e os museus só têm importância porque são atividades, privadas, mas que têm uma relação direta com o espaço público e, portanto, são fundamentais para a vitalidade das ruas. Ainda podemos destacar

as estações ferroviárias ou metroviárias e os terminais de ônibus, entre outros.

Alguns desses espaços internos de uso público têm uma atmosfera tão agradável que podem agradar tanto moradores quanto turistas. E para Kloos (1993), esses lugares além de ter uma relação com o desenho urbano devem ter uma arquitetura que transmita a sensação de convidar o pedestre, seduzindo-o. Para o autor, o desenho urbano tem que prever as necessidades urbanas como as de conforto, relax e descoberta para não gerar espaços frios e desinteressantes. Ele propõe que um bom espaço público tem que primar por ser:

- *Compreensivo* (manejados para atender as necessidades dos seus usuários);
- *Democrático* (espaços aptos a proteger os direitos dos grupos de usuários);
- *Significativo* (espaços que levam as pessoas a estabelecerem fortes ligações entre suas vidas e o mundo segundo suas condições físicas culturais, sociais e psicológicas).

Ou seja, o espaço da hospitalidade urbana envolve todos os espaços de livre acesso, de uso coletivo. E, especificamente os espaços privados de uso público, como os acima citados oferecem inúmeras possibilidades, pois certamente têm um duplo uso: eles foram projetados para um uso específico (exemplo: estações de trem, cinemas, restaurantes etc.), mas também atraem outros tipos de usuários de uma natureza neutra, ou seja, estrangeiros são sempre bem-vindos.

Esses espaços podem contribuir para a sociabilidade já que eles, pra começar, estão sempre abertos, e este é o princípio que se torna possível entrar ou sair sem ser controlado ou vigiado. Além disso, esses lugares normalmente são cobertos, ou seja, protegem os estrangeiros das intempéries.

Para Kloss (1993), a vida urbana moderna é incompleta sem esses edifícios privados de acesso público, afinal, a complexidade da cidade envolve nuances entre a rua e o edifício, entre o exterior e o interior, entre o público e privado. O morador da cidade tem naturalmente uma necessidade grande e crescente para os encontros em espaços públicos e semi-públicos, designados também como lugares neutros. Como não se trata da casa de

alguém, não se criam as obrigações e se estabelece o anonimato. Contudo, algumas exigências devem ainda ser atendidas, mesmo nos lugares neutros, como o conforto. Afinal, é desagradável ficar esperando alguém no frio, na chuva ou longe da possibilidade de tomar um café.

Assim como os espaços públicos, os espaços privados de uso público também são importantes para a hospitalidade urbana. Isso significa que os espaços da hospitalidade urbana não são necessariamente os espaços públicos, mas os espaços coletivos, os espaços que permitem ao morador ou ao visitante o livre acesso ou o acesso controlado sob algumas regras. Isso porque nem todos são bem-vindos em certos espaços semi-públicos:

Alguns espaços que, em princípio também têm acessos livres, não são para todos. As pessoas por vezes têm seus acessos recusados, ou são convidadas a se retirar ou até mesmo expulsas. É evidente que nem todo mundo é bem-vindo em determinados espaços semi-públicos²⁴ (Kloos, 1993, p. 13).

Um exemplo dessa situação ocorre, por exemplo, em um restaurante elegante, onde é preciso que os homens usem gravata.

²⁴ Tradução da autora.

Sem isso, os visitantes não podem entrar. Isso significa que, para ser bem-vindos ao interior de certos edifícios privados, teoricamente de livre acesso ou acesso controlado, o visitante deve respeitar um certo código de comportamento. São as regras para o uso, os códigos de conduta de abrangência social.

Segundo Kloss (1993), quando um código de comportamento é imposto, a fim de impedir a entrada de certos tipos de pessoas, esse interior não pode ser considerado um espaço totalmente público. No entanto, o código de comportamento é aplicado de forma a garantir o anonimato. Isso é, muitas vezes, o propósito é justamente esse: não ser um espaço público, mas um espaço controlado.

Sendo assim, entende-se como o espaço da hospitalidade urbana todo espaço urbano de propriedade pública ou privada, aberto ao público e que permita o livre acesso.

1.3. DEFININDO HOSPITALIDADE URBANA

As discussões presentes deste capítulo aprofundaram temas importantes ligados à hospitalidade, tais como: as ações decorrentes da atividade hospitaleira, os domínios e os espaços da hospitalidade, os sujeitos da hospitalidade e os vínculos com o sistema de dádiva, e sugerem a necessidade de aprimoramento do que estamos entendendo por hospitalidade urbana.

A partir dos estudos aqui apresentados verificou-se que a hospitalidade já foi um dever sagrado e hoje pode estar vinculada tanto ao bem receber e a amizade, dentro de uma relação social, quanto a qualidade ambiental urbana tão desejada nas grandes cidades.

Tida como uma das formas utilizadas pelo homem para facilitar sua aproximação e convívio com seus semelhantes, toda ação de hospitalidade começa com uma dádiva (CAMARGO, 2004). Isso significa que a hospitalidade está vinculada a algum tipo de retribuição que desencadeia um vínculo social. O *dar e receber* são ações fundamentais dentro do processo de hospitalidade, que desencadeia um ciclo sem fim.

Ao receber o hóspede, o dono da casa se torna o anfitrião, pois dá (ou oferece) seu espaço ao visitante. Mas ao mesmo tempo, o hóspede também dá sua presença e, em muitos casos, chega a dar um presente para agradecer a estadia. E, num segundo momento, assim que houver uma retribuição por parte do hóspede, o anfitrião se tornará hóspede e o anfitrião ocupará o papel do hóspede.

A partir do século XX, com o aumento do número de viagens, a troca mercantilizada e paga, o turismo passou a ser chamada de hospitalidade comercial. Os estudos apontam também na direção de uma diversificação nas atividades relacionadas a hospitalidade, e atualmente, o ato envolve muito mais ações do que apenas alojar e alimentar. Como foi visto, o bem receber e o entreter fazem parte da chamada hospitalidade comercial e que, independentemente da cobrança ou da gratuidade da atividade hospitaleira, a vontade de acolher nunca deixou de fazer parte do comportamento do ser humano.

O espaço da hospitalidade pode ser o da casa (hospitalidade doméstica), do hotel (hospitalidade comercial) e da cidade (hospitalidade pública ou urbana). Neste capítulo, procurou-se mostrar que a hospitalidade urbana trabalha no âmbito público,

tendo o gestor público como forma de anfitrião principal, como representante dos moradores cuja prática da cidadania é o requisito principal da cidade dita hospitaleira, e os espaços de uso público como o espaço para esse tipo de hospitalidade.

Foi visto também que o limite de espaço entre hóspede e anfitrião no meio urbano não precisa ser estipulado, pois o espaço é de todos e todos têm acesso. Assim, dentro do sistema de dádiva, o gestor público dá e o visitante recebe. Porém não é errado afirmar que o visitante também dá, afinal, ele traz consigo sua cultura, seu conhecimento, sua experiência de vida, e por que não dizer, seu dinheiro que entra na receita da cidade por meio do turismo urbano.

Sendo assim, para bem receber no âmbito público é preciso oferecer um espaço hospitaleiro e acolhedor, condição que pressupõe uma série de qualidades urbanísticas intrínsecas ao tecido urbano, além das características particulares de cada cidade. Isso porque, além das características espaciais de um espaço de uso público, quando tratamos de cidades estamos tratando de uma série de outros aspectos que induzem ou não um hóspede a se sentir acolhido. Afinal, como nos diz Grinover:

De modo quase intuitivo, o viajante, o turista ou o migrante, quando chega em uma cidade e percorre os espaços que constroem essa forma urbana, é submetido a um sem-número de percepções, de situações e de processos importantes de informações. Estes lhe são impostos por elementos tangíveis e intangíveis, que o envolvem e o induzem a comportamentos hospitaleiros ou não, caracterizados num espaço, perante o status de estrangeiro (GRINOVER, 2007, p. 125).

Ou seja, existem aspectos que podem ser medidos numa cidade hospitaleira e outros aspectos que não podem, pois decorrem de uma série de sentimentos e percepções particulares de cada indivíduo em particular. Funciona como cada cidade (ou cada espaço urbano), que tem sua particularidade, sua história, sua identidade, sua condição geográfica, seu clima, sua paisagem urbana.

Parte-se do pressuposto que existem atributos que podem ser criados para se obter a hospitalidade urbana e outros atributos que já existem na cidade, cabendo ao gestor público utilizá-los com sabedoria.

Dessa forma, a hospitalidade urbana pode ser definida como o ato de recepcionar, hospedar, alimentar e entreter

peçoas, sejam elas turistas ou moradores, no meio urbano, de forma a garantir uma somatória de sensações de bem-estar e de acolhimento provenientes de qualidades urbanísticas e sociais. A condição de cidade hospitaleira, portanto, está atrelada à implantação ou à consolidação dessas qualidades por parte dos gestores públicos. A função deles é capacitar o espaço urbano na aproximação entre as pessoas e fazê-las se “sentirem em casa” de tal modo que elas tenham vontade de permanecer e retornar, estabelecendo assim um vínculo entre indivíduo e lugar.

CAPÍTULO – 2

Hospitalidade urbana nas grandes cidades

2. A HOSPITALIDADE URBANA NAS GRANDES CIDADES

O conceito de hospitalidade urbana parece estar em princípio, mais ligado às pequenas e médias cidades²⁵, pois essas ainda guardam o senso de pertencimento e de vizinhança. Tudo indica que, em cidades menores, as pessoas ainda conseguem manter um nível mais estreito de relacionamento.

Além disso, o espaço da hospitalidade urbana em cidades menores se confunde, muitas vezes, com o espaço da hospitalidade doméstica. Como as pessoas se conhecem, oferecer o espaço de sua casa para um encontro pessoal, profissional ou até para passar a

²⁵ Além do número de habitantes, existem outros aspectos a serem considerados para classificar as cidades. Segundo o IBGE, uma “metrópole”, aqui entendida como “grande cidade”, se distingue não só pelo porte, mas pelos níveis de relacionamentos que mantêm entre si e pela sua extensa área de influência direta, em nível local, regional e nacional. Entre as metrópoles destacamos as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, com mais de 5 milhões de habitantes. Já as “capitais regionais” possuem capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao das metrópoles e têm área de influência de âmbito regional, mas que ainda influencia um grande número de municípios, como é o caso de cidades como Campinas e Ribeirão Preto, com cerca de 1 milhão de habitantes. As cidades denominadas “centro sub-regional”, “centro de zona sub-nível” e “centro local” são aquelas que possuem uma área de influência reduzida ou restrita à sua área imediata, aqui consideradas como cidades médias e pequenas, como é o caso das cidades Bragança Paulista, Amparo e Aparecida, com cerca de 100 a 150 mil habitantes.

noite parece ser uma coisa comum. Isso faz com que, muitas vezes, os encontros deixem de acontecer na rua ou no espaço público, para acontecer dentro das casas. Apesar disso, o espaço público em cidades pequenas ainda é muito utilizado: é comum ver as pessoas se reunindo em torno da praça central da cidade, que muitas vezes está perto da igreja e da prefeitura, assim como ainda é possível ver as pessoas colocando suas cadeiras na calçada para “ver a vida passar”.

À medida que as sociedades urbanas se desenvolvem e se complexificam vão perdendo o sentido da vida em comunidade, requerido por uma solidária convivência entre pessoas (BAPTISTA, In DIAS, 2002, p. 162). O crescimento populacional das grandes cidades, desacompanhado de um desenvolvimento social e de um aumento da infraestrutura urbana acabou por fazer perder seu significado de local de acolhimento e de fortalecimento do vínculo social, dando a impressão de que as relações sociais nas grandes cidades são fragmentadas e efêmeras.

O aumento da população nas grandes cidades exige uma reorganização do espaço urbano que nem sempre é atendida. Isso gera o sucateamento e abandono dos espaços públicos e a privatização de algumas áreas, contribuindo para a segregação

espacial nas grandes cidades (CASELLA, 2009). Vale lembrar que os espaços públicos correspondem a uma parte significativa dos chamados espaços urbanos de hospitalidade (como visto no Capítulo 1).

E, ao inviabilizar os tradicionais espaços de encontro, a vida urbana nas grandes cidades põe em risco a emergência e a consolidação dos laços sociais. Nesse contexto, se acentua o esgarçamento do vínculo social que se reflete na falta de identidade e no sentimento de pertencimento e de vínculo com o lugar.

A carência de vida cultural e de atividades sociais e coletivas diminui o que se entende por laço social, levando dessa forma à castração das forças de mobilização, ação e reivindicação da coletividade em geral, além de causar a perda da hospitalidade. (MATHEUS, In DIAS, 2002, p. 65).

O inchaço das cidades demanda ações sociais urbanas cada vez maiores nos setores de saúde, transporte, educação, habitação, segurança etc. Como consequência dessa carência:

(...) criou-se um cenário urbano, com espaços desordenados: esgotos e lixões a céu aberto, poluição das águas e do solo, ocupação de encostas e áreas de mananciais, favelização, enchentes, aterros clandestinos, verticalização, concentração e

irregularidade das construções, descaso com os espaços públicos e sua privatização etc. (CASELLA, 2009, p. 3).

Mas, apesar de todos os problemas, é para as grandes cidades que as pessoas são atraídas. Tidas como locais onde se podem encontrar ótimas oportunidades de trabalho e de negócios, excelentes universidades e centros médicos e uma programação cultural rica, as grandes cidades estão entre os destinos mais procurados por migrantes e turistas em todo o mundo. Isso porque, num mesmo espaço físico, as grandes cidades conseguem reunir diferentes atividades urbanas para variados grupos sociais com diversos propósitos. Como foi dito antes, dentro da classificação do IBGE, trata-se de “metrópoles”.

Segundo a “Euromonitor International’s top city destinations ranking”, dentre as 20 cidades mais visitadas em 2011, boa parte têm mais de 5 milhões de habitantes, entre elas: Londres, Bangkok, Singapore, Kuala Lumpur, Nova Iorque, Dubai e Paris²⁶.

A cidade de São Paulo, por exemplo, que é a cidade mais visitada na América Latina segundo o Índice MasterCard de

26 Para lista completa acessar:
<http://blog.euromonitor.com/2012/01/euromonitor-internationals-top-city-destinations-ranking1-.html>

Destinos Globais, apesar de ser alvo de críticas por conta do trânsito, poluição ou violência, vem agradando os visitantes que a visitam. Conhecida por sua dinâmica econômica, cultural e social, a capital paulista é considerada uma cidade que recebe e acolhe pessoas do Brasil e do mundo em busca de oportunidades de trabalho, estudo ou lazer.

Segundo a última pesquisa realizada pela *Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas* (Fipe, 2008)²⁷, os turistas estrangeiros “aprovam 100% a hospitalidade da população e a gastronomia da cidade”. Utilizando itens de setores diversificados, a pesquisa abordou entre outros assuntos acomodação, transporte e o custo. A *SPTuris* divulgou que, em 2008, São Paulo bateu recorde de turistas: 11 milhões, sendo 15% estrangeiros vindos, principalmente, dos Estados Unidos, Argentina e Alemanha. Nessa pesquisa também foi verificado que a hospitalidade do povo foi aprovada por 98,7% e a gastronomia, por 98,1%.

Toda essa discussão remete à questão central dessa pesquisa: em geral, uma grande cidade é atraente, porém, tida como inóspita e pouco acolhedora. Nesse sentido, volta-se para a

²⁷Nessa pesquisa foram ouvidos 2.897 turistas estrangeiros, segundo a Secretaria de Turismo da cidade de São Paulo (www.spturism.com).

hipótese inicial: grandes cidades que apresentam espaços urbanos hospitaleiros, ou seja, espaços públicos (e espaços privados de uso público) acolhedores e geradores de bem-estar, transformam a hospitalidade urbana num novo fator de atratividade.

2.1. A ATRATIVIDADE DAS GRANDES CIDADES

Uma multidão de 243 milhões de americanos se aglomera naqueles 3% do país que corresponde à zona urbana. Uma população de 36 milhões de pessoas vive na cidade e no entorno de Tóquio, a área metropolitana mais produtiva do mundo. No centro de Mumbai residem 12 milhões de habitantes, e Xangai é quase do mesmo tamanho. Em uma parcela com grandes espaços disponíveis, nós acabamos escolhendo morar em cidades (Glaeser, 2011, p. 1).

“Atrair” é sinônimo de aproximar, cativar, instigar, trazer para si e é, atualmente, o que as grandes cidades fazem com a população de todo o mundo. Gente atrai gente. Na opinião de Glaser (2011), as cidades são a maior invenção de nossa espécie e têm sido os motores de inovação desde a época de Platão e Sócrates. Para o autor, a grande prosperidade de cidades como Londres, Bangalore, Tóquio e Nova Iorque surge da capacidade de produzir novos

pensadores. Segundo o autor, cidades significam “proximidade, densidade, intimidade” e nos permitem trabalhar, passear, estudar juntos. Dessa forma, elas concentram talentos, fazendo com que a proximidade com outras pessoas permita que o conhecimento se espalhe e se aprimore.

Defendendo que as cidades não são estruturas, mas pessoas, Glaeser (2011) acredita que o capital humano é hoje a grande locomotiva do futuro. As grandes cidades hoje e de ontem sempre foram e continuam sendo produtoras de ideias, de conhecimento. Elas são inovadoras.

Atenas floresceu por causa de eventos aleatórios que depois se multiplicaram através das interações urbanas. Uma pessoa inteligente encontrou outra e produziu uma nova ideia. Essa ideia inspirou outra pessoa e, de repente, algo realmente importante havia ocorrido. A causa fundamental do sucesso ateniense pode parecer misteriosa, mas o processo é claro. As ideias se movem de pessoa para pessoa, dentro dos densos espaços urbanos, e essa troca eventualmente gera milagres da criatividade humana (Glaser, 2011, p. 19).

Para exemplificar ainda mais sua teoria, Glaser comenta sobre a Idade Média ou a Idade das Trevas:

O mundo urbano do Império Romano, que produziu tanta cultura e tecnologia, foi substituído pela estagnação rural. À medida que as cidades desapareciam, o conhecimento em si retroagia. As cidades romanas valorizavam as habilidades, enquanto o mundo dos guerreiros rurais e dos camponeses recompensava mais um braço forte do que uma mente treinada (Glaeser, 2011, p. 20).

Segundo Glaeser (2011), a capacidade urbana de “criar um esplendor colaborativo” não é nova, por séculos as inovações se espalharam de pessoa para pessoa através das ruas lotadas das cidades:

Uma explosão de gênio artístico durante a Renascença na Florença começou quando Brunelleschi concebeu a geometria da perspectiva linear. Ele passou esse conhecimento para seu amigo Donatello, que aplicou a perspectiva linear nas esculturas em baixo-relevo. Seu amigo Masaccio trouxe então a inovação para a pintura. As inovações artísticas de Florença foram os efeitos colaterais gloriosos da concentração urbana. A riqueza dessa cidade veio de atividades mais prosaicas: sistema bancário e confecções (Glaeser, 2011, p. 8).

Para o autor, a programação do conhecimento de engenheiro para engenheiro, de designer para designer, de comerciante para comerciante é a mesma que o voo de ideias de pintor para pintor, e a densidade urbana tem sido o cerne desse

processo.

Além disso, lugares com alta concentração de gente também contribuem para baratear alguns custos urbanos. A escala urbana possibilita absorver e justificar certos custos altos de infraestrutura, transportes e lazer. Um exemplo disso são os custos fixos de teatros, hospitais, universidades, museus, restaurantes etc. Os museus, por exemplo, 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. E 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 (LOPES, 1998).

As grandes cidades oferecem uma série de atrativos. Nelas é possível encontrar as melhores universidades, os melhores hospitais, as casas de espetáculos mais bem equipadas, os melhores centros de compras do país. Na cidade de São Paulo, por exemplo, podemos encontrar as melhores universidades do Brasil, como a USP, a FGV, a PUC, o Mackenzie; os melhores hospitais, entre eles o Sírio Libanês, o Albert Einstein, o Hospital das Clínicas, o Incor; os

teatros e casas de shows mais bem equipados, como o Credicard Hall, Memorial da América Latina, Citybank Hall; os maiores centros de exposição como o Anhembi, o Centro de Exposições Imigrantes, o Center Norte; centro de compras especializado, como as ruas comerciais 25 de Março, Santa Ifigênia, São Caetano, Gasômetro.

São Paulo conta ainda com uma série de outros equipamentos culturais menores distribuídos ao longo de toda a cidade que confirmam a capital paulista com o maior polo cultural do país. Vale lembrar que a cidade de São Paulo conta com o Aeroporto de Congonhas, um dos mais movimentados do Brasil.

Além disso, os equipamentos e serviços destinados à visitação também são importantes nas grandes cidades, assim como o participar das mais variadas atividades, vivenciar acontecimentos do dia a dia e adquirir mercadorias diferenciadas. Segundo Vargas (2000), em termos da atividade turística, o potencial já existe nas grandes cidades e é altamente significativo. Para a autora:

(...) 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. 8).

Algumas dessas grandes cidades, além de serem atraentes por todas as questões acima colocadas, ainda oferecem outro tipo de atratividade. Muitas delas são conhecidas como “cidades globais”. Termo criado por Sassen (1991), essas cidades detêm uma capacidade organizacional e tecnológica que as permite separar o processo produtivo em diferentes localizações, ao mesmo tempo em que reintegra sua unidade por meio de conexões de telecomunicações e de flexibilidade.

Dessa forma, elas não só estão ligadas a outras cidades principais, de igual ou maior importância, mas também estão ligadas a uma variedade de centros urbanos e rurais, em nível regional e nacional (LOPES, 1998, p. 26-27). Isso faz com que elas se tornem os centros, por excelência, da produção e do consumo, e faz delas também os grandes centros de distribuição e os grandes nós da circulação.

Para Sassen (1991), na medida em que a economia mundial se expande e incorpora novos mercados, a concentração de atividades e fluxos de capital é cada vez maior nas grandes cidades. Uma cidade global concentra uma quantidade enorme de habilidades e recursos, tornando-a mais bem-sucedida e suficientemente poderosa para influenciar o que ocorre no mundo ou em algumas de suas regiões, dependendo do maior ou menor grau de seu poder. O ambiente de acúmulo de conhecimento em metrópoles como Nova Iorque, Londres e Tóquio permite inovações que afetam o mundo todo, assim como numa área de influência mais regional, outras cidades exercem forte influência em seus países, como por exemplo: Milão, Paris, Frankfurt, Los Angeles, Singapura e São Paulo (SASSEN, 1991).

A combinação de dispersão espacial e integração global criou um novo papel estratégico para as grandes cidades. Para além das suas histórias como centro de comércio, de indústria e bancários, essas cidades funcionam agora, segundo Sassen (1991), de quatro formas:

(1) Como pontos de comando altamente concentrados na organização da economia mundial;

(2) Como locais-chave para as finanças e para as empresas de serviços especializados, que substituíram a fabricação como o principal setor econômico;

(3) Como sítios de produção, incluindo a produção de inovações, nas indústrias de ponta;

(4) Como mercados consumidores para os próprios produtos e inovações produzidas. Isso configura a grande cidade como um local que atrai futuros novos moradores, afinal elas oferecem uma gama variada de oportunidades de trabalho.

Chamado por Santos (2008) de novo terciário e definido por Castells (2001) como serviços avançados, algumas atividades acabaram se tornando fundamentais para a vida econômica globalizada das grandes cidades, entre elas: finanças, seguros, bens imobiliários, consultorias, serviços de assessoria jurídica, propaganda, projetos, marketing, relações públicas, segurança, coleta de informações, gerenciamento de sistemas de informação e inovação científica. Segundo Castells (2001), os serviços avançados aumentaram substancialmente sua participação nos índices de

emprego e no PIB da maioria dos países e apresentam o maior crescimento de empregos e taxas mais altas de investimento nas principais áreas metropolitanas do planeta.

As grandes cidades concentram também o comércio atacadista interno, além do comércio de exportação e importação. Segundo Santos (2008, p. 71):

(...) frequentemente, a maior cidade de um país subdesenvolvido comercializa uma parcela da produção alimentar que é bem maior que o seu consumo. E isso, além de contribuir para aumentar a dimensão financeira das firmas interessadas, dá-lhes um controle maior sobre os preços e sobre o abastecimento, tanto na grande cidade como em cidades menores.

E, mesmo que o comércio esteja sujeito a oscilações da oferta, desde que o preço baixe, essas perdas são facilmente absorvidas por uma população numerosa e carente. É desse modo que os grandes comerciantes podem escoar os possíveis excedentes, sem conhecer a queda de lucro, pois o maior volume comercializado compensa a relativa baixa de preço. Contudo, esse mecanismo só funciona nas grandes cidades graças, de um lado, à dimensão das empresas e, de outro, ao tamanho da população, cujo acesso ao consumo varia em função da renda disponível e do preço

do bem oferecido. De toda maneira, verifica-se um mecanismo de aceleração do crescimento urbano nas grandes cidades, em detrimento de outras aglomerações da rede urbana nacional (SANTOS, 2008).

As grandes cidades, portanto, são atrativas não só para os turistas, mas também para possíveis futuros moradores. Dessa forma, podemos dizer que as grandes cidades atraem tanto os turistas por conta das oportunidades de negócios, de lazer, de entretenimento, quanto novos moradores em busca de melhores condições de trabalho. Mas quem usufrui dos atrativos? Os moradores ou os turistas?

2.1.1. Visitante nas grandes cidades: morador ou turista?

As grandes cidades conseguem atrair um público sortido que busca lazer, esporte, saúde, culinária, arte, religião, cultura, negócios e entretenimento. Segundo a OMT (Organização Mundial do Turismo), turismo é um conjunto de “atividades que as pessoas realizam durante suas viagens e permanências em lugares distintos dos que vivem, por um período de tempo inferior a um ano

consecutivo, com fins de lazer, negócios e outros” e turista” é um visitante que se desloca voluntariamente por um intervalo de tempo igual ou superior a vinte e quatro horas para local diferente da sua residência e do seu trabalho sem, este ter por motivação, a obtenção de lucro”.

Mas as concepções tradicionais de “turista”, conforme definição da ONU, não conseguem dar conta de explicar o avanço do turismo urbano na dinâmica urbana de grandes cidades que possibilitam situações, oportunidades e demandas das mais variadas. O fato das grandes cidades possuírem essa diversidade tão grande de atrativos e de escala faz com que os próprios moradores possam usufruir de toda essa variedade, tornando-se, muitas vezes, turistas em sua própria cidade (ALLIS, 2012).

Em recente pesquisa da SPTuris é possível verificar que os maiores fluxos de visitantes são formados por moradores da Região Metropolitana de São Paulo. A pesquisa mostra que, em praticamente todos os eventos esportivos e culturais, há predominância de público local. Citando uma pesquisa realizada em 2010, Allis (2012, p. 225) comenta que os moradores da cidade de São Paulo representam o grupo com maior contribuição para o total de visitantes dos atrativos: Museu da Língua Portuguesa (52%),

Espaço Raymundo Magliano – Bovespa (70,3%) e Prédio Martinelli (66,4%)²⁸.

Situação que se repete nas capitais francesa e inglesa:

Vale agregar que, mesmo no Museu do Louvre, um dos maiores ícones turísticos do mundo, 22% dos visitantes eram provenientes de Paris ou da Ile-de-France entre os anos de 1995-1996; entre 1981 e 1996, 17% dos visitantes do Museu Britânico, em Londres, residiam na Grande Londres; considerados a média de todos os museus da cidade, o volume de residentes a compor o total de visitantes chega a 29% (ALLIS, 2012, p. 225).

Ou seja, a oferta de boa parte dos eventos culturais das grandes cidades acaba por atender a interesses prioritariamente da população local. Para Allis (2012, p. 225), “isso nos leva a entender que, em qualquer cidade onde o turismo urbano seja uma estratégia, os públicos locais continuarão a representar importantes demandas para os atrativos turísticos”.

Para Allis (2012, p. 234), “em cidades como São Paulo, com grande mercado consumidor, o turismo se impõe como decorrência

espontânea, descolado da necessidade de grandes projetos urbanos que focam, tradicionalmente e principalmente, a atração de fluxos turísticos internacionais”. Ou seja, é possível conceber o turismo sem projetos urbanos, vide toda a diversidade de bares, restaurantes, teatros, cinemas e casas noturnas que as grandes cidades possuem.

Em geral, o turismo urbano é definido em função das motivações dos visitantes assim como das formas e atributos das cidades que atraem os consumidores. Para Allis (2012, p. 50), “as principais características de análise são a variedade e a diversidade de facilidades e atrativos que o visitante encontra nas cidades, convenientemente localizadas para atender às demandas dos turistas e dos moradores”.

Para Vargas (2000), o turismo urbano, dividido em turismo de negócios e de eventos, está relacionado às atividades de recreação, cultura, lazer e compras, e é usufruído também pela população local. Complementando, Vargas (2000) indica que o turista de negócios é o que mais recursos deixa para a cidade:

Como tem, 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

²⁸ O Museu da Língua Portuguesa está situado na Estação da Luz. O prédio da Bovespa está situado na Rua XV de Novembro, centro de São Paulo; e o Prédio Martinelli também está situado no centro velho da cidade, na Rua São Bento, objeto de estudo deste trabalho no Capítulo 3.

muito diferente do turista que viaja com a família com recursos limitados (VARGAS, 2000, p. 2).

Trata-se, portanto, de um conjunto de atividades que se dão numa realidade urbana existente, afinal “as atividades turísticas estão imiscuídas à dinâmica urbana *per se* e a todas suas atividades (comércio, indústria, transportes, sociabilidade etc.)” (ALLIS, 2012, p. 47).

Não se trata de afirmar que morador seja turista, mas parece razoável “tratar turistas e moradores como sujeitos da mesma atividade, convivendo em suas experiências urbanas e compartilhando espaços e serviços urbanos” (ALLIS, 2012, p. 235). Para Allis (2012), o sujeito do turismo urbano não é o turista, mas o “consumidor de lugar”. Essa categoria engloba todos os que consomem ou vivem a experiência da cidade, sejam eles moradores ou turistas no sentido mais estrito, incluindo os visitantes que não pernoitam na cidade.

Segundo Allis (2012, p. 44), “turista e morador são passíveis de participarem de uma mesma dinâmica espacial, ainda que suas origens geográficas e o grau de familiaridade com a cidade sejam diferentes”. Logo, se o morador das grandes cidades é o principal consumidor dos espaços urbanos (turísticos ou não), ao se

preocupar em tornar as grandes cidades hospitaleiras para os turistas, automaticamente o faremos para os moradores.

2.2. QUALIDADE AMBIENTAL URBANA E HOSPITALIDADE URBANA

Considerando que o morador das grandes cidades também usufruiu os espaços urbanos hospitaleiros, o gestor público, ao qualificar o espaço para receber o hóspede, também o fará para melhorar as condições de vida de sua população.

A visão iniciada no período pós-guerra de que apenas modificações no espaço físico urbano (como a criação de grandes eixos viários e a implantação de imensas infra-estruturas) solucionariam os problemas das grandes cidades mudou e passou-se a discutir a importância de um conhecimento mais profundo do contexto sociocultural, econômico e ecológico de cada cidade.

Para Grinover (2007), a grande transformação não virá de soluções drásticas e imediatas, mas de mudanças relacionadas ao uso do solo e o modo como a cidade vive suas práticas dentro do seu imaginário coletivo. Para o autor:

(...) no calendoscópio do território da contemporaneidade, construir o futuro significa reconectar as diferenças num espaço público durável e acolhedor. Beleza, variedade, centralidade, fruição, segurança, enfim, hospitalidade é considerada um atributo que não podem ser perdido (GRINOVER, 2007, p. 72).

Com a população urbana superior à população do campo, pesquisadores do setor do planejamento urbano passam a ter 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 e ao convívio entre os homens (relação homem x homem). Na segunda metade do século XX, passa-se a se pensar na “qualidade ambiental urbana”, ou seja, numa forma de tratar tanto as questões do meio ambiente quanto as do desenvolvimento urbano.

Segundo Vargas e Ribeiro (2004), o conceito *qualidade ambiental urbana* está ligado a dois outros conceitos:

- (1) *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;

- (2) *Qualidade de vida*: normalmente associada às ordens sociais, ambientais e perceptivas. A qualidade de vida depende de uma série de necessidades do ser humano que não necessariamente são comuns a todos.

Ou seja, a qualidade ambiental urbana se dá por meio de um somatório de fatores que envolvem aspectos espaciais, biológicos, sociais e econômicos (Vargas e Ribeiro, 2004). Entre esses fatores destacam-se os aspectos relacionados ao desenho urbano, ao uso e ocupação do solo, à infraestrutura urbana, à segurança, à realização profissional e pessoal, à produtividade econômica, à organização comunitária, à diversidade de escolhas, às oportunidades de negócios e aos referenciais históricos.

Portanto, a qualidade ambiental urbana 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 (1999, p. 9), 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”.

Ressaltando que a “qualidade urbana” não é só uma questão de morfologia urbana e de estética, Belgiojoso (1988) defende que a gama de componentes que se formam entre o homem e o meio ambiente não é apenas uma questão visível, ao contrário, ela se dá por meio de elementos constituídos de riquezas de estímulos, de mensagens, de informações e de significados.

As posições que ocupamos no âmbito coletivo são objetos de diversos sentimentos: afetivos, materiais, profissionais e outros. Para Matheus (In DIAS, 2002, p. 64), isso reafirma uma identidade pessoal e coletiva, “ambas aliadas a uma nova compreensão de qualidade de vida, fornecendo assim novos parâmetros para a construção de uma filosofia de Cidade Hospitaleira”.

A preocupação com a qualidade ambiental urbana começa a fazer parte da agenda (ou dos compromissos) das políticas públicas no Brasil e no mundo no início do século 21, por meio de planos urbanos de longo prazo. Gestores públicos de grandes cidades

como Chicago, Nova Iorque e São Paulo, por exemplo, já inseriam em suas metas temas como a coesão social, o bem-estar, o sentimento de pertencimento, a cidadania entre outros.

Um exemplo dessa preocupação pode ser vista em plano recém-lançado pela Prefeitura de São Paulo. Com o objetivo de construir uma visão estratégica de longo prazo para a capital paulista, o “SP 2040 – A cidade que queremos”²⁹ tem como objetivo principal oferecer diretrizes de planejamento urbano para que o anfitrião público trabalhe na transformação da cidade, apontando novas formas de organização social, econômica, urbana e ambiental que resultem em melhores condições de vida para a população.

Dentre os cinco eixos estratégicos do plano³⁰, o *Eixo Coesão Social* tem uma relação muito estreita com a hospitalidade urbana. Com uma visão de futuro de reduzir expressivamente as formas de desigualdade, o Plano SP2040 tem como um dos objetivos a inclusão social que almeja uma cidade diversa em vários aspectos, entre eles: diversidade de classes, de renda, de credo, de idade e de

²⁹ Fonte: <http://sp2040.net.br/>

³⁰ Os cinco eixos estratégicos no Plano SP 2040 são: (1) coesão social; (2) desenvolvimento urbano; (3) melhoria ambiental; (4) mobilidade; (5) oportunidade de negócios.

origem, onde todos possam gozar das mesmas oportunidades de vida e desenvolvimento pessoal.

Dessa forma, uma cidade “coesa” está relacionada à oferta de espaço público de qualidade, à valorização da diversidade cultural, identidade e sentimento de pertencimento à cidade. Ou seja, o gestor público deve achar uma forma de valorizar tanto as qualidades urbanísticas, de caráter físico funcional que podem ser mensuradas, quanto as qualidades sociais, culturais, antropológicas, físico-territoriais que não necessariamente são mensuráveis, como as acima mencionadas. Assim, uma cidade “coesa” contribui para que:

os cidadãos provenientes de diversos grupo sociais e com diferentes credos, visões de mundo, idades e origens possam habitar, trabalhar, consumir e se divertir, convivendo em um ambiente criativo. Tal ambiente, associado à valorização da qualidade urbanística, dos espaços públicos e do patrimônio histórico e cultural, ajudará a construir uma cidade mais vibrante e segura, da qual seus habitantes poderão se orgulhar (SMDU, SP 2040, 2012, p. 59).

Assim como o SP 2040, o plano para Chicago 2040 - “Go to Chicago 2040”- , lançado em 2010, buscou a opinião dos moradores para elaborar um plano que definisse políticas capazes de orientar a

resolução de desafios na rotina da população local, articulando as possibilidades de aplicação desses anseios na prática do planejamento metropolitano. Com quatro grandes eixos³¹, o *Go to Chicago 2040* destaca, entre outros assuntos, a importância do senso local, da habitabilidade (um conjunto de ações que torna um lugar habitável) pelo uso do solo e habitação, da presença de espaços públicos, como parques e espaços abertos, do transporte público eficiente entre outros.

Já o Plano de Nova Iorque para 2030 – o “PlaNYC 2030”, realizado em 2007, tem como meta principal preparar a cidade para a chegada de mais um milhão de habitantes, fortalecendo-a nos setores da economia, do meio ambiente e principalmente, na qualidade de vida para todos os nova-iorquinos. Dentre as dez metas estabelecidas³², as intervenções urbanísticas e sociais se destacam de forma a aprimorar a qualidade de vida para os

³¹ O “Go to Chicago 2040” apresenta 4 eixos principais, os quais possuem diferentes recomendações e ações: (1) comunidades habitáveis; (2) capital social; (3) governança eficiente e (4) mobilidade regional. Fonte: <http://www.cmap.illinois.gov/2040/main>

³² O PlaNYC 2030 tem como meta aprimorar questões ligadas a: (1) habitação e bairros; (2) parques e espaço público; (3) áreas contaminadas; (4) canalização; (5) abastecimento de água; (6) energia; (7) qualidade do ar, (8) resíduos sólidos; (9) mudanças climáticas; (10) transporte. Fonte: <http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/theplan/the-plan.shtml>

moradores. Dentre elas: a implantação de mais áreas verdes e espaços públicos, o aumento da rede de transporte público e o engajamento da população local nas questões relacionadas às intervenções na cidade.

Embutida no tema da qualidade ambiental urbana, a hospitalidade não é um tema do passado, muito pelo contrário, ela é um tema atual. Matheus (In DIAS, 2002, p. 65) afirma que “a hospitalidade representa, eminentemente, o sustentáculo do laço social, pois ela tem como princípio fundamental atar o indivíduo a um coletivo, contrapondo-se inteiramente ao ato de exclusão”.

2.3. PERMANÊNCIA E RETORNO: O DESAFIO DAS GRANDES CIDADES

Pelo o que foi visto, as grandes cidades têm por natureza um grande potencial de atratividade. Portanto, “atrair” não é um problema. O grande desafio é tornar essa cidade mais hospitaleira, de forma a propiciar condições para que o visitante se sinta “em casa”, acolhido, e tenha vontade de permanecer por mais tempo na cidade.

O visitante, no papel de turista, é atraído para a grande cidade por conta de todas as oportunidades que vimos no item anterior. E, ao se deparar com uma cidade hospitaleira, o visitante pode permanecer por mais tempo. Como foi visto no Capítulo 1, se na hospitalidade comercial e na hospitalidade doméstica é preciso definir a data da chegada e da saída, na hospitalidade urbana isso não ocorre necessariamente. O hóspede urbano não precisa ficar por um período determinado, aliás, quanto mais tempo ele ficar melhor. Isso contribui para o aumento da receita gerada pelo turismo urbano e pode estimular a criação do vínculo entre visitante e lugar.

Olhando pelo viés econômico, esse prolongamento da estadia desencadeia, por exemplo, o aumento da taxa de ocupação dos hotéis e restaurantes, o aumento da audiência em teatros, casas de shows e teatros, além de estimular o comércio (VARGAS, 2000). Passa-se a utilizar uma estratégia de ação muito utilizada no comércio varejista para a manutenção de seu negócio: o conceito “atrair-permanecer-retornar”. Esse conceito, desenvolvido por Vargas (2001) e que necessita do espaço público e da vida urbana, parte do princípio da atração, da permanência e do retorno.

Isso é, deve-se atrair o cliente seja por meio de um produto,

seja por meio do preço ou ainda pelo prazo de entrega ou formas de pagamento. Depois, é preciso fazer com que ele permaneça por mais tempo no estabelecimento comercial, pois acredita-se que, quanto mais tempo o cliente permanece no estabelecimento, mais ele gasta. O consumo pode acontecer pelas condições físicas do estabelecimento, pela diversidade de produtos que a loja oferece ou ainda pelo bom atendimento realizado pelos funcionários. A combinação desses dois fatores (atração + permanência) é o segredo para o retorno do cliente. Levando esse conceito para o meio urbano, as atividades e as oportunidades das grandes cidades passam a ser os atrativos. As condições de hospitalidade urbana, os fatores de permanência. E o retorno passa a ocorrer em função do vínculo que se forma entre indivíduo e lugar. Afinal, um visitante bem tratado tem mais chances de retornar.

E quais seriam as condições de hospitalidade urbana capazes de prolongar a estadia do visitante? Parte-se do princípio que a hospitalidade urbana se desenvolve em função de dois tipos de atributos: os *atributos tangíveis* (naturais ou criados pelo homem) e os *atributos intangíveis*. A cidade é composta de uma série de camadas que se formaram ao longo do tempo e que foram se sobrepondo. A hospitalidade urbana envolve todas elas:

Todas as cidades são determinadas pelas características naturais dos *topos* onde se inserem; geologia, relevo, clima, hidrologia combinam-se com as tonalidades e variações do contexto cultural que enquadra a cidade. E ambos (as condições naturais e o contexto cultural) fundam e desenharam o lócus onde a experiência vital da comunidade acontece. A cidade nasce assim de uma relação simbiótica que se estabelece entre a morfologia matricial, que a contém, a função de lugar de habitar que tem e os diferentes significados, que lhe atribuímos. A partir desta relação, a cidade desenha-se num jogo entre cheios e vazios que lhe definem a sua tessitura (CARAPINHA, 2007, p. 180).

Boa parte dessas camadas decorre de intervenções físicas feitas pelo homem representadas, por exemplo, nas edificações, no sistema viário, no material construtivo, no tamanho das calçadas etc. Há também outra parte significativa dessa trama urbana, também criada pelo homem, mas de difícil mensuração, porém fundamental para a sensação de hospitalidade urbana, entre elas: o folclore, os costumes, as crenças, o idioma, a comida e a dança. E ainda há outra parte, de ordem natural, que também influencia significativamente na trama urbana, como o clima, a geologia, o relevo, a hidrografia, a vegetação etc.

De ordem física, os atributos tangíveis são mensuráveis e se

manifestam no espaço. Entre os atributos tangíveis estão os atributos criados pelo homem e os atributos naturais.

Os atributos tangíveis criados pelo homem podem ser implantados ou consolidados pelo poder público (anfitrião), pois não necessariamente requerem tempo para se manifestar. Entre as ações decorrentes dos atributos tangíveis destacam-se: a ampliação das calçadas, a alteração no zoneamento, a criação de espaços de fruição, o sombreamento dos espaços urbanos e a limpeza das ruas. Ou seja, em certa medida, são ações factíveis, passíveis de serem aplicadas por seus gestores públicos. E são elas que serão aprofundadas no próximo item.

Já os atributos tangíveis de ordem natural podem ser identificados e adaptados nos planos e projetos urbanos. Isso é, as características naturais do espaço podem ser evidenciadas e absorvidas através do desenho urbano. O clima e a topografia, por exemplo, podem interferir muito na hospitalidade urbana de um trecho urbano. Cabe ao anfitrião urbano garantir que sua cidade ou seu projeto garanta uma sensação de conforto a moradores e turistas. E isso pode ser obtido, por exemplo, por meio de implantação de arborização viária ou de marquises nas fachadas dos edifícios.

Os atributos intangíveis, de natureza social, são imensuráveis e se manifestam de diferentes formas. Esses atributos dependem de uma construção social que se forma com o tempo. Eles podem ser divididos em duas categorias:

- (1) *Históricos*: identidade, tradição, história etc.;
- (2) *Subjetivos*: percepções particulares de cada indivíduo, fatores psicológicos etc.

Ou seja, dificilmente o anfitrião, no papel de gestor público, conseguirá implantar alguma ação referente a esse atributo. No entanto, cabe ao gestor garantir que as características históricas, pelo menos, sejam mantidas e/ou consolidadas.

Isso significa que as condições de hospitalidade urbana não se restringem aos aspectos físicos ou aspectos espaciais, mas também aos aspectos sociais, aqueles que muitas vezes são invisíveis e imensuráveis.

Sendo assim, a hospitalidade urbana é percebida segundo esses dois pontos de vista. Por exemplo, um espaço pode proporcionar todas as condições físicas de hospitalidade, mas se a cidade não tiver um clima agradável, dificilmente será considerada

por todos como uma cidade hospitaleira. Por outro lado, se uma cidade tiver um povo acolhedor e amável, mas se seus espaços urbanos não propiciarem condições de hospitalidade, dificilmente os visitantes se sentirão em casa, acolhidos.

Isso significa que os espaços urbanos passam a ser hospitaleiros a partir do momento em que se transformam em lugares. Isso porque o espaço só se torna um lugar no momento em que ele é ocupado pelo homem, de forma física ou simbólica, e passa a servir como palco para as suas atividades.

Para Tuan (1983), “o espaço transforma-se em lugar à medida que adquire definição e significado”. “Quando o espaço nos é inteiramente familiar, torna-se lugar”. Tuan define os lugares como “centros aos quais atribuímos valor”. Para Reis-Alves (2007)³³, “Espaço (do latim *spātium*) é a distância entre dois pontos, ou a área ou o volume entre limites determinados, e o Lugar (do latim *locālis*, de *locus*) é o espaço ocupado”.

Para Augé (1994, p. 52), o “lugar” tem três características comuns, eles se pretendem: *identitários*, quando associados, por exemplo, ao local de nascimento; *relacionais*, quando configuram-se

num conjunto de relações sociais (ex. a casa do pai, a casa do tio, a casa da avó) e *históricos*, a partir do momento em que, conjugando identidade e relação, ele se define por uma estabilidade mínima.

Tuan (1983) indica duas características válidas que compõem o lugar, o *valor* a ele atribuído e o *tempo*, que seria o responsável pelas experiências vividas. Segundo Reis-Alves (2007), é através da dimensão temporal que poderemos conhecer um espaço, definindo-o e dotando-o de valor. Tuan relaciona o tempo e o lugar de três formas:

- (1) Adquirimos afeição a um lugar em função do tempo vivido nele;
- (2) O lugar seria uma pausa na corrente temporal de um movimento, ou seja, o lugar seria a parada para o descanso, para a procriação e para a defesa;
- (3) O lugar seria o tempo tornado visível, isto é, o lugar como lembrança de tempos passados, pertencente à memória.

Isso significa que o fator *tempo* é fundamental. Fazendo um paralelo com a hospitalidade urbana, quanto mais tempo esse

³³ <http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.087/225>

visitante ficar, maiores serão as chances de criar um vínculo com o lugar.

Essa condição acabaria por decidir, no futuro, um possível retorno à cidade. Afinal, uma coisa é visitar uma cidade grande pela primeira vez, onde os atrativos é que fazem a diferença. Outra coisa é visitar pela segunda vez. Entre escolher dois destinos, o visitante naturalmente escolhe aquele em que ele se sente mais acolhido, quase que em casa. Mas esse pensamento só funciona quando o visitante já conhece a cidade e sabe que se sentirá “em casa”. Portanto, estamos falando mesmo de um retorno.

Ou seja, as grandes cidades que oferecerem hospitalidade urbana passam a oferecer um novo tipo de atratividade, como um novo produto. Isso faria com que a hospitalidade urbana passasse a fazer parte da categoria das atratividades, fechando o ciclo do atrair-permanecer-retornar.

Esta pesquisa, porém, se detém apenas nos atributos tangíveis, espaciais, criados pelo homem e que podem ser visualizados, ou seja, investiga as características do espaço público e das atividades urbanas, relacionadas à gestão da cidade. Neste estudo eles serão chamados de *atributos espaciais de hospitalidade urbana*.

2.4. ATRIBUTOS ESPACIAIS DE HOSPITALIDADE URBANA

A ideia de uma cidade hospitaleira está vinculada à construção da urbe, à tessitura estrutural e social da cidade como conhecemos atualmente (Baptista, In DIAS, 2002, p. 63).

Para a identificação dos atributos espaciais de hospitalidade urbana tomou-se como ponto de partida um trabalho pioneiro no Brasil que se preocupou em identificar os aspectos que conferem à cidade a condição de cidade hospitaleira, o estudo de Grinover (2007). A visão do autor é a de que uma cidade é hospitaleira em função da coexistência de três dimensões fundamentais: *acessibilidade, legibilidade e identidade*, intimamente relacionadas com a “escala” e com as medidas geográficas e temporais que proporcionam a compreensão da cidade, seja para o morador seja para o turista. Para o autor:

(...) uma dimensão poderá ter sua presença mais marcante do que outra, o que poderia sugerir uma necessidade de adequação, ou seja, um certo equilíbrio entre as categorias de análise da cidade, à luz dos princípios e das regras da hospitalidade (GRINOVER, 2007, p. 123).

Apesar de Grinover não separar essas dimensões em tangíveis e intangíveis, como entende-se ser mais adequado, o autor reconhece a importância de outros elementos, que não os espaciais, para a condição de hospitalidade urbana, representados pelas categorias sociais, culturais, históricas, econômicas e ambientais (que são os atributos intangíveis).

Além disso, o autor deixa claro que uma cidade é hospitaleira em função da coexistência das três dimensões fundamentais já citadas, intimamente relacionadas pela “escala”. Grinover sugere que as categorias de análise da cidade hospitaleira estão sujeitas a quatro escalas: a local, a regional, a nacional e a internacional. Apesar de reconhecer as outras três, o autor afirma que é na “escala local que as relações entre hóspede e anfitrião, no sentido clássico da hospitalidade, podem acontecer de forma mais concreta e real” (GRINOVER, 2007, p. 133).

Defende-se aqui que uma cidade para ser hospitaleira não precisa necessariamente apresentar todos os atributos espaciais de hospitalidade urbana e que só poderemos tratar de hospitalidade urbana em alguns trechos da cidade, nunca nela toda, pois é muito difícil se apropriar de todo o espaço da cidade, principalmente nas grandes cidades.

Isso remete às referências “escalares” mencionadas por Grinover (2007). A escala local é a escala que corresponde ao espaço ou ao território, que torna possível o espaço ser utilizado intensa e discretamente na vida cotidiana. Ou seja, os atributos espaciais de hospitalidade urbana aqui apresentados só podem ser percebidos no âmbito local, pois é apenas na escala do pedestre que a apropriação do espaço da cidade (ou do território) pode ocorrer. Trata-se de uma escala que é a da rua, do quarteirão ou do bairro. Dessa forma, a compreensão e a percepção da cidade só podem acontecer por trechos urbanos e que não terão necessariamente todos os atributos de uma só vez.

O que confirma a teoria de Rossi (1982) de que a compreensão da estrutura e da complexidade dos fatos urbanos ocorre a partir da análise do bairro. O autor italiano propõe o “estudo da cidade através de suas partes, seus fragmentos, afirmando que estas podem ser individualizadas como bairros ou partes do conjunto que emergiram em diferentes momentos de crescimento e diferenciação, adquirindo caráter próprio” (TOURINHO, 2004, p. 150-151).

Além disso, o modo como usamos a cidade modifica nossa percepção. “Se circulamos de automóvel, a percebemos de forma

distinta de quando andamos a pé ou de bicicleta” (BELGIOJOSO, 1988, Apud VARGAS e RIBEIRO, 2004, p. 19). Ou ainda, se estamos trabalhando, sentimos a cidade de um jeito, se estamos passeando ou a negócios, sentimos de outro. Isso significa que apreendemos a cidade não como um todo, mas por meio de uma sucessão de percursos, de trechos urbanos.

Mas, apesar de algumas diferenças, a leitura de Grinover (2007) foi a base para a reflexão dos atributos espaciais de hospitalidade urbana que serão aqui apresentados.

A primeira categoria de análise de Grinover é a *acessibilidade*. Segundo o autor, a acessibilidade deve considerar aspectos urbanos ligados à acessibilidade física relacionada à capacidade de suporte (vias de tráfego, estações de trem e metrô, corredores de ônibus etc.), assim como deve considerar aspectos econômicos que levam em conta, por exemplo, a distribuição de renda ou ainda uma acessibilidade sociocultural, considerando os equipamentos públicos urbanos, como hospitais, creches e universidades, além dos equipamentos culturais.

Grinover (2007) considera a *acessibilidade* à cidade um direito de todos, uma forma de acesso a ruas e avenidas, a parques, a equipamentos públicos e culturais. Mas o hóspede ao chegar

numa grande cidade dificilmente irá acessá-la por completo. É impossível, até para os moradores da cidade. Portanto, a *acessibilidade* é mais importante na escala da cidade (o todo), e a permeabilidade é a condição mais importante na escala do pedestre (partes). Ou seja, propõe-se que a facilidade de acesso do hóspede deva ser vista do ponto de vista da **permeabilidade**, um atributo espacial e de fácil percepção.

Acredita-se ainda que a *acessibilidade* como fator de hospitalidade urbana nas grandes cidades pode ser mais do que oferecer acesso a equipamentos públicos. Como vimos no Capítulo 1, o espaço urbano hospitaleiro envolve os espaços públicos de uso público e os espaços privados de uso público, que também funcionam como atrativos. Ou seja, a facilidade de acesso em grandes cidades deve acontecer não só a equipamentos públicos, mas a cafés, restaurantes, lojas, cinemas, shoppings etc. Sendo assim, além de proporcionar acessibilidade, deve-se proporcionar **diversidade** de usos, diversidade de espaços públicos, diversidade de edifícios, que por sua vez irão garantir a diversidade de pessoas e a diversidade de classes de renda.

A *legibilidade* é a segunda categoria de análise sugerida por Grinover. Para o autor entende-se por legibilidade “a qualidade

visual de uma cidade, de um território, examinada por meio de estudos de imagem mental que dela fazem parte, antes de qualquer outro, os seus habitantes” (GRINOVER, 2007, p.144). Para Grinover, existe uma comunicação dialógica entre o edifício e a sensibilidade de um cidadão, que elabora percursos subjetivos.

Concordando com Grinover, entende-se que a legibilidade faz parte da condição de cidade hospitaleira, mas de outro ponto de vista. Nesta pesquisa, acredita-se que a **legibilidade**, além de estar atrelada a questões pessoais e subjetivas, também pode estar relacionada a critérios objetivos de avaliação, trata-se de uma categoria espacial. Isso porque um visitante (seja ele turista ou morador) das grandes cidades dificilmente vai conseguir interpretá-la de uma só vez, como um todo. Ele irá se apoiar na leitura de pequenos trechos urbanos para facilitar sua interpretação sobre ela. Por essa razão, a apreensão das partes toma por base uma série de códigos ou mensagens representados espacialmente, que servem para facilitar a leitura do todo. Entre eles, destacam-se os edifícios mais conhecidos, as esculturas, os obeliscos e as tipologias arquitetônicas.

Já a *identidade*, sugerida como a terceira categoria de análise de hospitalidade urbana de Grinover, é algo formado ao longo do

tempo e que está sempre em processo, sempre sendo reformulada. Para o autor, isso é decorrente do fato de que os horizontes temporais se encolhem, tornando o presente a principal preocupação. Cada cidade tem sua história, sua tradição. Além das edificações que ainda resistem ao tempo, a história das pessoas, os produtos, os hábitos de cada bairro podem ser os registros vivos dessa identidade. Como foi dito anteriormente, reconhece-se a importância dos atributos intangíveis na condição de cidade hospitaleira, representados por Grinover (2007) como “categorias sociais, culturais, históricas, econômicas e ambientais”. Contudo, essa categoria de atributo não fará parte desta pesquisa, uma vez que não está relacionada com as características espaciais.

Como a hospitalidade urbana tem uma relação direta com a qualidade do espaço público, além da pesquisa de Grinover (2007), outras pesquisas sobre desenho urbano foram utilizadas na reflexão sobre os atributos espaciais de hospitalidade urbana. E nessa busca, percebeu-se uma preocupação muito grande com a qualidade do espaço público no sentido do **conforto**.

Madden (2000), responsável por uma pesquisa em mais de 1000 espaços públicos americanos, destacou o conforto como um das qualidades fundamentais para os espaços públicos de

sucesso³⁴. A fim de ajudar a compreender melhor questões sociais e espaciais que interferem na vida em comunidade, um grupo formado na cidade de Nova Iorque criou, em 1975, o *Project for Public Spaces – PPS*³⁵, da qual a autora faz parte. Após cristalizar suas ideias, o grupo desenvolveu um conjunto de diagramas e métodos de avaliação de desempenho que os ajudaram a entender porque alguns espaços públicos funcionam e outros não.

Isso porque o conforto físico encoraja a participação ou a vida no espaço público. Para Allan Jacobs (1999, p. 6), “as pessoas podem parar para conversar ou apenas sentar num banco público e observar os transeuntes, como observadores passivos, aproveitando o que as ruas têm a oferecer”.

O conforto interfere na qualidade dos encontros e na vida social de uma cidade. Separando as atividades em *necessárias* (aquelas do dia a dia, como levar o filho na escola ou esperar pelo transporte público), em *opcionais* (aquelas realizadas quando as

pessoas estão com tempo livre, como caminhar para tomar um ar, apreciar a paisagem ou olhar o movimento das ruas) e em *sociais* (aquelas que exigem a presença de outras pessoas como as brincadeiras das crianças, as conversas, as atividades comunitárias de vários tipos, ou, simplesmente ver e ouvir outras pessoas), Gehl (2009) defende que o conforto (físico) é que garante um aumento da permanência nos espaços urbanos.

O gráfico abaixo mostra o tempo que as pessoas gastam no espaço público pra fazer suas atividades. Quando saem para fazer as *atividades necessárias* dificilmente os aspectos físicos do espaço público contribuem para o aumento da permanência das pessoas nas ruas. Porém, quando saem para fazer as *atividades opcionais* (que provavelmente mais se assemelha às atividades de turismo), as condições do ambiente contribuem e muito para o aumento da permanência das mesmas no espaço público, assim como influenciam nas *atividades sociais*.

³⁴ As quatro qualidades são: (1) acessibilidade; (2) atividades; (3) conforto e (4) sociabilidade.

³⁵ O PPS é uma organização não governamental que oferece assistência técnica, pesquisa, educação, planejamento e projeto. Sua missão é projetar espaços públicos que ajudem as comunidades. O projeto é baseado em programas de transporte, parques, praças e centros cívicos, mercados públicos, comunidades e edifícios públicos.

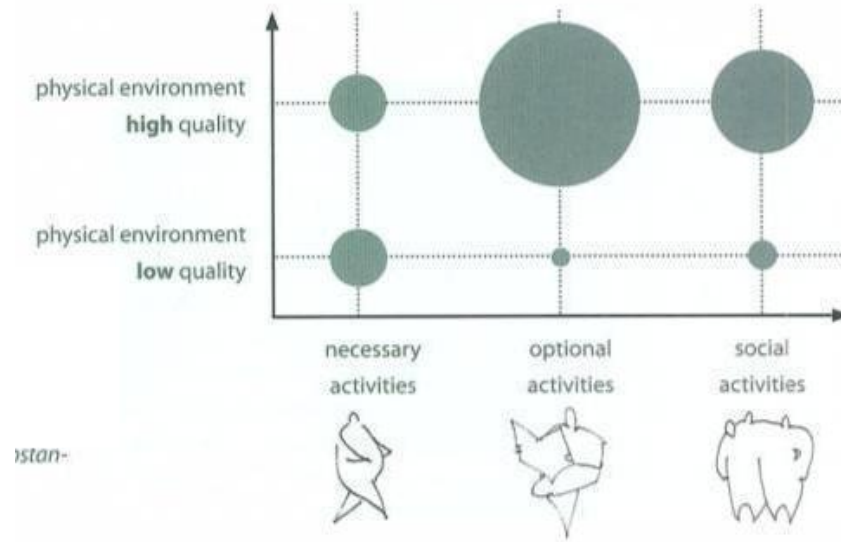


Figura 3 - Gráfico representativo da conexão entre qualidades físicas e qualidades funcionais.

Fonte: Gehl, 2010, p. 21.

Gehl (2009, p. 14) defende que quando as “áreas ao ar livre” (outdoor areas) têm qualidade e oferecem conforto (físico), as atividades necessárias e as corriqueiras realizam-se no tempo necessário. E quando não há conforto, as pessoas fazem suas atividades e correm para casa. Agora, quando as características de conforto desses espaços são de alta qualidade, as pessoas gastam mais tempo nas atividades cotidianas e um universo novo se abre, formado por uma ampla gama de atividades.

As atividades sociais ocorrem de forma espontânea nas cidades, pois as pessoas se deslocam sobre os mesmos espaços urbanos. Isso significa que as atividades sociais são diretamente apoiadas nas atividades do dia a dia. E quanto melhores são as condições dos espaços públicos, melhores e maiores são as oportunidades do estabelecimento de relações sociais (GEHL, 2010). Isso significa que o conforto dos espaços urbanos desperta e proporciona a realização de uma gama maior de atividades opcionais, situação que convida as pessoas a parar, sentar, comer, jogar.

Dessa forma, deseja-se discorrer sobre o fato de que o espaço urbano de uma grande cidade é hospitaleiro em função de quatro atributos espaciais de hospitalidade urbana: **diversidade**, **permeabilidade**, **legibilidade** e **conforto**. Ou seja, para um visitante das grandes cidades se sentir acolhido no espaço urbano hospitaleiro, a presença desses atributos é fundamental.

Parte-se do princípio que cada atributo é capaz de avaliar (e medir) uma série de características espaciais referentes à sua categoria. Por meio do atributo **diversidade**, por exemplo, é possível identificar a variedade de usos e atividades de um trecho urbano, assim como a variedade de espaços urbanos (espaços

públicos e espaços privados de uso público) capazes de contribuir na geração de encontros entre pessoas, sejam elas moradores ou turistas.

Já por meio do atributo **permeabilidade** é possível identificar a capacidade de um lugar em se deixar permear tanto no sentido físico, por meio de quadras curtas ou espaços internos de edifícios, quanto no sentido visual, por meio de elementos de transparência e de visibilidade.

Com o atributo **legibilidade** é possível identificar objetivamente elementos visuais referenciais de caráter espacial, como edifícios, monumentos e obeliscos, assim como identificar a heterogeneidade ou monotonia tipológica arquitetônica. Por fim, a partir do atributo **conforto** é possível identificar espaços confortáveis tanto no sentido físico e ambiental, através de elementos arquitetônicos e paisagísticos, quanto no sentido sensorial, por meio da relação entre largura das ruas e altura dos edifícios.

Dessa forma, os atributos espaciais de hospitalidade urbana são capazes de identificar:

ATRIBUTOS ESPACIAIS DE HOSPITALIDADE URBANA		
DIVERSIDADE	Diversidade de Usos	Diversidade de Espaços Públicos
PERMEABILIDADE	Permeabilidade Física	Permeabilidade Visual
LEGIBILIDADE	Referencias Visuais	Tipologias Arquitetônicas
CONFORTO	Conforto Físico/Ambiental	Conforto Sensorial

2.4.1. Diversidade

O primeiro atributo espacial que se apresenta para essa discussão refere-se à **diversidade**, que funciona como elemento de atração das pessoas.

“A diversidade é natural às grandes cidades”. Essa frase, oriunda de uma análise de Jacobs (2000, p. 157) sobre a riqueza das listas telefônicas das grandes cidades, revela a imensa gama de oportunidades de encontros, de compras, de negócios desses locais. Considerada uma das pioneiras no assunto, Jacobs (2000), contrária ao zoneamento e à setorização preconizada pela urbanística modernista, acreditava que 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. A mescla de atividades e de usos é, para Jacobs (2000), uma das condições necessárias para gerar essa diversidade.

Os quatro geradores de diversidade urbana de Jane Jacobs são: diversidade de usos; diversidade de prédios antigos e prédios novos; quadras curtas e necessidade de concentração. Segundo a autora:

Esse princípio onipresente é a necessidade que as cidades têm de uma diversidade de usos mais complexa e densa, que propicie entre elas uma sustentação mútua e constante, tanto econômica quanto social (Jacobs, 2000, p. 13).

Nas ruas mais dinâmicas e com mais vitalidade, as pessoas devem aparecer em horários diversificados, transitando de um lado para o outro o dia inteiro. Isso acontece em trechos urbanos onde há a diversidade de usos e atividades, que fazem com que trabalhadores, moradores, visitantes juntos, consigam gerar mais do que a soma das partes. O total de pessoas que utiliza as ruas e a maneira como essas pessoas se distribuem ao longo do dia são duas

coisas diferentes. O importante é entender que o total, em si, não equivale às pessoas distribuídas ao longo do dia. O significado da distribuição é o equilíbrio entre os horários do dia e da noite.

Quando se passa ao lado de edificações que se abrem para o espaço público, de lojas que mantêm suas vitrines iluminadas durante todo o tempo ou ainda ao lado de lugares que funcionam por um período de 24 horas, a sensação é outra. Com certeza a sensação de acolhimento se torna maior quando se tem a possibilidade de usufruir a cidade por um tempo maior.

Isso pode ser percebido em ruas de comércio popular, como por exemplo no centro de São Paulo (ver Capítulo 3 - o exemplo da Rua São Bento), onde o número de pessoas na rua durante o dia é excessivo e, durante à noite e fins de semana, praticamente nulo. Isso acontece porque praticamente só há um tipo de uso: o uso comercial (ou uso misto: serviço e comércio), fazendo com que os serviços ali instalados acabem se especializando para esse horário. Ou seja, os restaurantes ficam abertos praticamente apenas para o almoço, as lojas fecham cedo. E isso remete diretamente com a segurança do lugar, pois quanto mais gente na rua, maior a sensação de segurança.

Colocando-se como um “observador de cidades”, Jan Gehl

(2012) vem pesquisando desde a década de 1970 como as cidades podem ser mais “humanizadas”. Preocupado com a escala humana, o arquiteto defende que a “cidade para pessoas” deve ser, entre outros aspectos³⁶, “viva”. Defendendo a “activity as attraction” (a atividade como atração) e que pessoas são atraídas por outras pessoas, Gehl (2012, p. 25) defende que a concentração de pessoas, seja nos edifícios, nos centros cívicos ou áreas de lazer, é sempre positiva.

Para o autor (2012), uma cidade “viva” (lively) já é em si um atrativo, que torna a cidade convidativa, e é o ponto de partida para que essa cidade seja segura. Sentir-se “seguro” é essencial se desejamos ver as pessoas compreenderem o espaço urbano, e essa segurança pode ser decorrente, dentre outras coisas, da diversidade de usos que gera uma diversidade de pessoas. Quanto mais “animado”, no sentido de densidade, for o lugar, mas seguro ele pode ser.

O requisito básico da vigilância é um número substancial de estabelecimentos e outros locais públicos dispostos ao longo das calçadas e do distrito; deve haver entre eles sobretudo estabelecimentos e espaços públicos que sejam utilizados de noite. Lojas,

bares e restaurantes, os exemplos principais, atuam de forma bem variada e complexa para aumentar a segurança nas calçadas. (Jacobs, 2000, p. 37).

Para Madden (2002), a importância das atividades (ou usos urbanos) é a base para um lugar de sucesso. Elas são a razão pela qual as pessoas visitam o lugar pela primeira vez e o motivo pelo qual elas retornam.

Belgiojoso (1988) também concorda com a necessidade da diversidade de usos numa cidade. Para o autor, a qualidade urbana depende de atividades diversificadas que garantem a presença de vários personagens (pessoas). Ou seja, a diversidade de usos é fundamental, não só para atrair as pessoas ao longo do dia e da noite, mas também para gerar uma mistura de pessoas.

Quanto maior é a diversidade de pessoas, maior é sua receptividade. Isso é, lugares com diversidade de usos têm mais chances de atrair um público variado do que lugares monofuncionais. Os visitantes se sentem mais à vontade, pois as chances de encontrar alguém com as mesmas características aumentam. Como será visto nos estudos de caso no Capítulo 3, a falta de um mix de usos na Av. Luís Carlos Berrini traz um número reduzido de diversidade de pessoas. O que mais se vê são os

³⁶ Para Gehl (2012) uma cidade deve ser viva, segura, confortável e saudável (lively; safe; sustainable; healthy).

funcionários dos escritórios, dos bancos e dos restaurantes. Isso é, não há uma diversidade de pessoas e de classes sociais. O que já não acontece na Avenida Paulista, outro estudo de caso, pois ela apresenta uma diversidade de usos que garante uma diversidade de pessoas circulando de dia e de noite. E uma coisa, puxa a outra:

Quanto mais complexa for a mistura de grupos de usuários – e daí sua eficiência –, maior será o número de serviços e lojas necessário para pinçar sua clientela dentre todos os tipos de grupos de pessoas, e consequentemente maior será o número de pessoas atraídas (Jacobs, 2000, p. 178).

Além da diversidade de usos e atividades (diversidade de funções), a diversidade urbana também está ligada à diversidade física. Afinal, é preciso que haja um mix de espaços capazes de acolher as pessoas ou uma diversidade dos espaços de hospitalidade urbana. E isso pode ser obtido através da variedade de espaços públicos que a cidade oferece, tais como parques, praças e largos, assim como por meio da variedade de espaços privados de uso público, como cafés, livrarias, galerias, centros de exposição, bibliotecas, restaurantes, cinemas etc.

E pra essa mistura de espaços, podemos associar outra teoria de Jacobs (2000, p. 207): a de que uma cidade ou um bairro deve ter

uma combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados. Para a autora, as cidades precisam tanto de prédios antigos, quanto de prédios novos, pois sem eles não há como obter ruas e distritos dinâmicos. Isso é, essa variedade na idade dos edifícios, assim como a variedade no tamanho dos imóveis, gera uma diversidade social muito grande, pois aumenta a oferta de aluguéis com preços variados. Ou seja, vários tipos de pessoas e de diversas classes sociais passam a circular no mesmo trecho urbano.

Se uma cidade tiver apenas prédios novos, a empresas que ali se instalarem terão que arcar com os custos dos novos edifícios, repassando automaticamente esse custo nos aluguéis. Quando se tem uma variação grande de prédios antigos e novos, surgem novas opções de aluguel, que pode resultar numa mistura de empresas de rendimentos altos, médios e baixos. E continua a autora:

Um distrito bem-sucedido torna-se uma espécie de celeiro natural de construções. Ano após ano, alguns dos prédios antigos são substituídos por novos – ou reformados a ponto de equivaler a um novo. Portanto, com o passar do tempo, há uma mistura constante de edifícios de várias idades e de vários tipos. (Jacobs, 2000, p. 209).

Apesar de concordar com Jacobs no que diz respeito à importância de uma cidade ter edifícios com preços acessíveis, Glaeser (2011) discorda da forma que a autora coloca essa questão. Para o economista, restringir a altura e preservar os edifícios antigos não é a maneira mais adequada de garantir os preços acessíveis. Para Glaeser (2011, p. 12):

A oferta e a procura não funcionam dessa forma. Quando aumenta a demanda por uma cidade, os preços sobem, a menos que mais casas sejam construídas. Quando as casas restringem novas construções, elas se tornam mais caras.

Vale lembrar que, do ponto de vista da hospitalidade urbana, essa mudança de cenário precisa ser controlada, afinal a cidade hospitaleira apresenta certos atributos intangíveis, como sua história e sua identidade, que muitas vezes podem ser percebidas nas edificações. Apesar de que também é preciso lembrar que a “destruição” também faz parte da “construção” da cidade.

Mas é na maneira de articular essa dupla operação de construção-destruição que reside à possibilidade de as cidades se desenvolverem harmoniosamente, visto que o ideal é que a construção se faça com o mínimo de destruição possível e,

sobretudo, que essa destruição não seja nada além de uma readaptação inteligente às novas exigências (MATHEUS, In DIAS, 2002).

Dessa forma, a heterogeneidade arquitetural e cultural pode ser benéfica para a diversidade, pois ajuda a fomentar, através da variedade de edifícios e classes sociais, níveis satisfatórios e duradouros de vitalidade. Além disso, essa diversidade de espaços físicos ajuda na oferta de elementos visuais que contribuem para a **legibilidade** de um lugar, o terceiro atributo espacial a ser discutido.

2.4.2. Permeabilidade

O segundo atributo espacial de hospitalidade proposto é a **permeabilidade**, que se apresenta como um elemento responsável pelo fluxo de pessoas que permeia os mais variados tipos de estruturas urbanas e pela visibilidade.

Hillier (1996) acredita que se entendermos a maneira como organizamos o espaço em determinada configuração espacial,

poderemos compreender como funcionamos nele. Para o autor, o fator de correlação com a configuração espacial da cidade é o *movimento*, sendo que 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.

O autor defende que a malha urbana influencia também os padrões de uso do solo, a densidade edilícia, a diversidade de usos e o relacionamento todo-parte na estrutura da cidade (Hillier, 1996, p. 152). Opinião compartilhada também por Jacobs (2000), que acreditava que o desenho das ruas e a estrutura da malha urbana influenciam a vida das pessoas. Para a autora (2002, p. 198), “a maioria das quadras deve ser curta; ou seja, as ruas e as oportunidades de virar esquinas devem ser frequentes”. Isso porque a morfologia da cidade acaba limitando as opções de trajeto da origem até o destino e reduzindo as possibilidades de encontros que, por ventura, poderiam acontecer nos diversos estabelecimentos desse trajeto.

As quadras curtas possibilitam uma maior permeabilidade física, maiores possibilidades de trajetos e percursos, o que gera também maiores possibilidades de encontros com outras pessoas,

assim como maiores oportunidades de negócios. Acredita-se que quanto mais quadras, mais “esquinas” ou lugares estratégicos para a implantação de estabelecimentos comerciais (JACOBS, 2000).

As quadras longas “automaticamente separam as pessoas por trajetos que raras vezes se cruzam, de modo que usos diversos, geograficamente bem próximos de outros, são literalmente bloqueados” (Jacobs, 2000, p. 200). O pedestre, ao se deslocar de um ponto “A” para um ponto “B”, poderá fazer mais trajetos se as quadras forem menores, como é o caso da Figura 5.

Por natureza, as quadras longas neutralizam as vantagens potenciais que as cidades propiciam à incubação, à experimentação e a numerosos empreendimentos pequenos ou específicos, na medida em que esses precisam de cruzamentos muito maiores de pedestres para atrair pessoas ou atividades (Figura 4).

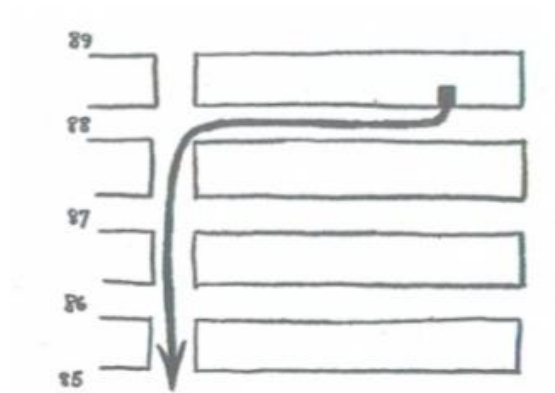


Figura 4 - Exemplo de quadras longas e suas limitações nos percursos.
Fonte: Jacobs, 2000, p. 198.

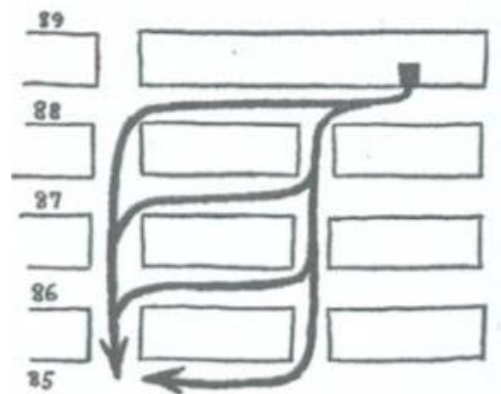


Figura 5 - Exemplo de quadras curtas e as mais variadas possibilidades de percursos.
Fonte: Jacobs, 2000, p. 198.

Os tamanhos e os formatos das quadras variam muito. Brasília por exemplo é um exemplo de cidade com quadras longas. Projetada por Oscar Niemeyer, as “super-quadras” residenciais medem 280 x 280 metros. Já Cerdá projetou para a cidade Barcelona quadras curtas de 113 x 113 metros (Ver Figuras 6 e 7).

No primeiro exemplo, as quadras, apesar de grandes, possuem edifícios com um tipo de morfologia que permite que os pedestres permeiem por entre as quadras, já que o térreo é vazado, sob pilotis. Mas o uso monofuncional das quadras (apenas uso residencial) não gera diversidade. Já o segundo caso, de Barcelona, com quadras menores, é mais adequado para a escala do pedestre não só por conta do tamanho reduzido das quadras, mas pelo ponto de vista da diversidade, afinal, quadras curtas garantem uma opção maior de trajeto, como vimos logo acima.

Isso significa que a permeabilidade física pode ser percebida tanto pelas quadras quanto pelos edifícios.



Figura 6 - Exemplo de uma “super-quadra” de Brasília.
 Fonte: <http://www.aboutbrasil.com/maps/super-squares.html>

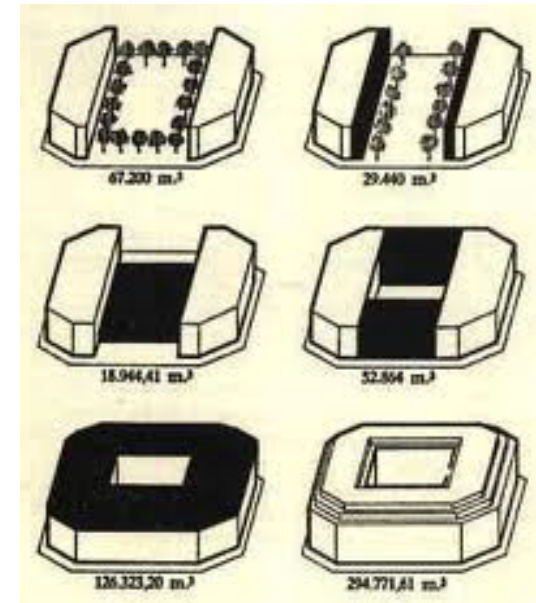


Figura 7 – Quadras projetadas por Cerdá para a cidade de Barcelona.
 Fonte: <http://gardensofmylife.blogspot.com.br/2012/02/plano-cerda-barcelona.html>

As galerias comerciais construídas na segunda metade do século XX são exemplos de permeabilidade física por entre edifícios. Com seus térreos permeáveis, do ponto de vista físico, as pessoas podem passar por entre seus corredores internos para acessarem as ruas do entorno. A *Galeria do Rock*, no centro de São Paulo, é um exemplo de espaço permeável no sentido físico. Sua implantação permite acesso pela Avenida São João e Rua Vinte e Quatro de Maio.



Figura 8 - Galeria do Rock no centro de São Paulo.

Fonte: <http://mundodasdicas.com.br/galeria-do-rock-online-loja>

Outro exemplo de permeabilidade física por entre edifícios, com diversidade de usos, é o Conjunto Nacional, na Avenida Paulista. Como será visto no Capítulo 3, esse prédio modernista conta com passagens internas que garantem ao pedestre uma permeabilidade física.

Há também outro tipo de permeabilidade que ocorre no espaço urbano e que é de fundamental importância para a hospitalidade urbana. Trata-se da permeabilidade visual que é, na realidade, uma forma de circular ou permear com o “olhar”. Para Lynch (1997, p. 119), o alcance visual é uma qualidade que aumenta o âmbito e a presença da visão, tanto concreta quanto simbolicamente.

Jacobs (2000, p. 35-36) defende que as ruas devem facilitar as pessoas no sentido da interação, e as edificações devem promover a visibilidade e o contato. Para tanto, é preciso ver e ser visto, é preciso existir “olhos para a rua”, olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. “Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para a rua. Eles não podem estar com os fundos para a rua e deixá-la cega”.

Ao analisar a permeabilidade visual de um lugar percebe-se que a forma dos edifícios e de seus limites com o espaço público podem interferir também na sensação de bem-estar e acolhimento e até mesmo na sensação de insegurança do hóspede ou do morador.

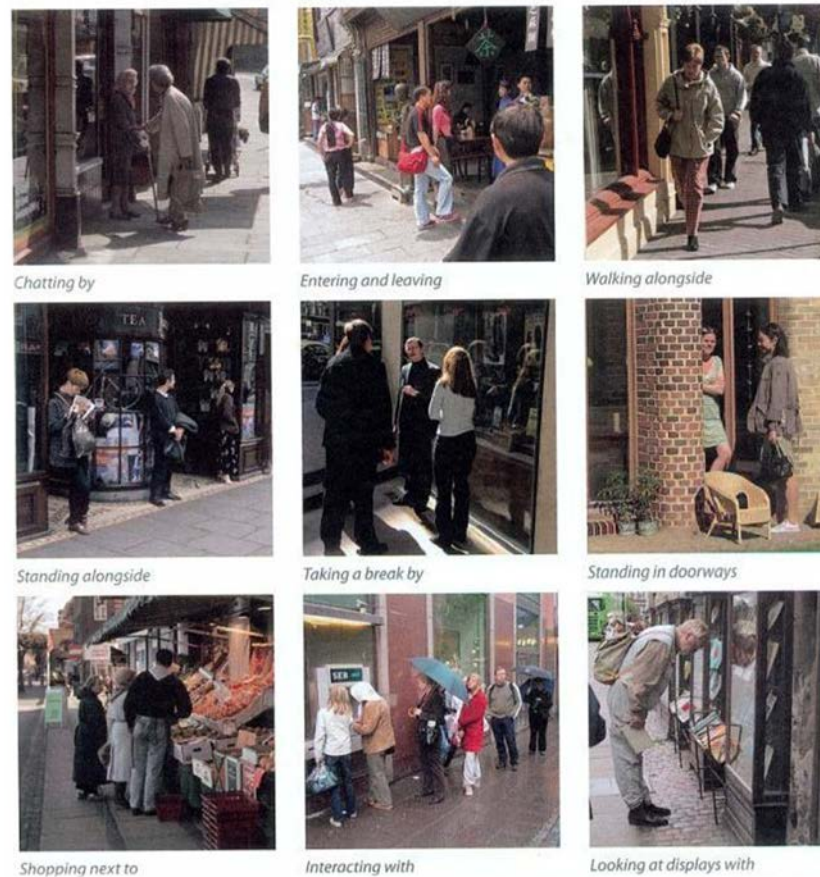


Figura 9 - Exemplos de fachadas com permeabilidade visual.

Fonte: Gehl, 2010, p. 74.

As aberturas nas fachadas (as janelas, os gradis, os muros baixos, os vidros) permitem um contato visual com o lado interno da edificação e podem contribuir para gerar uma sensação de co-

presença, isso 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, p. 23). Ou seja, não é preciso que se estabeleça o contato num primeiro momento, mas que haja ao menos o contato visual e a certeza de que há pessoas no estabelecimento ou na construção ao lado.

Dessa forma, a permeabilidade visual ajuda a promover a sensação de segurança. O “espaço defensável”, termo criado por Newman (1973, p. 8-9), é um modelo de ambiente urbano que inibe o crime por meio de características físicas e sociais. Trata-se de um termo utilizado para um conjunto de mecanismos que tem como objetivo maior tornar o ambiente urbano um lugar seguro, produtivo e bem conservado. E, dentre esses mecanismos, está a preocupação em garantir que a interface do espaço privado se relacione com o espaço público.

Dentre as intervenções sugeridas destacam-se: posicionar as janelas viradas para a calçada e usar cercas e muros com a menor limitação visual possível. É preciso garantir a visibilidade das fachadas de forma que elas se voltem para a rua, permitindo que haja um contato visual entre os moradores e os visitantes.

A seguir, exemplos de fachadas que posicionam as janelas ou (transparências) para as calçadas.



Figura 10 - Exemplo de fachada de lojas em Washington DC (EUA) com "transparência".

Fonte: Acervo pessoal, 2008.

A configuração resultante da morfologia das edificações e dos espaços de uso público ou dos espaços privados pode ser uma arma poderosa no combate ao crime e vulnerabilidade a ações antissociais. A ideia é impor um limite entre os espaços urbanos sem comprometer as possibilidades de gerar relações sociais através do contato visual.



Figura 11 - Fachadas de Washington DC (EUA) com interface física de vidro.

Fonte: Acervo pessoal, 2008.

Os exemplos da Figura 12 representam dois tipos de fachada: uma fachada cega (sem abertura com o espaço público) e outra fachada transparente (com vitrines na interface com o espaço público). A diferença é nítida. O exemplo da esquerda mostra que a interface público/privado inibe a circulação de pedestres no local, enquanto que as interfaces do exemplo da direita são verdadeiros locais de encontro que garantem a sensação de segurança (não só pela transparência nas fachadas como pela diversidade de atividades).

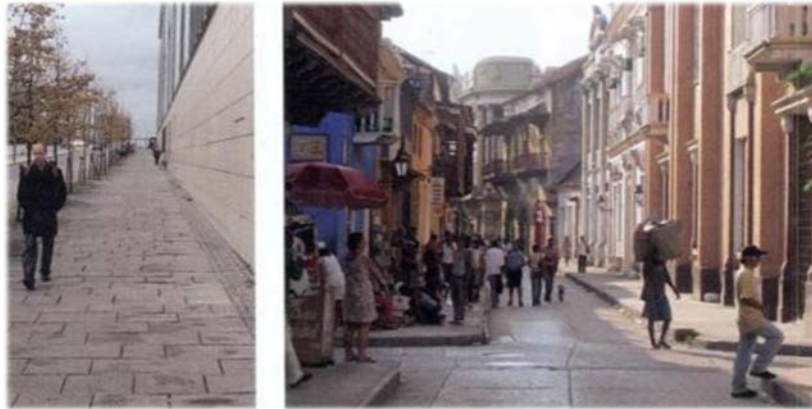


Figura 12 - Exemplo de fachada cega na foto da esquerda (muro) e exemplo de fachada transparente na foto da direita (vidro nas fachadas das lojas).

Fonte: Gehl, 2010, p. 127.

Além das paredes ou muros cegos, existem portas que funcionam como verdadeiros muros. Um caso típico, muito utilizado nas lojas de comércio de rua, é o das portas de aço de enrolar. Esse tipo de porta, quando aberta, garante uma relação direta com o espaço público. Ela funciona quase como uma extensão da calçada, basta subir um degrau e já se está na loja. Porém, quando fechadas, se tornam verdadeiros muros que segregam tanto visualmente quanto fisicamente a relação entre espaço público e espaço privado.

A seguir, dois exemplos de estabelecimentos comerciais que

utilizam as portas de aço de enrolar na Rua São Bento, no centro de São Paulo.



Figura 13 - Exemplo de estabelecimentos comerciais que utilizam as portas de aço de enrolar.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

A sigla americana para a Preservação de Crimes através do Design Urbano - CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design) - baseia-se na ideia de o projeto adequado e eficaz do ambiente construído pode levar a uma redução na incidência e na sensação de medo e insegurança, gerando uma melhor qualidade de vida. A ideia é prevenir, evitar que os crimes aconteçam e, para

isso, deve-se trabalhar com a própria comunidade e por meio de intervenções físicas no meio urbano.

Com base nas diretrizes do CPTED, vários documentos³⁷ foram gerados publicando recomendações sobre planejamento urbano e fornecendo exemplos de intervenções em trechos urbanos. A estratégia principal dessas diretrizes consiste em modificar ou substituir certos atributos morfológicos que conferem ao local sensação de medo e insegurança. Dentre esses documentos, pode-se citar o guia: “Orientações gerais para a concepção de unidades mais seguras”, realizada pela prefeitura da cidade de Virgínia, nos EUA. As preocupações com a visibilidade, com a permeabilidade e com uma boa relação entre espaço público e espaço privado perpassa todos os elementos do guia, que tem como base quatro elementos de projeto: vigilância natural, acesso controlado naturalmente, senso de territorialidade e manutenção.

³⁷ Entre os mais referidos estão: o *Crime Prevention Through Environmental Design* – CPTED – presente nos EUA, Canadá, Austrália e Reino Unido, que visa prevenir práticas criminosas através da análise e intervenção sobre o ambiente construído; o *Secured By Design* – SBD – visa prevenir ações antissociais e reduzir gastos públicos com segurança por meio de uma parceria entre população envolvida e polícia a partir da ideia de que a própria comunidade defende a si mesmo; o *Design Against Crime* – DAC – visa, além da prevenção de ações antissociais por meio de intervenções no espaço construído, a precaução ao crime pela educação e prática profissional.

2.4.3. Legibilidade

O terceiro atributo espacial de hospitalidade urbana diz respeito à **legibilidade**, que se apresenta como uma condição que contribui à leitura da cidade. A legibilidade significa a facilidade com a qual as partes da cidade podem ser visualmente apreendidas, reconhecidas e organizadas de acordo com um esquema coerente (LYNCH, 1997). O habitante constrói por si mesmo uma imagem física de um lugar com a ajuda de sua experiência e de sua memória.

Para Grinover (2007, p. 146), legibilidade é a qualidade visual de um território, examinada por meio de estudos da imagem mental. Para o autor:

Essa imagem mental é uma referência, é uma estrutura gramatical e sintática que, por analogias e pela construção de um sistema, exprime-se pela codificação de mensagens, cujas interpretações só poderão se dar se os códigos de emissão e de leitura forem compatíveis.

Uma cidade pode ser lida e interpretada a partir de diferentes pontos de vista, por meio de regras e estilos particulares de cada um. Para Grinover (2007, p. 146), “existe uma comunicação

dialógica entre esse determinado edifício e a sensibilidade de um cidadão, que elabora percursos absolutamente subjetivos e imprevisíveis”.

Mas, apesar desse atributo depender em parte da construção social que se dá no tempo, própria dos atributos intangíveis, esta pesquisa entende que os códigos e as mensagens necessários para “ler” e interpretar as grandes cidades podem ser mais objetivos do que subjetivos, e não apenas dependentes de uma experiência pessoal. Afinal, a cidade é lida por códigos arquitetônicos e culturais que nela são utilizados.

Para Lynch (1997), essa imagem é produto tanto da sensação imediata quanto da lembrança de experiências passadas. E seu uso se presta a interpretar as informações e a orientar as ações. O prédio do Masp, por exemplo, é um elemento identificador da cidade, de fácil leitura, que ajuda, por exemplo, o turista a saber que está na Avenida Paulista. Para Lynch (1997, p. 101):

(...) se o ambiente for visivelmente organizado e nitidamente identificado, o cidadão poderá impregná-lo de seus próprios significados e relações. Então se tornará um verdadeiro lugar notável e inconfundível.

Lynch (1997, p. 52) foi um dos primeiros autores a tentar classificar esses códigos. Para o autor, existem cinco elementos urbanos que ajudam na legibilidade de um lugar. Três guardam relação com o atributo de permeabilidade, pois contribuem para o fluxo de pedestres e de veículos. São eles:

- (1) As vias: canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual, ocasional ou potencial;
- (2) Os pontos nodais: pontos ou lugares estratégicos de uma cidade, como junções, locais de intersecção de transporte ou cruzamentos de vias;
- (3) Os limites: elementos lineares, fronteiras entre duas fases ou que representam uma quebra na continuidade. Podemos citar algumas estruturas físicas como ferrovias, estradas ou rios.

Os outros dois elementos são mais adequados nesse trabalho à questão da legibilidade, não só porque são relacionados a uma questão visual ou de memória, mas também trabalham com a escala local. São eles:

- (4) Os marcos: referências externas, em geral objetos físicos como edifícios, esculturas ou antenas;
- (5) Os bairros: regiões médias ou grandes de uma cidade, trechos urbanos que possuem características comuns que os identificam.

Lynch (1997) ainda destaca a importância de se criar:

- “vistas e panoramas” que aumentem a profundidade de visão (como nas ruas axiais, nos grandes espaços abertos e nas vistas elevadas);
- “elementos de articulação” (como focos, marcos militares, objetos penetrantes que explicam visualmente um espaço);
- “concauidade” que expõe objetos mais distantes ao nosso campo visual;

Ou seja, as referências visuais são de extrema importância na leitura da cidade. Assim como a monotonia ou a heterogeneidade arquitetural interferem na leitura de um lugar.

Com uma visão mais artística, Sitte (1992) deposita toda sua

crença na cidade antiga e a maneira como a arte dialogava com a forma urbana. Para o autor, a construção urbana não deveria ser apenas uma questão técnica, mas também artística. Ao criticar a monotonia dos conjuntos urbanos modernos, o autor enaltece as cidades antigas com base na sua “harmonia e no efeito sedutor sobre os sentidos” e critica a cidade moderna com sua “confusão e monotonia”. Já Hillier (1996) acredita que nossa visão de cidade no passado é muito estática e localizada. Para o autor, é preciso substituir por conceitos dinâmicos e globais, que o autor acredita ser possível de atingir através da modelagem configuracional do espaço.

Algumas ruas de cidades europeias, por exemplo, são conhecidas por apresentar uma homogeneidade em sua arquitetura através da implantação de casas de igual tipologia, de mesmo gabarito e todas construídas no mesmo alinhamento do lote. Isso pode ser interpretado de duas maneiras. Para alguns visitantes, essa tipologia pode parecer monótona, mas para outros pode ser extremamente interessante, um fato novo. Moradores da capital paulista, por exemplo, muitas vezes buscam por essa monotonia, pois enfrentam em seu dia a dia uma situação completamente oposta. A heterogeneidade da arquitetura

paulistana é tamanha que muitas vezes ela não contribui para a legibilidade.



Figura 14 - homogeneidade das casas londrinas.
Fonte: <http://laurobarbosa.com/?m=201110>



Figura 15 - A heterogeneidade de tipologias arquitetônicas da Avenida Paulista.
Fonte: <http://hamburguerperfeito.blogspot.com.br/2011/02/30-anos-de-mcdonalds-na-av-paulista.html>

Como é possível verificar nas fotos acima, a presença de marcos urbanos presentes na Avenida Paulista, em São Paulo, ajudam na leitura da cidade. É possível avistar o edifício em formato de pirâmide da FIESP ou o edifício vermelho vazado do MASP. Mas isso se refere a uma escala local, ou seja, volta-se para a escala do pedestre. Quando nos deparamos com uma vista da cidade de São Paulo inteira, não há tipologia que consiga ajudar o visitante na leitura da cidade, ela é muito heterogênea.



Figura 16 - Vista da cidade de São Paulo – zona sul.
Fonte: http://www.imagens.usp.br/?attachment_id=15319

Dessa forma, pode-se dizer que a variedade na tipologia arquitetônica pode contribuir na legibilidade do lugar, porém, apenas na escala local, do pedestre. Cullen (2009) defendia que as

emoções e sensações diferenciadas que afloram durante determinado percurso linear resultam de contrastes visuais expostos ao observador. Para o autor, o meio ambiente construído suscita “reações emocionais” dependentes ou não de nossa vontade. E, numa tentativa de investigar como isto se processa, o autor cita três aspectos a se considerar:

- 1) Óptica: diz respeito à visão serial, ou à sequência de imagens que se forma ao atravessar a cidade. Ou seja, a cidade se constitui como um todo, mas na perspectiva visual da paisagem urbana surge de uma maneira fragmentada;
- 2) Local: diz respeito às nossas reações perante nossa posição no espaço;
- 3) Conteúdo: relaciona-se com a própria constituição da cidade, como sua cor, sua textura, escala, estilo, natureza, personalidade e tudo o que a individualiza;

Ou seja, mais uma vez, trata-se da escala local, do pedestre. Assim como Cullen (2009), Belgiojoso (1988) considera a cidade como um sistema de volumes que percebemos como um todo, mas

a percepção dos espaços complexos, que ele atribui às ruas e as praças, se dá por elementos de sucessão e pela memória. Para o autor, se seguimos um determinado percurso, impressões são adicionadas em cada etapa do percurso, de modo que cada impressão subsequente é condicionada pela anterior.

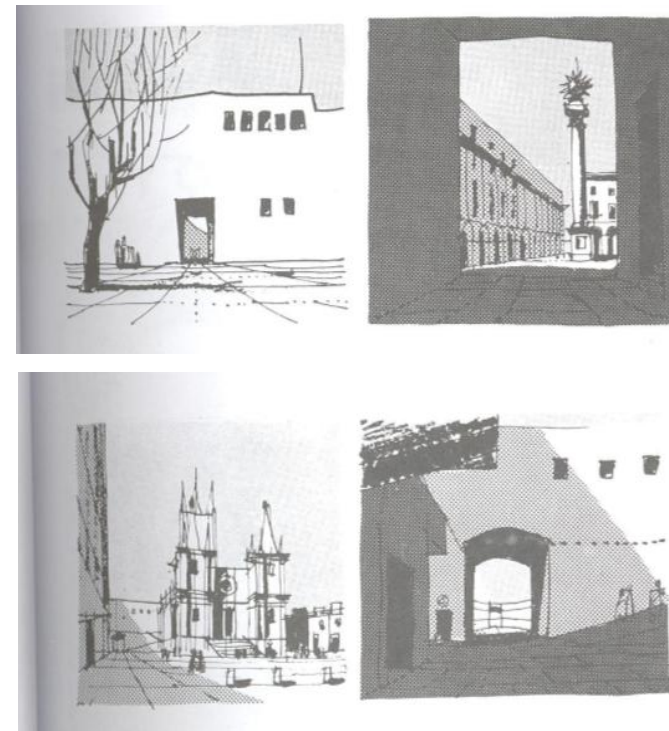


Figura 17 - A sequência de imagens mostra a apreensão do lugar ao longo do percurso.

Fonte: Cullen, 2009.

Belgiojoso (1988) afirma que dependendo do percurso pode haver tanto uma sensação de monotonia - quando os elementos começarem a se repetir - quanto uma sensação de desordem, quando os critérios não estiverem claros. É preciso que haja um equilíbrio por meio de elementos que passem uma impressão de variedade e que tenham relações claras entre eles.

A disposição dos edifícios no lote também pode contribuir para a leitura do lugar. Por exemplo, a falta de recuos frontais e laterais do centro das cidades nos ajuda a saber que estamos num bairro antigo. Assim como se estivermos em um lugar em que as casas estão implantadas no centro de seus lotes, saberemos que estamos numa zona residencial.

A concentração de certos usos também ajuda na leitura de uma rua. Para Lynch (1997), as vias principais devem ter alguma qualidade singular que as diferencie dos canais de circulação circundantes. E para tanto, o autor sugere uma concentração de algum uso ou alguma atividade especial ao longo de suas margens, ou uma qualidade espacial característica ou uma textura especial de pavimento ou de fachada, um sistema particular de iluminação ou uma vegetação típica.

2.4.4. Conforto

O quarto atributo espacial de hospitalidade urbana refere-se ao **conforto**, que se apresenta como um elemento que implica diretamente nas condições fisiológicas necessárias do ser humano.

O conforto está relacionado, portanto, com as demandas básicas de hospitalidade (doméstica), tais como a oferta de um lugar para sentar, o uso do banheiro ou um lugar seguro para se proteger das intempéries. Quando rebatemos isso para o espaço público, estamos falando de: mobiliário urbano, banheiros públicos, materiais construtivos de qualidade, arborização e de refúgios de descanso.

Os diversos tipos de mobiliário urbano de uma cidade, de natureza utilitária ou de interesse urbanístico, paisagístico, simbólico ou cultural, são responsáveis pelo conforto no espaço público e, por consequência, pelo aumento da permanência dos visitantes. Afinal, o conforto faz toda a diferença. Como esperar uma amiga num parque sem um banco para sentar? Como ficar à noite conversando na rua sem uma iluminação adequada? Como se proteger da chuva quando estamos no espaço público?

Para Hertzberger (1999, p. 469), a providência mais elementar para capacitar as pessoas a se apossarem de seu ambiente de imediato é o assento. Para o autor, “um lugar para sentar oferece uma oportunidade de apropriação temporária, ao mesmo tempo em que cria as circunstâncias para o contato com os outros”. Porém, o autor afirma que o conceito “banco” não necessariamente é utilizado apenas para sentar. Ele pode servir como apoio para um café, como um ponto de encontro ou ainda para apoiar o pé (ver Figura 18).

Além do mobiliário urbano, as condições físicas das calçadas são outra forma de garantir o conforto ao visitante. Tida como o principal sistema de circulação dos pedestres, as calçadas geram milhares de encontros todos os dias nas cidades. Além da escolha de um material construtivo adequado à quantidade de pessoas que por ali circulam, é preciso lembrar que a largura das calçadas tem uma relação direta com o uso da edificação adjacente. Isso quer dizer, por exemplo, que ruas comerciais exigem calçadas mais largas, pois o movimento de pessoas é bem maior.



Figura 18 - Exemplos de apropriação do mobiliário urbano.

Fonte: Gehl, 2010, p. 138.

De acordo com Mascaró (2005, p. 89), a largura mínima recomendável para os passeios (ou calçadas) é de 2,40 m, considerando o espaço mínimo de 1,20 m para o trânsito de pedestres em duas direções, uma faixa de 0,60 m para mobiliário urbano de pequeno porte e um espaço residual de 0,60 entre a faixa de circulação e a linha de edificação (ver Figura 19).

Já as larguras ideais para as calçadas são maiores, tendo 1,00 m para arborização e/ou posteamento de rede aérea, 1,60 m para o trânsito de pedestres e 1,00 a 1,40 m para a locação de redes subterrâneas de infra-estrutura de água e esgoto doméstico, num total de 3,60 a 4,00 m no total.

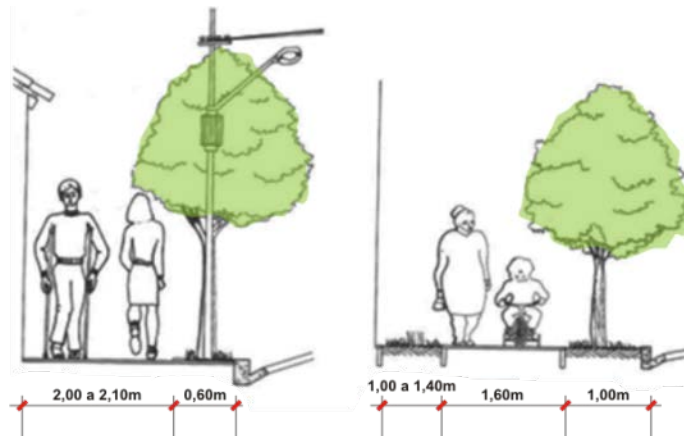


Figura 19 - Ilustração com as dimensões mínimas e ideais de uma calçada.
Fonte: Mascaró, 2005.

A Prefeitura da Cidade de São Paulo criou o programa “Passeio Livre” que visa conscientizar e sensibilizar a população sobre a importância da calçada. Nesse sentido foi disponibilizado um material explicativo com diversas informações sobre como construir, recuperar e manter as calçadas da cidade em bom estado de conservação³⁸.



Figura 20 - Padrão arquitetônico das calçadas paulistas.
Fonte: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/subprefeituras/calçadas/arquivos/cartilha_-_draft_10.pdf - página 7.

³⁸ A cartilha pode ser acessada no site: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/subprefeituras/calçadas/arquivos/cartilha_-_draft_10.pdf

Com dimensões semelhantes às recomendadas por Mascaró (2005), a cartilha da PMSP (Prefeitura Municipal de São Paulo) também sugere que a calçada tenha três faixas: de serviço (com largura mínima de 0,75 m); livre (com largura mínima de 1,20 m) e de acesso (sem largura mínima estipulada) (Ver figura 20).

O material construtivo da calçada influencia bastante no conforto e segurança de seus frequentadores, sejam eles turistas ou moradores. Segundo Gehl (2009, p. 132):

Naturalmente os pavimentos urbanos desempenham um papel importante no conforto do pedestre. No futuro, a qualidade do pavimento será particularmente importante em um mundo com os cidadãos mais idosos e pedestres com mobilidade reduzida.

A seguir exemplos de pisos adequados (Figura 21) e inadequados (Figura 22) para os pedestres e ciclistas.



Figura 21 - Exemplo de calçadas com pisos confortáveis.
Fonte: Gehl, 2010, p. 124.



Figura 22 - Exemplos de matérias construtivas inadequadas nas calçadas com alta circulação de pessoas.
Fonte: Gehl, 2010, p. 132.

Os postes, os orelhões, as lixeiras, os pontos de ônibus e as bancas de jornal também são elementos importantes no conforto do espaço público. Mas vale mencionar que esses devem estar instalados em locais apropriados de forma a não inviabilizar a passagem dos pedestres.



Figura 23 - Exemplo de mobiliário urbano instalado em locais que impedem a passagem do pedestre.

Fonte: Gehl, 2010, p. 123.

Além da preocupação com as calçadas, as edificações também podem proporcionar conforto aos pedestres. Um exemplo desse tipo de conforto pode ser percebido nas edificações que possuem marquises ou nichos para os pedestres se protegerem das intempéries, como na Figura 24.

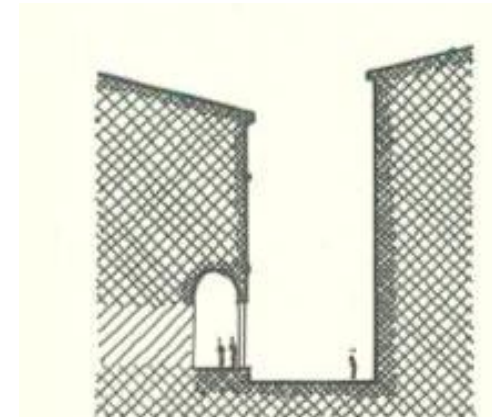


Figura 24 – Exemplo de edificação que oferece uma “entrada” ou um “nicho” para o pedestre, protegendo-o das intempéries.

Fonte: Jacobs, 1999, p. 131.

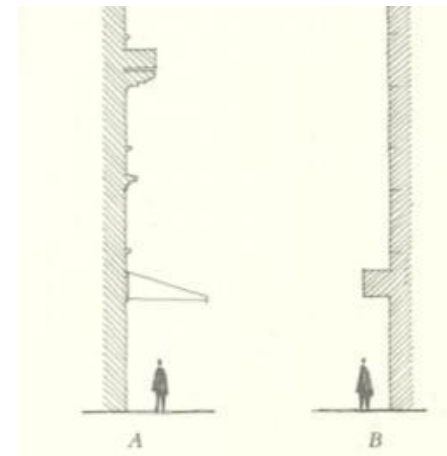


Figura 25 - Exemplo de edificações com a presença marquises ou toldos.

Fonte: Jacobs, 1999, p. 131.

O conforto deve acontecer também no sentido ambiental. Ou seja, um espaço deve ser confortável no sentido de que deve ser agradável tanto no verão, em dias quentes, quanto no inverno, com as rajadas de vento. O clima interfere diretamente no desejo de ficar ao “ar livre” e de fazer as atividades no espaço público. A presença de marquises, toldos ou brises nas edificações pode contribuir para o conforto nesse sentido.

Além disso, o uso da vegetação ao longo da malha urbana constitui-se em uma forma de auxiliar na preservação do equilíbrio ambiental. A arborização viária, que forma os chamados “corredores verdes”, é um das formas de integrar e conectar os remanescentes de áreas verdes e de espaços livres, de forma a colaborar com as diversidades da flora e da fauna, além de promover benefícios ambientais à população urbana. Assim, a vegetação beneficia não só a diminuição das ilhas de calor como contribui para a amenização da temperatura e o controle da poluição atmosférica, acústica e visual, passando pelos benefícios sociais e à saúde humana física e mental (LOMBARDO, 1990).



Figura 26 - A arborização viária da Av. Engenheiro Luis Carlos Berrini, zona sul de São Paulo, se desenvolve no canteiro central da via.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Além disso, há outro tipo de conforto decorrente do espaço urbano construído: o conforto decorrente da relação entre a altura dos edifícios e a largura das ruas. Essa relação reflete diretamente na sensação de acolhimento, pois trabalha com a escala humana. Para Greenbie (1981), essa relação entre a largura da rua e altura dos edifícios não deve ultrapassar o 2:1, ou seja, as edificações devem ter no máximo duas vezes a largura das ruas. Isso quer dizer que, se uma rua tiver, por exemplo, 12 metros (o equivalente a duas pistas de rolamento mais duas pistas para estacionamento – o que configura uma rua local), os edifícios devem ter aproximadamente oito pavimentos.

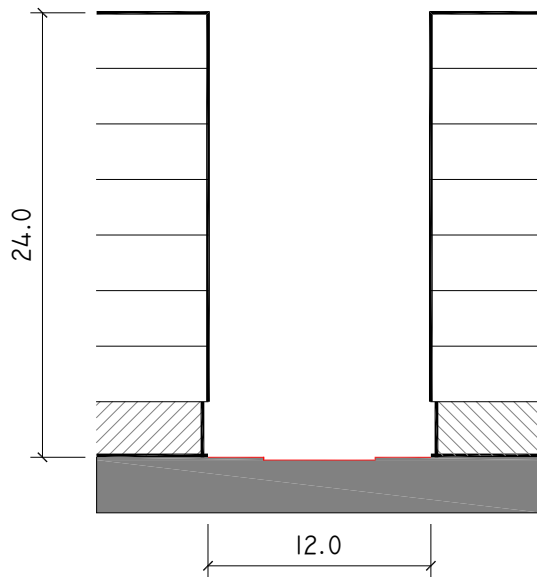


Figura 27 - Croqui da relação 2:1 entre altura dos edifícios e a largura da via.

Essa relação de 2:1 é, para Greenbie, muito importante para a qualidade da vida urbana, pois quanto mais as atividades acontecerem no nível da rua, mais vitalidade esse espaço terá. Para Gehl (2010, p. 42), a comunicação entre as pessoas dos pavimentos dos edifícios e as pessoas que estão nas ruas é excelente até o quinto andar. De lá ainda é possível acompanhar a vida da cidade, ver as pessoas falando, gritando, andando, correndo etc. É como se estivéssemos participando da vida da cidade (ver Figura 27).

Como pode-se observar na Figura 28, acima de cinco andares a situação muda drasticamente. Os detalhes da rua já não podem ser mais vistos, as pessoas não podem ser mais reconhecidas e não se estabelece nenhum contato. Para Gehl (2010), acima de cinco andares saímos da escala humana e passamos a utilizar a “escala do avião”.

Para Greenbie (1981), o espaço (público) é mais claramente entendido e agradável quando a relação das dimensões verticais e horizontais de qualquer forma, sejam elas as estruturas, as árvores ou o relevo, for menor do que 4:1.

Por outro lado, se a altura das edificações é maior que duas vezes a largura das vias, cria-se uma sensação desagradável de estar no fundo de uma vala, chamados de “Canyons de Wall Street” (GREENBIE, 1981). Situação que pode ser vista nas ruas de Wall Street, em NY, como nas ruas do centro velho de São Paulo, como por exemplo, na Rua São Bento (Ver Figura 29).

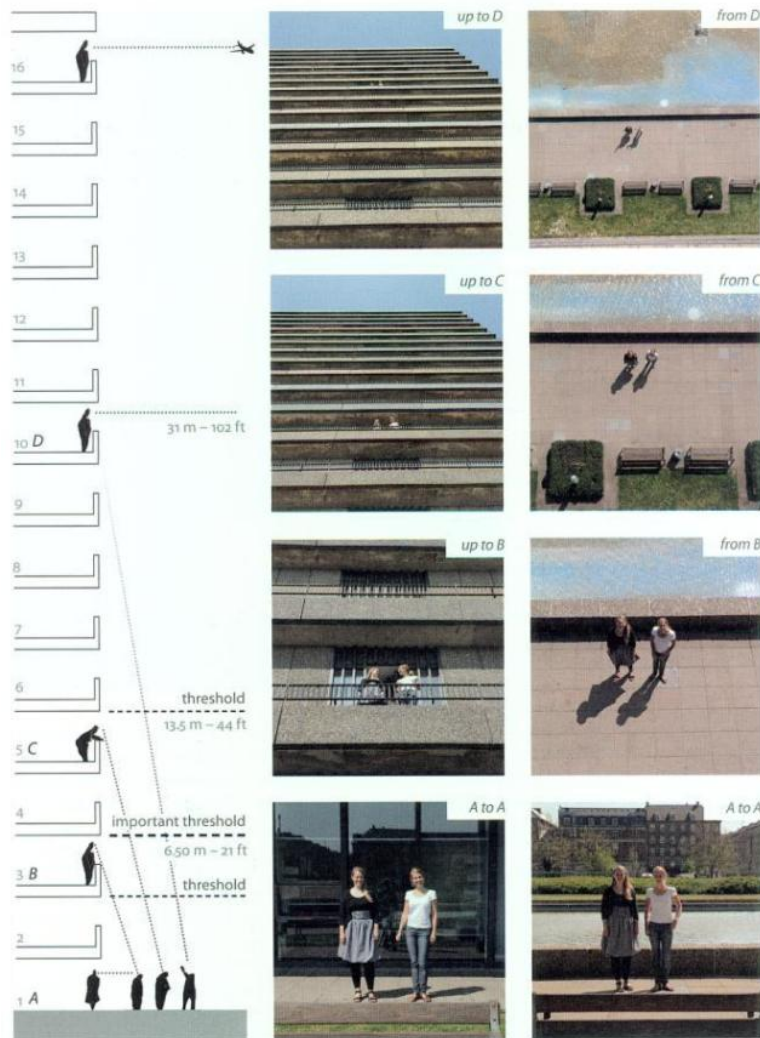


Figura 28 - Esquema gráfico que representa a escala de 4:1 entre altura dos edifícios e largura das vias.
Fonte: Gehl, 2010, p. 40.



Figura 29 - Wall Street, em Nova Iorque e Rua São Bento, em São Paulo.
Fonte: Acervo pessoal, 2011.

Mas o efeito dos arranha-céus nas grandes cidades, onde a altura dos prédios é dez vezes maior que a largura das ruas, deve ser avaliado de forma independente. Nesses casos, o “grid” ou a disposição da malha viária faz toda a diferença. Ou seja, os edifícios altos podem até ter dez ou mais vezes a largura das ruas, porque quando há um eixo visual essa sensação de enclausuramento é diminuída. Um exemplo dessa relação é a cidade de Nova Iorque (Ver Figura 30).

Agora, quando os elementos verticais não se sobressaem sobre os horizontais, como na proporção de 1:4, muitas vezes pode-se ter uma situação muito monótona e inatingível (GREENBIE, 1981).



Figura 30 - Eixos visuais garantidos pelas ruas de longa extensão da cidade de Nova Iorque.

Fonte: <http://www.viajenaviagem.com/2012/11/feriado-nova-york-coisas-para-fazer/>

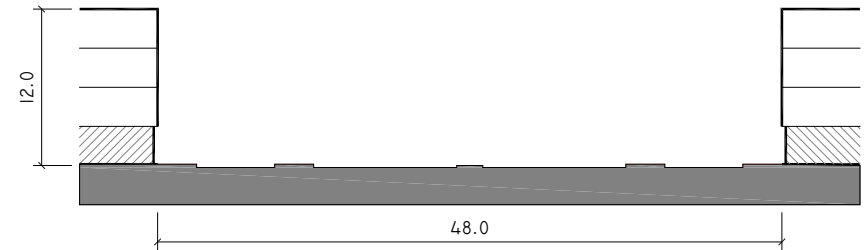


Figura 31 - Croqui da relação 1:4 entre altura dos edifícios e a largura da via.

2.5. REPRESENTANDO OS ATRIBUTOS ESPACIAIS DE HOSPITALIDADE URBANA

Uma vez elencados os atributos espaciais de hospitalidade urbana e estipulado o que cada um é capaz de avaliar (ou medir), agora é preciso investigar como representá-los. Sendo assim, se apresenta no Capítulo 3 uma metodologia capaz de avaliar um espaço urbano hospitaleiro por meio de mapas temáticos representado em plantas, cortes, fachadas e esquemas gráficos.

Boa parte das informações das três ruas escolhidas para o estudo de caso foi obtida por meio de pesquisa de campo entre os meses de março e dezembro de 2012, e de pesquisa bibliográfica e do Mapa Digital da Cidade de São Paulo (MDC) de 2004. O perímetro estudado procurou abranger trechos confortáveis para se andar a pé. Nesse sentido, a Rua São Bento foi analisada em toda sua extensão, 600 metros, e as avenidas Paulista e Engenheiro Luis Carlos Berrini foram analisadas num trecho de aproximadamente 1 km.

A diversidade de usos pode ser representada por meio de um mapa de uso do solo que utiliza cores para diferenciar as atividades urbanas, e a diversidade de espaços urbanos, representada por

meio de um mapa que destaque a presença de espaços públicos e de espaços privados de uso público.

Já a permeabilidade física pode ser percebida por meio de um mapa que destaque o tamanho das quadras e os espaços internos dos edifícios que permitem passagens por entre seus domínios. E a permeabilidade visual pode ser representada por meio dos “mapas de frontarias” (FERRAZ, 2008), ou seja, mapas que representam através de linhas coloridas os mais variados tipos de interface entre o espaço público e o espaço privado e como essas interfaces se comportam de dia e de noite.

A facilidade de leitura de um lugar pode ser representada pela identificação em mapa das referências visuais com suas respectivas fotos, bem como por meio do desenho das fachadas dos edifícios que compõe essa paisagem.

A capacidade de um lugar em proporcionar conforto físico e ambiental pode ser representada por meio de ícones e símbolos desenhados em um mapa. E a sensação de confinamento ou acolhimento proporcionada pela relação entre largura das ruas e altura das edificações pode ser representada por meio de um corte esquemático.

CAPÍTULO – 3

A hospitalidade urbana da cidade de São Paulo

3. A HOSPITALIDADE URBANA DA CIDADE DE SÃO PAULO

Entende-se que os *atributos espaciais de hospitalidade urbana* podem (e devem) ser aplicados em qualquer trecho da cidade. Contudo, como essas qualidades do espaço urbano hospitaleiro são percebidas apenas na escala do pedestre, optou-se por aplicá-las em ruas que se revelam como palco de contínuos acontecimentos da vida social urbana, e são, na realidade, o espaço público por excelência.

As ruas escolhidas para se aplicar os atributos identificados no Capítulo 2 marcam períodos importantes da história da cidade de São Paulo e representam três momentos distintos de produção de centralidades (TOURINHO, 2004). São elas: Rua São Bento, Avenida Paulista e Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.

A Rua São Bento marca a primeira centralidade paulistana que perdurou sozinha e absoluta desde a formação do núcleo original da cidade até início do século XX. Já a Avenida Paulista reflete um tipo de centralidade característica das décadas de 1960 e 1970. E a Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini marca uma centralidade típica que teve início nos anos de 1980.

Mais do que a importância econômica, política e

sociocultural dessas três centralidades, o que é relevante para esta pesquisa é que elas retratam formas diferentes de apropriação do espaço público. Ou seja, o espaço público dessas três vias tem conformações espaciais distintas, que refletem diretamente nas relações sociais da vida urbana.

Na Rua São Bento, por exemplo, a ausência de recuos frontais e a largura estreita da rua mostram que a relação com o espaço público é típica de uma cidade colonial. O que difere totalmente da ocupação modernista que se estabeleceu na Avenida Paulista, percebida, por exemplo, a partir de edifícios altos de uso misto e de amplas calçadas. Já na Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, a presença marcante de edifícios monofuncionais com entradas recuadas marca uma ocupação típica do final do século passado, que não prioriza o espaço público como elemento gerador de encontros.

A fim de aprofundar a discussão sobre o surgimento e a consolidação dessas três centralidades na cidade, este capítulo se inicia com uma discussão sobre o crescimento de São Paulo rumo ao setor sudoeste. Em seguida, apresenta as três ruas segundo os parâmetros de hospitalidade urbana defendidos neste estudo. Para tanto, adota-se a metodologia apresentada no capítulo anterior,

que utiliza mapas temáticos para representar:

- **Diversidade:** de usos e de espaços públicos;
- **Permeabilidade:** física e visual;
- **Legibilidade:** percebida por meio das referências visuais e das tipologias arquitetônicas;
- **Conforto:** físico/ambiental e sensorial.

3.1 O ESPAÇO PÚBLICO PAULISTANO EM TRÊS MOMENTOS DISTINTOS

A escolha do planalto de Piratininga para a fundação de São Paulo insere-se no processo de ocupação e exploração de terras pelos portugueses a partir do século XVI, que procuravam locais mais frescos e repleto de águas. Além disso, do ponto de vista da segurança, a localização topográfica de São Paulo era perfeita, pois situava-se numa colina alta e plana cercada por dois rios, o Tamanduateí e o Anhangabaú.

O isolamento comercial e o solo inadequado ao cultivo de produtos de exportação condenaram São Paulo a ocupar uma

posição insignificante durante séculos, fazendo com que o que denominamos hoje de “centro velho” ou “triângulo” concentrasse o comércio, a rede bancária e os principais serviços da cidade até o final do século XIX, início do XX.

O “centro velho” é o nome popularmente dado à região onde a cidade de São Paulo foi fundada, local onde está situada a Rua São Bento e outros lugares importantes que marcaram a fundação da cidade, entre eles: o Pátio do Colégio, a Praça da Sé, a Ladeira do Carmo e o Largo da Misericórdia.

Fazendo parte do triângulo histórico cujos vértices ficavam entre os Conventos de São Francisco, de São Bento e do Carmo, a Rua São Bento, juntamente com as ruas Direita e XV de Novembro, estava inserida na área na qual se concentravam as principais atividades urbanas.

Além do comércio e dos principais serviços da cidade, foi também nas proximidades da Rua São Bento que foi fundada a primeira faculdade de Direito na cidade (atual Escola de Direito São Francisco), convertendo-se em importante núcleo de atividades intelectuais e políticas.

A expansão da lavoura cafeeira em várias regiões paulistas, a construção da estrada de ferro Santos-Jundiaí (1867) e a chegada de

imigrantes europeus foram as principais razões que fizeram a cidade passar por profundas transformações econômicas e sociais no final do século XIX. Na virada do século XIX pro século XX, a cidade contava com uma população de 250 mil habitantes, dos quais mais de 150 mil eram estrangeiros, principalmente vindos da Itália (ROLNIK, 2009).

Nesse período, a área urbana se expandiu para além do perímetro do triângulo, surgiram as primeiras linhas de bondes, os reservatórios de água e a iluminação à gás. Ainda nesse período, outras intervenções urbanísticas foram realizadas, com destaque para a abertura da Avenida Paulista (1891) e a construção do Viaduto do Chá (1892). O viaduto proporcionou a conexão do "centro velho" com o "centro novo", que compreende a região que fica do outro lado do Vale do Anhangabaú (sobre o Rio Anhangabaú), local onde está situado o Teatro Municipal, o Shopping Light, a Avenida São João, a Avenida Rio Branco, a Rua Sete de Abril, a Rua Barão de Itapetininga e as avenidas São Luis e Ipiranga.

Todos esses fatores, somados ao fato de que nesse momento a Europa estava em guerra, contribuíram para a formação de um parque industrial paulistano.

O século XX passa a ser sinônimo de progresso e a riqueza proporcionada pelo café poderia modernizar a capital paulista. O centro comercial, com escritórios e lojas sofisticadas, expõe em suas vitrines a moda recém-lançada na Europa. Sinais telegráficos traziam notícias do mundo e repercutiam na desenvolta imprensa local.

E, assim como as outras ruas do centro velho, a Rua São Bento começa a mudar. Ela, e as ruas de seu entorno imediato, passam a sofrer modificações e melhoramentos urbanos. Surgem os bondes, a eletricidade, o telefone e o automóvel. A cidade cresce e passa também a construir seus primeiros parques urbanos e os primeiros arranha-céus. O Edifício Martinelli, inaugurado em 1934, na Rua São Bento, representou um marco – era a maior edificação da época – e refletia o crescente processo de verticalização do centro paulistano.

A Rua São Bento está inserida, portanto, nessa primeira fase da expansão da cidade de São Paulo e ainda é, como vamos ver adiante, uma centralidade importante para a cidade.

Mas a expansão da cidade foi além do “centro novo” e São Paulo começa a expandir seus horizontes geográficos. Já nos anos de 1920 iniciou-se a construção da retificação dos leitos dos rios

Tietê, Tamanduateí e Jurubatuba (Pinheiros), bem como de seus afluentes. Contudo, a lógica de crescimento que a cidade adotou seguiu a lógica rodoviária, incorporando boa parte do Plano de Avenidas, de Prestes Maia, que previa a remodelação do sistema viário, com a implantação de grandes avenidas. Esse projeto tinha o objetivo de descongestionar e expandir o centro da cidade. Os anos 1940 marcam a construção da Via Anchieta e os anos de 1950, a produção maciça de automóveis no País.

A verticalização nas áreas centrais ganha força na década de 1940, assim como a consolidação do eixo centro sudoeste da cidade como polo privilegiado de centralidade. A cidade já é o centro industrial do país e passa a ser também o centro financeiro mais importante do Brasil. Isso faz com que haja a necessidade de uma nova centralidade.

Até a primeira metade do século XX o “centro velho” e o “centro novo” ainda detinham a vida cultural, econômica e política de todos os grupos sociais da metrópole. A sedes das grandes empresas se misturavam à uma multidão de ambulantes, engraxates e às lojas de magazines da Barão de Itapetininga ou aos apartamentos luxuosos das avenidas São Luis e São João. Era

preciso criar uma nova centralidade. E, nesse contexto, a Avenida Paulista passa a ser o local dos principais investimentos.

Apesar da Avenida Paulista ter sido inaugurada no final do século XIX, ela passa a sofrer diversas intervenções ao longo da primeira década do século XX, respondendo a uma necessidade da sociedade paulistana em criar uma outra centralidade.

E, a partir de meados dos anos 1960, tem início um processo lento de evasão de empresas, bancos e equipamentos culturais do centro da cidade para o espigão da Paulista. Paradoxalmente, esse processo ocorre no momento em que o Metrô passa a funcionar no centro, reafirmando sua centralidade. Pela primeira vez na história da cidade de São Paulo, o metro quadrado do centro deixa de ser o mais caro (ROLNIK, 2009).

Vale lembrar que é nesse período também que são construídos os calçadões na área central da cidade, reforçando-o como um lugar para pedestres. Segundo Rolnik:

Reforçando uma circulação radiocêntrica, o metrô acabou atraindo para a área central os grandes terminais de ônibus e ocupando a área central com mega-áreas de transbordo. Por outro lado, a entrada de indústria automobilística no país disseminou o uso do carro particular, relegando ao transporte público apenas aos mais pobres, que não podiam comprá-lo. É nesse momento que se implantam os calçadões na área central,

transformando as ruas em áreas exclusivas de pedestres. Assim, desenhou-se para a área central um destino de máxima acessibilidade por transporte público e restrição para os automóveis, no momento em que as elites e classes médias da cidade se confinavam definitivamente em seus carros, deixando de ser pedestres. Estavam lançadas as bases para uma popularização do centro e seu abandono progressivo pelas elites (ROLNIK, 2009, p. 46).

A construção dos primeiros edifícios modernos inspirados nos princípios modernistas de funcionalidade marcam a arquitetura da Avenida Paulista e a cena paulista passa a migrar. O MASP muda-se para lá, assim como outros equipamentos culturais.

A ocupação cultural da Paulista-Augusta foi a vanguarda de um movimento que, nos anos 1970, ali plantou, em estilo internacional, os poderosos do milagre econômico: grandes empresas, bancos e sindicatos patronais. A lei de zoneamento da cidade, aprovada em 1972, já conferia esse destino para a avenida. A região da Paulista, assim como o centro, ganhava o estatuto de “zona comercial de uso misto de alta densidade”, atraindo os mais altos potenciais de construção da cidade. (ROLNIK, 2009, p. 47-48).

A Avenida Paulista passa então a sediar a cena econômica, cultural e social paulistana. Embalada pelo som do jazz e da bossa nova, a área próxima ao Conjunto Nacional concentrava não só as boates, bares, galerias de arte e cinema como também um

importante eixo comercial concentrado principalmente na Rua Augusta.

Além disso, um expressivo número de edifícios modernistas marcaram a paisagem da Avenida nesse período. Edifícios como “Nações Unidas” (situado na esquina com a Avenida Brigadeiro Luis Antonio), “Paulicéia” (localizado próxima à Alameda Campinas) e “Quinta Avenida” (localizado entre a Alameda Joaquim Eugenio de Lima e a Avenida Brigadeiro Luis Antonio), além, é claro, do próprio Conjunto Nacional (situado na esquina com a Rua Augusta) foram inspirados nos princípios funcionalistas do modernismo para serem edifícios de uso misto.

No final do século XX, os investimentos de capital imobiliário continuaram a se movimentar rumo ao setor sudoeste, e aos poucos outra centralidade passa a ser construída. Primeiramente a Avenida Brigadeiro Faria Lima e depois as avenidas Engenheiro Luís Carlos Berrini e Nações Unidas (URSINI, 2004).

A década de 1980 marca uma nova fase para o desenvolvimento de centros comerciais, mas agora de outro porte e com novas instalações: os shoppings centers. Os primeiros a serem construídos na cidade foram os shoppings Iguatemi e o Ibirapuera.

A estratégia na localização passa a ser o fator chave para o sucesso dos empreendimentos terciários a partir dos anos 1990 (VARGAS, 1992). Para a autora, a escassez e o alto custo da terra nas áreas centrais, aliadas a propaganda e as atividades que ali se desenvolveram, ajudaram a superar a localização estratégica (a proximidade ao mercado de consumo com alto poder de compra) e a criar a estratégia na localização, associando o capital imobiliário com o comercial.

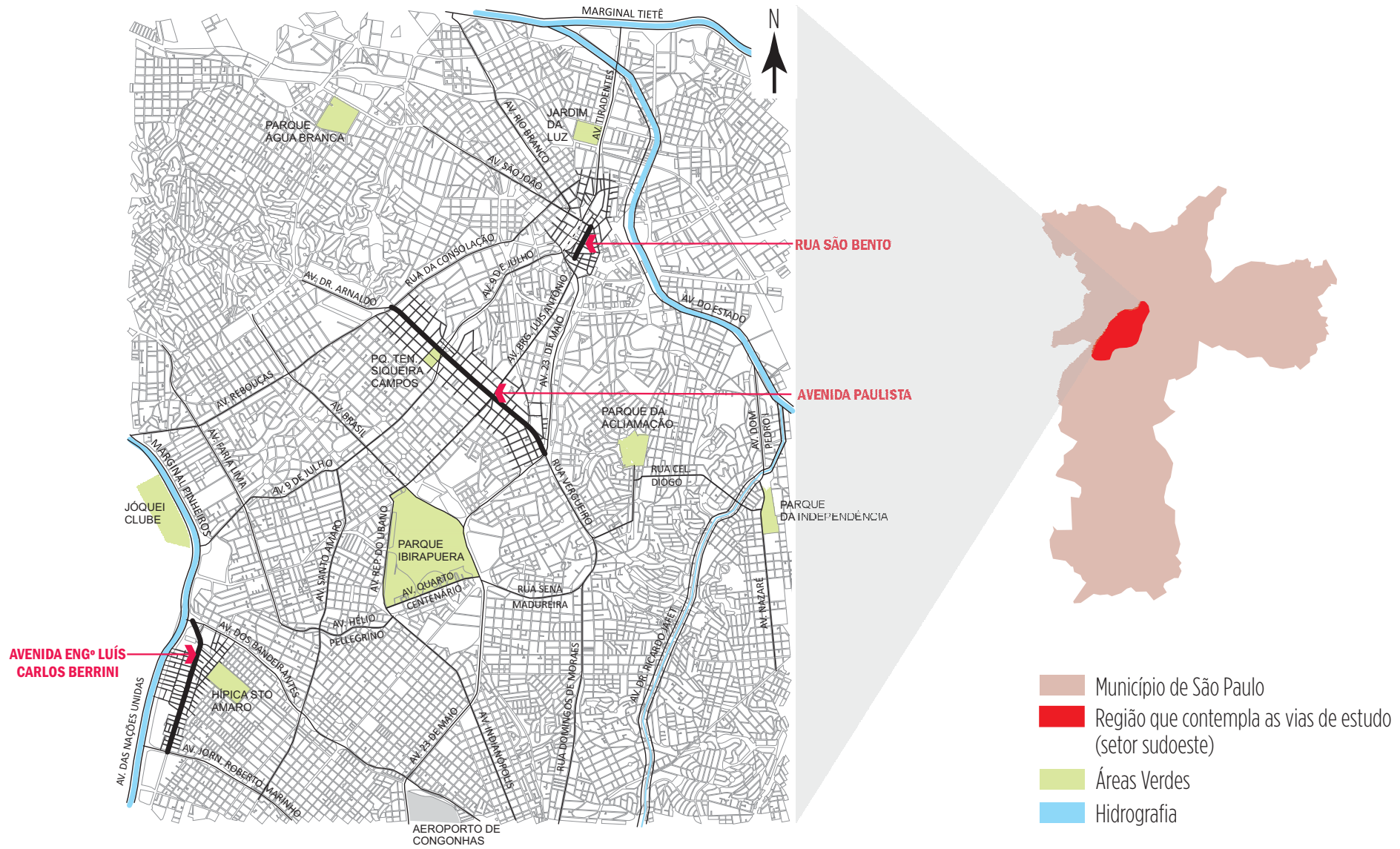
Mas a demora na consolidação do polo comercial na Avenida Faria Lima (por meio do shopping Iguatemi) marca o fracasso na tentativa de se criar naquela época uma nova centralidade nessa região. A Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini passa a ser a mais nova opção.

Diferentemente do que aconteceu com as outras duas vias estudadas (Rua São Bento e Avenida Paulista), a Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini foi “construída” já para ser uma nova centralidade. Implantada numa área alagável, na várzea do Rio Pinheiros, a Berrini foi fruto de um investimento privado que buscava criar, a partir da implantação do chamado terciário avançado (ou seja, grandes torres corporativas com edifícios inteligentes) e empresas multinacionais, uma nova centralidade.

Próxima a importantes avenidas e ao aeroporto de Congonhas, a acessibilidade e o preço baixo das terras foram o trunfo dos investidores. Com o térreo sobre pilotis, plantas livres e de uso monofuncional, os edifícios da nova avenida passam a marcar a paisagem. Atualmente, a expansão da cidade continua no setor sudoeste, caminhando agora rumo à continuação da Berrini, através das avenidas Chucri Zaidan e Nações Unidas.

Vale a pena mencionar que durante esses quase 150 anos de expansão urbana da cidade de São Paulo essas três vias tiveram tempos diferentes para se consolidar como centralidades, o que nos remete à questão do tempo e do vínculo com o lugar, com a identidade e com a história.

É notório que o processo natural de criação de novas centralidades vem mudando desde o final do século XIX. Enquanto a Rua São Bento demorou mais que 200 anos para se consolidar como uma centralidade, a Avenida Paulista demorou 60 anos e a Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini levou 20 anos. E esses diferentes tempos de consolidação podem ser percebidos no espaço público por meio dos atributos intangíveis e tangíveis que serão tratados nos próximos itens.



3.2. Rua São Bento



Figura 32 - Foto área da Rua São Bento e entorno. Fonte: Mapa Digital da Cidade - MDC, 2004.

A Rua São Bento, que já foi “Rua de Martim Afonso” e “Rua de São Bento para São Francisco”, está localizada no centro da capital paulista e era um antigo caminho indígena, possivelmente um caminho da trilha dos índios Peabirú (SANTOS, 2008). Fato que revela seu alto poder de conectividade, ou que a configura como um eixo de passagem.

Atualmente, a Rua São Bento, apesar de não ser acessada por veículos (é um calçadão), possui um poder de integração importante na escala da cidade. Os extremos da Rua São Bento podem ser alcançados por carro, através da Rua Boa Vista. De um lado, o acesso é pelo Largo do Mosteiro São Bento e pela Rua Benjamim Constant. Do outro lado, pelo Largo São Francisco. Além disso, vale lembrar que a Rua Líbero Badaró é paralela à Rua São Bento em toda sua extensão, o que permite um acesso rápido caso o uso do veículo seja necessário.

Essas três ruas juntas – Libero Badaró, Boa Vista e Benjamim Constant – fazem por sua vez ligação com outras vias importantes da cidade que conectam outros bairros, tais como: a Avenida Nove de Julho, que corta vários bairros da cidade, como Bela Vista, Jardins e Itaim Bibi por exemplo, chegando à Marginal do Rio Pinheiros; a Avenida Vinte e Três de Maio, principal eixo de ligação norte-sul da

cidade (que conecta, por exemplo, o aeroporto de Congonhas ao Centro de Exposições do Anhembi e o Sambódromo); a Avenida do Estado que, no sentido sul, passa pelos tradicionais bairros paulistanos Ipiranga e Mooca, além de fazer uma importante ligação com a região do ABC e no sentido norte, chega até a Marginal do Rio Tietê, principal ligação com as rodovias estaduais e federais (como a Dutra, a Anhanguera e a Fernão Dias).

Como vimos no item anterior, o desenvolvimento da economia cafeeira na segunda metade do século XIX o maior responsável pelo crescimento e renovação urbana do “centro velho” da cidade, que passou a sediar os bancos, as universidades e se transformou em um polo de comércio de serviços. Com isso, inevitavelmente boa parte de suas características físicas foram alteradas ao longo do tempo.

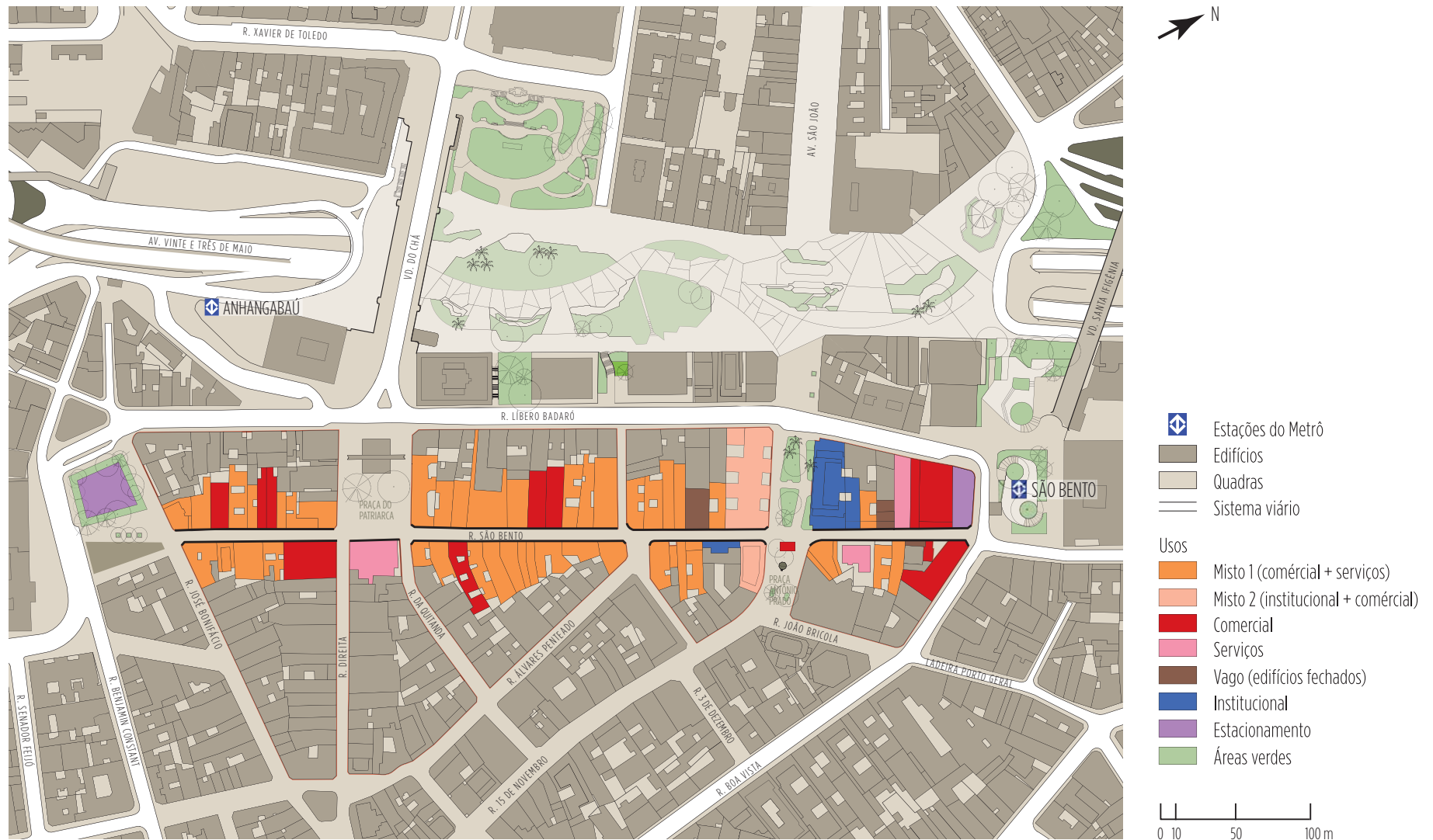
Entre essas modificações, destaca-se seu calçamento, que já foi de solo batido, de paralelepípedos e recebeu os trilhos dos bondes. Atualmente, é um calçadão acessado apenas por pedestres. As transformações também ocorreram na tipologia construtiva, na volumetria dos edifícios e no aproveitamento dos lotes (SANTOS, 2008).



Figura 33 - Vista da Rua São Bento no início do século XX.
Fonte: <http://blogs.estadao.com.br>

Hoje, a São Bento conta com 68 lotes diferentes da planta de 1911, que contava com 110 lotes. Segundo Santos (2008, p. 433) “essa diferença do número de lotes num trecho que permaneceu o mesmo durante todo esse período explica os desdobramentos e unificações dos lotes para as intervenções urbanas públicas ou privadas que aí acontecerem”.

3.2.1. Diversidade – de usos



Mapa 2 - Mapa de uso do solo da Rua São Bento.

Dotada de uso residencial apenas no começo do século XIX, a Rua São Bento sempre foi um lugar de passagem e, portanto, uma rota comercial. Como foi visto, a Rua São Bento, juntamente com as ruas Direita e 15 de Novembro, fazia parte do chamado 'triângulo' que concentrava a efervescência populacional e comercial de São Paulo do início do século XX.

O Mapa 2 acima proposto confirma essa "vocalização" comercial da Rua São Bento, onde é possível verificar que o uso misto predomina na Rua São Bento. O térreo dos edifícios é tomado por estabelecimentos comerciais variados e os pavimentos superiores repletos de escritórios.

Esse comércio é bem estruturado e diversificado. A Rua São Bento tem lojas que vendem produtos distintos: desde roupas e sapatos a lojas de suplementos alimentares e brinquedos. Atualmente, a rua conta com cerca de 80 estabelecimentos comerciais, sendo que muitos deles são marcas conhecidas e têm forte presença nos shoppings. Entre eles destacamos: as lojas de roupa TNT, Barred's, Marisa, Collins, 775, Garbo e Colombo, assim como as lojas de sapatos World Tennis, Prego e Global Shoes.



Figura 34 - Diversidade de lojas e escritórios da Rua São Bento.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Dentre as lanchonetes ou lugares para alimentação estão o Mac Donald's, o Girafa's e o Cacau Show, além do Café Girondino e o bar Salve Jorge. Fora os vários bares, lanchonetes e restaurantes espalhados pela rua, tanto no térreo quanto nos pavimentos superiores.

Outro destaque é a presença de lojas tipo outlets, entre elas as lojas de roupa Cavaleira e TNT e de sapatos femininos Prego e Via UNO.



Figura 35 - Café Girondino, presente na Rua São Bento desde o século XX.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Dentre as livrarias, destacam-se a Saraiva, situada na própria Rua São Bento, e a Martins Fontes Editora, localizada na Praça do Patriarca. A Rua São Bento ainda apresenta outras lojas bem conhecidas, como Fotótica, lojas de vendas de celulares da Tim e Claro, lojas Marabrás, o Boticário, Drogão, Americana's Express, Extra Eletro e diversos bancos, como Banco do Brasil, Itaú, Bradesco, Unibanco e Caixa Econômica Federal. Nas proximidades da Bovespa é possível encontrar várias financeiras, como Fininvest, Losango, e Finasa.



Figura 36 - Diversidade de lojas, restaurantes e escritórios da Rua São Bento.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Além desse comércio forte nos estabelecimentos que se encontram no pavimento térreo, que tem uma relação direta com a rua, os pavimentos superiores dos edifícios também contam com uma diversidade grande de estabelecimentos comerciais e de serviços. Entre eles destacamos as óticas, os escritórios de advocacia, as empresas de contabilidade, as sedes administrativas de cartões de crédito e convênios médicos e as sedes de importantes órgãos municipais e estaduais, entre eles: SEHAB, SP-URBANISMO, COHAB, CDHU, entre outros. Ou seja, há uma variedade grande de oferta de serviços.

Apesar de ter informatizado suas operações, a Bolsa de Valores de São Paulo continua sendo um ponto de atração para milhares de pessoas. Situada no Largo do Café, próxima à Rua São Bento, a dinâmica dessa atividade ainda é percebida pelas ruas do centro velho seja por meio da presença marcante de casas de câmbio, seguradoras e financiadoras na própria Rua São Bento e no entorno.

3.2.2. Diversidade – de espaços públicos



Mapa 3 - Mapa de espaços públicos e espaços privados de uso público da Rua São Bento.

O Mapa 3, mostra que a Rua São Bento possui, além do próprio calçadão, espaços públicos que se concentram principalmente no entroncamento das vias. São eles: a Praça Antonio Prado, o Largo do Café e a Praça do Patriarca.

Vale lembrar que o Largo São Francisco e o Largo do Mosteiro São Bento não estão conectados diretamente na rua, mas estabelecem uma relação direta e servem como verdadeiros pontos de encontro.

Aberta no século XVII por ocasião da construção da Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos, a Praça Antonio Prado passou a ser considerada o 'coração da cidade', pois abrigava as lojas e confeitarias de luxo que reuniam os rapazes e moças elegantes da cidade. Além disso, a praça era ponto de partida ou de passagem da maioria das linhas de bonde. Atualmente, ela serve como um ponto de encontro, pois está próxima de um tradicional bar da cidade (Salve Jorge), que atrai centenas de pessoas durante o horário de almoço e happy hour.



Figura 37 - Praça Antonio Prado – vista para a Rua XV de Novembro.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 38 - Praça Antonio Prado – vista para a Avenida São João e Vale do Anhangabaú.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

O Largo do Café, situado no entroncamento das ruas: Três de Dezembro, Álvares Penteado e São Bento, sempre estiveram muito ligados às ações da Bolsa de Valores. Abrigando atualmente uma grande quantidade de bares e restaurantes, o Largo do Café é um ponto de encontro conhecido e tradicional.



Figura 39 - Largo do Café com o prédio da Bovespa ao fundo.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Funcionando como uma espécie de ponto nodal, a Praça do Patriarca consegue agregar os diversos fluxos que por ali passam. Entre esse fluxos destacam-se os que vêm do centro novo, através do Viaduto do Chá, os fluxos da própria Rua São Bento e os fluxos das ruas Direita e da Quitanda, originários da Praça da Sé.



Figura 40 - Praça do Patriarca – ao fundo a marquise e a Prefeitura da cidade de São Paulo.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Além disso, a Praça do Patriarca possui uma passagem direta com o Vale do Anhangabaú, por meio da Galeria Prestes Maia, acessada hoje sob a marquise projetada pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha e implantada com recursos da Operação Urbana Centro³⁹. Essa por sua vez conecta com o Metrô, que leva o mesmo nome do vale. Só a convergência desses fluxos já garante à praça um movimento ininterrupto durante o dia. Para completar, ela é palco diário de manifestações populares, shows e pequenos eventos.

O Largo São Francisco é um espaço público muito antigo. Sede de importantes manifestações estudantis e políticas no início do século passado, o largo é composto pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, pela Fundação Escola de Comércio Álvares Penteado, Igreja de São Francisco e Igreja da Ordem Terceira da Penitência.

Só no começo do século XVIII (1711) a Vila de Piratininga foi elevada à categoria de cidade. Apesar disso, São Paulo continuava praticamente como um quartel general de onde partiam os

bandeirantes. Segundo Santos (2008), isso começa a mudar com a Escola de Direito:

Nos seus três primeiros séculos de existência, não passou de arraial de sertanistas. Com a vinda do curso de Direito, tornou-se burgo de estudantes, passando timidamente por algumas transformações: apareceram as repúblicas estudantis, os hábitos tiveram algumas mudanças, mas a transformação mesmo só veio com o advento da implantação das ferrovias (SANTOS, 2008, p.432).



Figura 41 - Largo São Francisco.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

³⁹http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/s_p_urbanismo/operacoes_urbanas/centro/index.php?p=19592

O Largo do Mosteiro São Bento também é outro espaço público importante que tem ligação com a Rua São Bento. Além de ter dado nome à rua estudada, a praça também é um ponto importante de convergência de fluxos, pois é através dela que se tem acesso ao Viaduto Santa Ifigênia.

Apesar de não estabelecer uma ligação direta com a Rua São Bento (exceto pela Galeria Prestes Maia, como já foi dito), o Vale do Anhangabaú é um dos maiores pontos de encontro da cidade. Em suas instalações já foram transmitidos os jogos de várias Copas do Mundo, realizados eventos da Virada Cultural e comemorações esportivas, entre outros eventos esportivos, políticos e culturais.



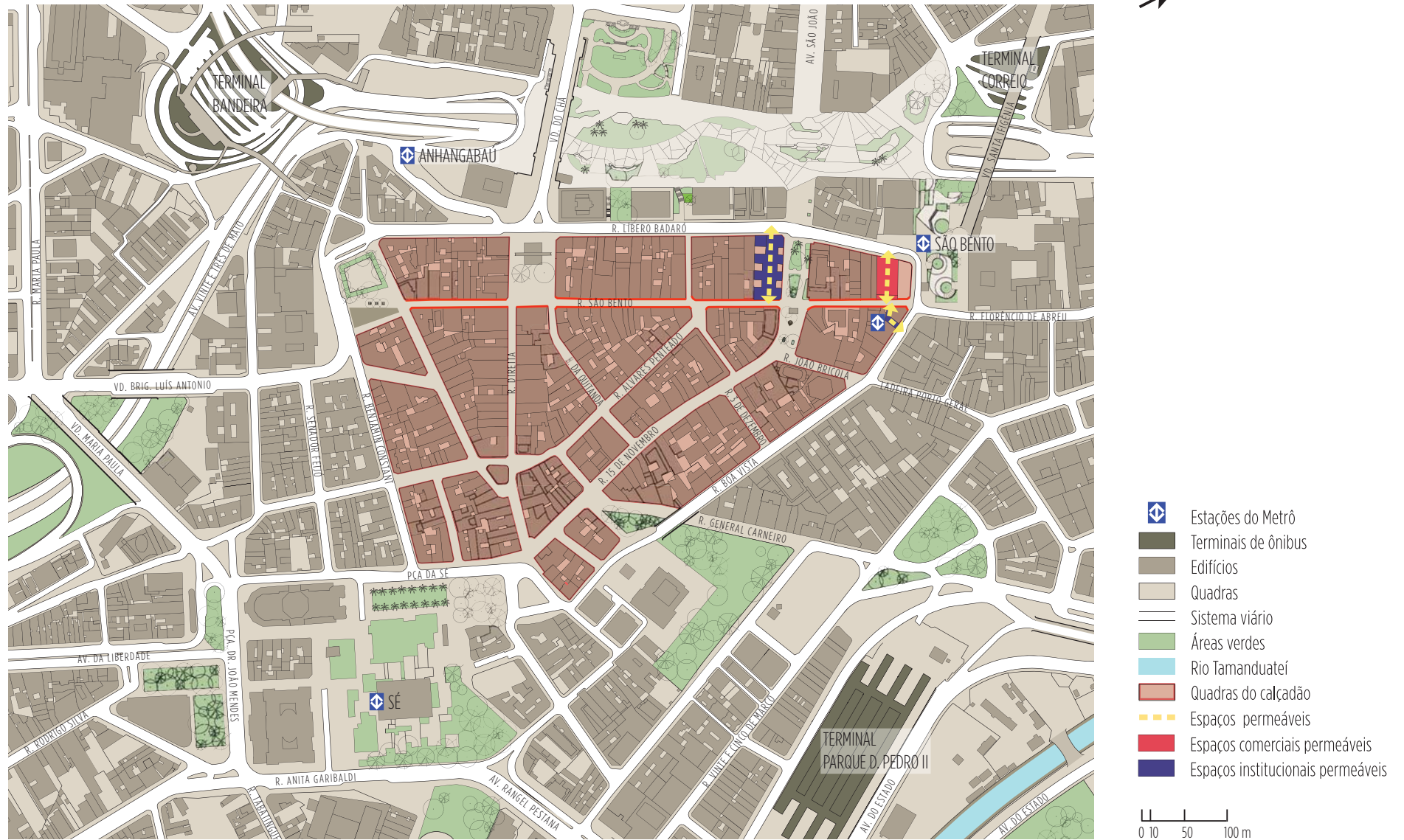
Figura 42 - Vista do Vale do Anhangabaú.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Além dos espaços públicos, vale lembrar que a Rua São Bento possui alguns estabelecimentos comerciais que funcionam como pontos de encontro, como bares e cafés. Entre eles destaca-se o Café Girondino, na própria Rua São Bento, e vários outros bares e lanchonetes.

Ainda dentro do atributo “diversidade”, vale mencionar que a Rua São Bento não possui um mix de edifícios novos e velhos. Boa parte de seus edifícios mais novos foram construídos na segunda metade do século XX.

3.2.3. Permeabilidade – física



Mapa 4 - Mapa de espaços permeáveis da Rua São Bento.

Por meio do Mapa 4, na página anterior representado, é possível verificar que a Rua São Bento é permeável no sentido físico da palavra. Inserida num trecho de aproximadamente 600 metros, a Rua São Bento é cortada por várias outras vias, como Avenida São João, Rua do Comércio, Rua Boa Vista, Rua Direita, Rua José Bonifácio e Rua da Quitanda. Ou seja, mesmo num trecho pequeno a Rua São Bento se conecta com várias ruas tornando-a uma via muito integrada.

Como foi visto no item anterior, os calçadões foram implantados na área central da cidade no final de década de 1970 juntamente com a chegada de duas linhas de Metrô (as linhas atuais 1 e 3), tornando essa região mais acessível para o pedestre. Com a circulação de veículos controlada, caminhar pelo centro antigo de São Paulo é uma opção tranquila e segura para o pedestre, permitindo ao morador e ao turista condições de fazer suas atividades sem precisar do carro.

Com quadras curtas, de cerca de 70m x 150 m, facilmente conseguimos acessar outros pontos importantes, como a Praça da Sé (por meio da Rua Boa Vista ou XV de Novembro), a Rua 25 de Março (por meio da Rua Boa Vista, descendo a Ladeira Porto Geral), ou ainda o Teatro Municipal (seguindo o Viaduto do Chá).

A facilidade para o pedestre vai além, pois a rua conta com acesso pelo metrô, através da estação São Bento – Linha azul, situada na própria rua, e a estação Anhangabaú da Linha 3 – vermelha, situada no Vale do Anhangabaú e que pode ser acessada pela Galeria Prestes Maia, a partir da Praça do Patriarca.

E conta também com três grandes terminais de ônibus em seu entorno imediato: Terminal Bandeira, Terminal Dom Pedro II e Terminal dos Correios.



Figura 43 - Uma das entradas da Estação São Bento do Metrô.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

O ciclista também é bem-vindo à Rua São Bento. Apesar da rua não fazer parte do circuito da “ciclofaixa da cidade de São

Paulo⁴⁰, há uma sinalização na rua para uso preferencial dos ciclistas – a ciclorrota. Mas, devido ao intenso número de pedestres, pedalar na Rua São Bento não é uma tarefa fácil.



Figura 44 - Ciclorrota da Rua São Bento.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Mas, além da dimensão das quadras, outro fator de permeabilidade física ocorre, mesmo que em número reduzido, na Rua São Bento: a transposição entre edifícios. Como vimos, o pavimento térreo pode funcionar em alguns casos como ruas

⁴⁰ O trecho denominado centro histórico da ciclofaixa da cidade de São Paulo foi inaugurado em 23/09/2012 e liga a Av. Paulista ao centro, por meio da Rua Vergueiro, Avenida Liberdade, Rua Anita Garibaldi, Rua Boa Vista, Rua Libero Badaró e Viaduto do Chá.

internas, permitindo ao pedestre utilizar o espaço privado para permear ou transpor as quadras.

A Galeria São Bento tem livre acesso durante seu período comercial através das ruas São Bento e Rua Libero Badaró.



Figura 45 - Galeria São Bento.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

O edifício Martinelli, que permite a entrada tanto pela Rua São Bento quanto pela Rua Libero Badaró, possui acesso controlado nas duas entradas do prédio, o que dificulta a permeabilidade de todos os visitantes, mesmo privilegiando os funcionários que ali trabalham todos os dias.



Figura 46 – Permeabilidade física do Edifício Martinelli e da Galeria São Bento, ambos com acesso para a Rua Libero Badaró.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

A proximidade com os viadutos que transpõem o Vale do Anhangabaú, assim como os que transpõem a várzea do Carmo, atual Parque Dom Pedro II, facilita a circulação dos pedestres na ligação entre bairros. Entre os viadutos mais conhecidos que transpõem o Vale do Anhangabaú conectando o centro velho ao centro novo, estão os viadutos do Chá e Santa Ifigênia.

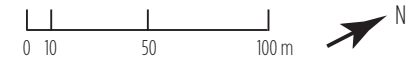
O Viaduto Santa Ifigênia, famoso atualmente pela comercialização de artigos eletrônicos, foi construído em 1913. Sua estrutura metálica foi trazida direto da Alemanha. Através dele conseguimos acessar os bairros da Luz e Campos Elíseos.

Já o Viaduto do Chá, inaugurado em 1892, sofreu várias modificações e permite atualmente a transposição tanto de pedestres quanto de veículos fazendo a ligação até os bairros da República e de Santa Cecília.

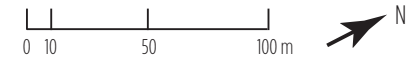
3.2.4. Permeabilidade – visual












DIA



NOITE



- | | |
|--|---|
|  Edifícios | Tipos de interface público/privado |
|  Quadras |  Frontaria ativa |
|  Sistema viário |  Janela |
|  Áreas verdes |  Gradil |
| |  Muro |
| |  Porta |

Mapa 5 - Mapa de frontarias (diurno e noturno) da Rua São Bento.

Os dois mapas situados na página anterior são denominados “mapas de frontarias”. Eles representam por meio de linhas coloridas os vários tipos de interfaces entre espaço público e espaço privado. A intenção é demonstrar graficamente as sensações que o pedestre tem ao caminhar na Rua São Bento de dia e de noite.

Além da questão do uso do solo, ou seja, da presença de certas atividades que funcionam apenas de dia e não à noite, outro fator que faz toda a diferença é a transparência, aqui chamada de permeabilidade visual.

As linhas vermelhas representam as “frontarias ativas” que são um tipo de interface física, utilizada principalmente em estabelecimentos comerciais. Ela se mantém totalmente aberta durante o período comercial estabelecendo uma ligação direta com o espaço público.

Contudo, essas mesmas interfaces, tão “amigáveis” durante o dia, se tornam verdadeiras barreiras físicas e visuais durante a noite e finais de semana. Trata-se principalmente das portas de aço de enrolar. Por essa razão, nos mapas da página anterior, as linhas vermelhas se tornam pretas no mapa noturno, pois se tornam verdadeiros muros, ou faces cegas. Praticamente todo o comércio da Rua São Bento utiliza esse tipo de interface.



Figura 47 - Exemplo de “frontaria ativa” – aberta.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 48 – Exemplo de “frontaria ativa”- fechada.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 49 - Lojas na Rua São Bento que utilizam a porta de aço de enrolar – exemplo de frontaria ativa.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 50 - Janela do Café Girondino – exemplo de interface transparente, com permeabilidade visual.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

As linhas azuis são os tipos de interface transparentes. Independentemente do horário de funcionamento do estabelecimento comercial, é sempre possível visualizar o interior das edificações. Como exemplo dessa interface temos as vitrines, as janelas ou portas de vidro. As janelas ou transparências são raras na Rua São Bento.



Figura 51 - Exemplo de interface transparente, com permeabilidade visual.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

As linhas verdes representam os gradis ou muros translúcidos que delimitam o espaço público do espaço privado sem segregar visualmente essa relação. A presença de gradis também é pequena na Rua São Bento, eles estão presentes nos bancos, seguradoras e galerias.



Figura 52 – Exemplo de interface da Rua São Bento que utiliza gradil.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Como já foi dito anteriormente, a presença do muro ou de uma interface que segrega visualmente a relação público/privado mexe com a sensação de segurança dos pedestres. A forte presença de estabelecimentos comerciais que utilizam o fechamento de

porta de aço de enrolar na Rua São Bento faz com que a relação entre o espaço público e privado de dia seja uma e de noite seja completamente diferente. Assim, a condição de rua hospitaleira durante o dia, se torna hostil à noite quando as portas se fecham.

O esquema gráfico abaixo mostra como as portas de aço de enrolar funcionam de dia e de noite.

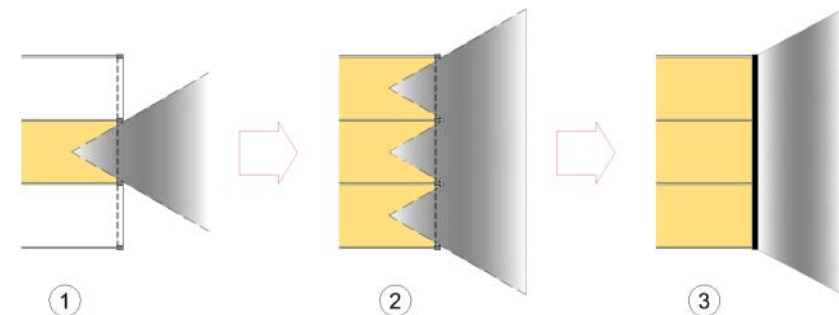


Figura 53 - Esquema gráfico com a visualização das portas de aço de enrolar de dia e de noite:

- (1) quando apenas uma loja está aberta durante o dia;
- (2) quando todas as lojas estão abertas durante o dia;
- (3) quando todas as lojas se fecham durante a noite.

Quando uma rua possui vários estabelecimentos como o 2º. tipo de interface, como é o caso da Rua São Bento, a visibilidade é total durante o dia, ou seja, o espaço público quase se incorpora no espaço privado. Porém, à noite, quando as lojas se fecham, essas portas se tornam verdadeiros muros e segregam totalmente a relação com a rua.



Figura 54 - Vista da Rua São Bento à noite, entre o Largo do Café e o Largo do Mosteiro São Bento.

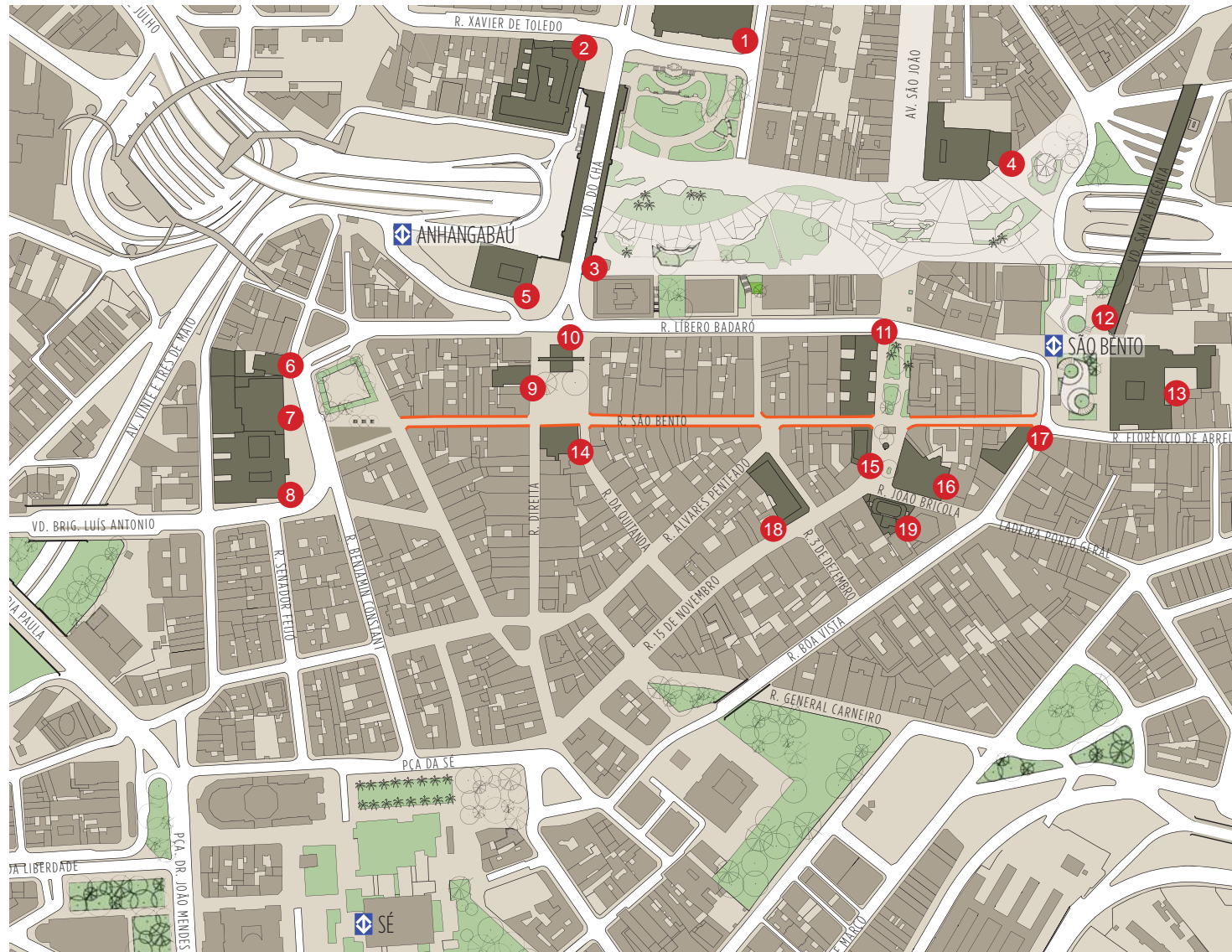
Fonte: Acervo pessoal, 2012.









Figura 55 – Vista da Rua São Bento à noite, próximo a Praça do Patriarca.

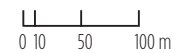
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

3.2.5. Legibilidade – referência visuais



- 1 Theatro Municipal de São Paulo
- 2 Shopping Center Light
- 3 Viaduto do Chá
- 4 Correios
- 5 Prefeitura do Município de São Paulo
- 6 Igreja de São Francisco
- 7 Externato São Francisco de Assis
- 8 Faculdade São Francisco
- 9 Igreja de Santo Antonio
- 10 Marquise | Galeria Prestes Maia
- 11 Edifício Martinelli
- 12 Viaduto Santa Efigênia
- 13 Mosteiro São Bento
- 14 Banco Itaú
- 15 Secretaria da Juventude
- 16 Bolsa de Mercadorias e Futuros
- 17 Café Girondino
- 18 Bolsa de Valores de São Paulo
- 19 Banespa

-  Estações do Metrô
-  Referências visuais
-  Edifícios
-  Quadras
-  Sistema viário
-  Áreas verdes



Mapa 6 - Mapa das referências visuais da Rua São Bento.

Como é possível averiguar no Mapa 6, a Rua São Bento é repleta de referências visuais que marcam sua história. Andar por ela é reviver o passado.

O ecletismo (final do século XIX até a década de 1930), o art-decô (a partir da década de 1930 até 1955) e a arquitetura moderna (implantados a partir da década de 1940 até o final da década de 1970) compõem a paisagem arquitetônica da Rua São Bento. A rua ainda guarda bons exemplos arquitetônicos.

Na quadra da esquina com a Praça do Patriarca existem exemplares da arquitetura eclética da primeira década do século 20, sendo um deles, de 1908, projetado por Augusto Fried. Há também um edifício projetado pelo arquiteto Gregori Warchavik em 1955, um pelo arquiteto Rino Levi e outro por Archimedes de Barros Pimentel, em 1934 (SANTOS, 2008).

Além disso, a rua ainda guarda alguns exemplares da primeira década do século 20, entre eles o Solar Souza Queiroz situado na esquina com a Rua José Bonifácio. De 1908, o Solar foi projetado pelo Maximiliano Helh. Além de edifícios projetados por arquitetos renomados, como Gregori Warchavik e Rino Levi (SANTOS, 2008).

Entre os edifícios atuais que mais se destacam visualmente e que servem como referências estão o Mosteiro São Bento, o Largo São Francisco e, entre eles, o edifício Martinelli.



Figura 56 - Mosteiro São Bento.

Fonte: <http://depositosantamariah.blogspot.com.br>

O Mosteiro São Bento está no local onde foi erguida uma das capelas mais antigas do Brasil. Pertencente aos monges beneditinos que chegaram a São Paulo em 1598, o mosteiro já foi palco de grandes eventos nacionais e internacionais. Em 2007, por exemplo, o Papa Bento XVI se hospedou lá, hoje um dos principais pontos turísticos da cidade. Além das famosas missas com os cantos

gregorianos, o mosteiro oferece uma loja com artigos religiosos na própria sede e uma padaria no bairro dos Jardins para venda de bolos, biscoitos, geleias e pães, além de um “brunch” mensal servido no refeitório monástico⁴¹.



Figura 57 - Largo São Francisco.

Fonte :http://www.brazilmycountry.com/sao_paulo_atracoes/largo_sao_francisco/

Se de um lado conseguimos visualizar o Mosteiro São Bento, de outro conseguimos avistar a Igreja de São Francisco, próxima ao largo que leva o mesmo nome. O convento e a Igreja de São Francisco, a FECAP (Fundação Escola de Comércio Álvares Penteado) e a mais antiga instituição de ensino superior, a

⁴¹ <http://www.mosteiro.org.br/>

Faculdade de Direito, criada em agosto de 1827, completam o complexo situado no Largo de São Francisco.

O Edifício Martinelli marca a verticalização da cidade de São Paulo no início do século passado.



Figura 58 – Edifício Martinelli.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Construído pelo arquiteto húngaro William Fillinger, da Academia de Belas Artes de Viena, na década de 1930 o edifício conta com uma rica ornamentação e luxuosos acabamentos, tais como: portas de pinho de Riga, escadas de mármore de Carrara, vidros, espelhos e papéis de parede belgas, louça sanitária inglesa e elevadores suíços. Ou seja, tudo o que havia de melhor na época foi utilizado para garantir o sucesso do empreendimento. Atualmente o edifício é sede de importantes órgãos municipais, como a SMDU, a SEHAB, SPUrbanismo, a COHAB, a CDHU entre outras.

Os viadutos do Chá e Santa Ifigênia, já aqui mencionados, também são referências visuais, além de contribuir para a permeabilidade física do entorno.

Localizado em frente à Praça do Patriarca, ao lado de importantes edificações, o Viaduto do Chá está ao lado do edifício que abriga a sede de Prefeitura Municipal de São Paulo (Edifício Matarazzo), em frente ao Teatro Municipal e do Shopping Light.



Figura 59 - Viaduto do Chá.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 60 - Viaduto Santa Ifigênia.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

A marquise da Praça do Patriarca, assim como a escultura de José Bonifácio e o relógio da Praça Antonio Prado também são, em certa medida, elementos visuais que ajudam na leitura do lugar e ajudam na legibilidade da Rua São Bento.

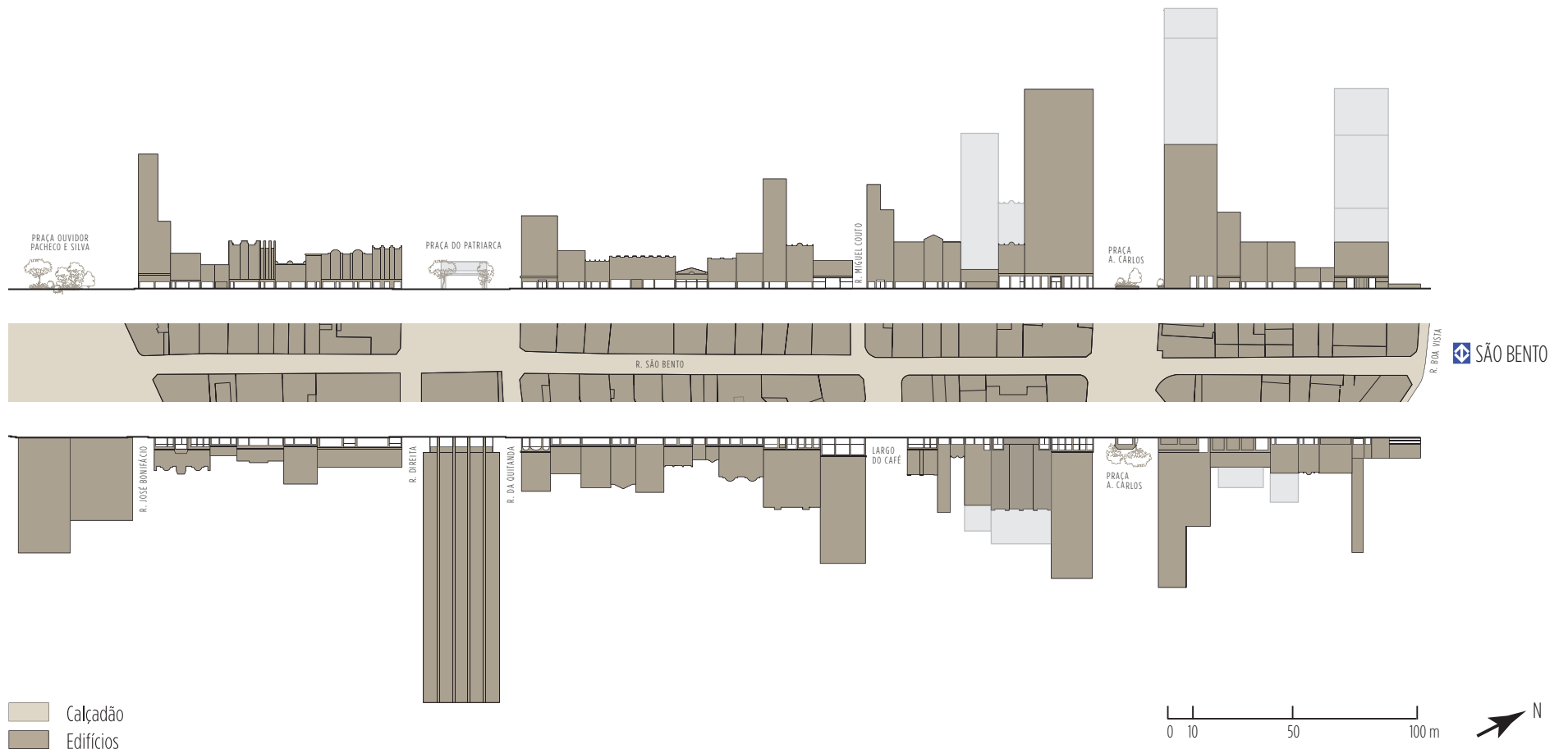


Figura 61 - Marquise sobre a Galeria Prestes Maia na Praça do Patriarca.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 62 - Escultura de José Bonifácio, localizada na Praça do Patriarca.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

3.2.6. Legibilidade – tipologias arquitetônicas



Mapa 7 - Perfil da Rua São Bento.

Conforme Mapa 7, proposto na página anterior, é possível verificar que a Rua São Bento possui edifícios com variadas tipologias arquitetônicas. Na rua é possível avistar desde sobrados do século XIX até prédios modernistas da segunda metade do século XX.

Pelo Mapa 7 também é possível notar a morfologia típica do final do século XIX no Brasil. Marcada por lotes estreitos e sem recuos, as edificações eram construídas no alinhamento dos lotes. Dessa forma, as edificações estão lado a lado. Fato que até poderia trazer a sensação de monotonia para alguns, mas a variada arquitetura e as aberturas proporcionadas pelas praças ajudam a legibilidade do lugar.

A seguir, alguns exemplos dessa relação:



Figura 63 – Vista da Rua São Bento.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 64 - Vista da Rua São Bento entre a Praça do Patriarca e o Largo São Francisco.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

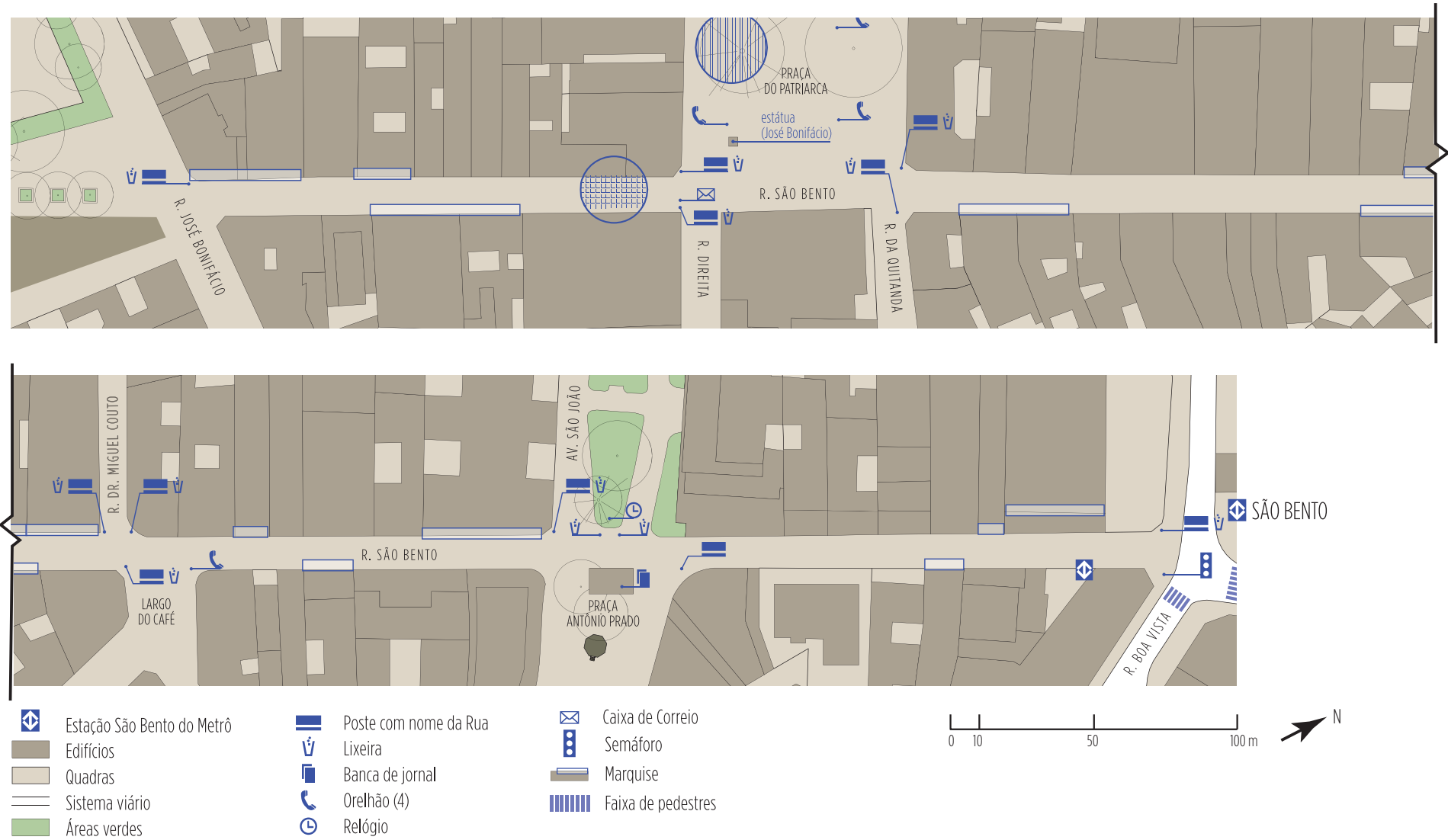
A variedade no gabarito também ajuda na leitura do lugar. Andar pela Rua São Bento é uma experiência rica do ponto de vista da arquitetura. É possível encontrar desde sobrados do século XIX, com gabarito de 6 metros, até edifícios muito altos, como o Edifício Martinelli, composto por 26 pavimentos.



Figura 65 - Vista da Rua São Bento entre a Praça Antonio Prado e o Largo do Mosteiro São Bento – edifícios sem recuo e gabarito sem controle.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

3.2.7. Conforto – físico e ambiental



Mapa 8 - Mapa de conforto físico e ambiental da Rua São Bento.

Como é possível verificar no Mapa 8, andar pela Rua São Bento não é tarefa fácil do ponto de vista do conforto. Segundo a edição 265 do *Informe Viva o Centro*⁴², o calçadão do centro de São Paulo tem total aprovação dos paulistanos, como revelaram duas pesquisas da entidade com o Centro Universitário Belas Artes, realizado em 1998 e em 2008. Contudo, há indicativos que ele precisa se modernizar.



Figura 66 - Vista do piso de mosaico português e granito da Rua São Bento – manutenção nem sempre consegue manter o padrão do piso.
Fonte Acervo pessoal, 2012.

Implantado há 36 anos, o calçadão é formado por uma combinação de mosaico português e placas de granito. A fórmula apresenta buracos, pois, além do tráfego intenso de pedestres, o calçadão conta com o tráfego pesado de carros-fortes, de veículos de coleta de lixo, de caminhões de mercadorias e viaturas oficiais.

Como não há galerias na região, é preciso quebrar o piso toda vez que são feitos reparos de dutos e cabos subterrâneos. O resultado é que a recomposição do piso raramente é feita de modo adequado pelas concessionárias.



Figura 67 - Outra vista do piso de mosaico português e granito da Rua São Bento.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

⁴² <http://www.vivaocentro.org.br/>

Ideal para piso externo de áreas de lazer, a pedra portuguesa não é o material mais recomendado para locais de grande fluxo de pedestres. Isso porque ele não é um piso que consegue ter um nivelamento homogêneo e também porque exige muita manutenção. Em dias de chuva, a situação piora ainda mais, pois se formam várias poças d'água e fica impossível andar pela rua.



Figura 68 - A falta de bancos na Praça Antonio Prado faz com que as pessoas se sentem na floreira.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Além do piso, a Rua São Bento sofre com a falta de mobiliário urbano. Mesmo nas praças onde poderíamos encontrar mais

opções, a carência de bancos públicos, por exemplo, é notória e as pessoas utilizam as floreiras para sentar.



Figura 69 - A falta de bancos também é percebida na Praça do Patriarca.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

A Rua São Bento possui duas bancas de jornal, uma localizada na Praça Antonio Prado, em frente ao relógio, e outra junto à praça que dá acesso ao Largo São Francisco.

Na rua ainda é possível encontrar lixeiras, orelhões, postes de iluminação, postes com nome das ruas, cabines telefônicas, caixa de correio e balizadores.



Figura 70 - Banca de jornal situada na Praça Antonio Prado.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



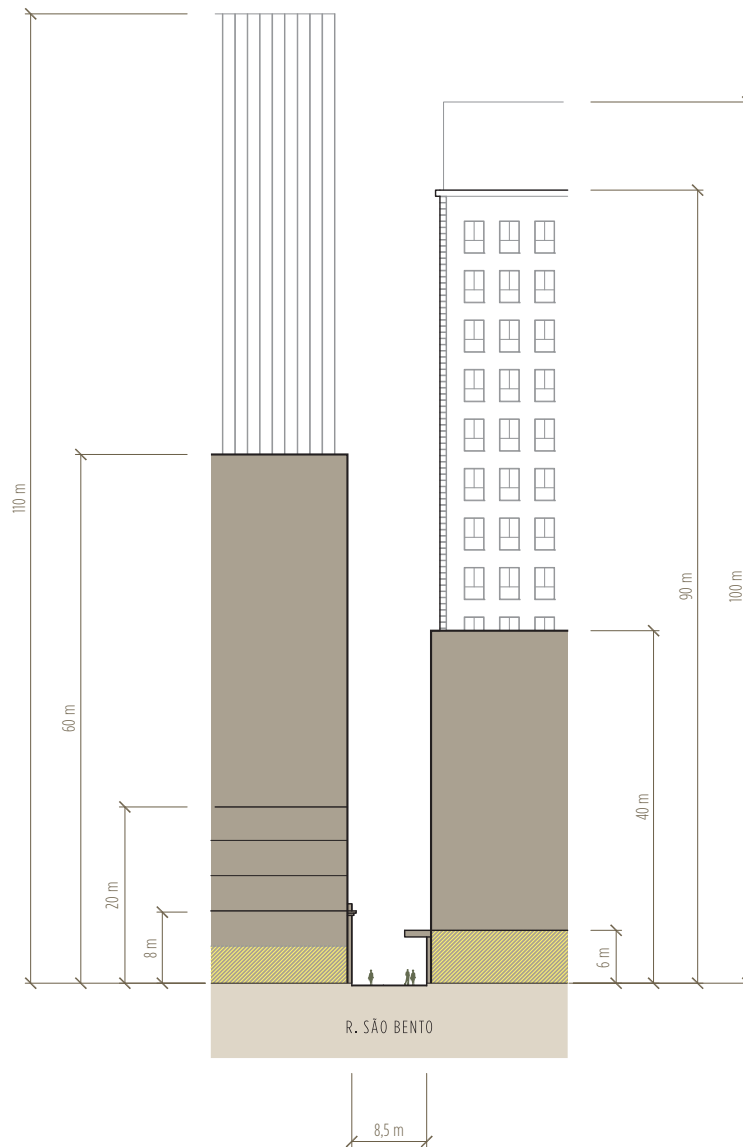
Figura 71 - Relógio situado em frente à Praça Antonio Prado.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Os itens que poderiam proporcionar conforto ambiental ao visitante, como árvores, marquises e brises, são raros na Rua São Bento. São poucos os prédios que possuem marquises ou elementos arquitetônicos que proporcionam esse conforto. O Edifício Martinelli é um dos únicos edifícios que conta com uma marquise.



Figura 72 - Marquise do Edifício Martinelli.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

3.2.8. Conforto – sensorial



Corte 1 - Corte esquemático da Rua São Bento.

O Corte 1 procura mostrar a relação entre as dimensões horizontal e vertical que ocorrem na Rua Bento. A distância média entre o alinhamento dos prédios é de cerca de 8,50 metros e a altura média dos edifícios de 40 metros. Ou seja, a relação entre a altura dos edifícios e a largura da via é de 5:1. Essa relação desencadeia uma sensação de confinamento e opressão ao caminhar pela Rua São Bento.



Figura 73 - Trecho da Rua São Bento próximo ao Largo do Café lotado na hora do almoço.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Fato que se agrava com a presença maciça de pessoas durante o horário comercial. Isso é, a sensação, que já é de

desconforto, piora ao caminhar por uma rua lotada. É tanta gente que a experiência pode se tornar desagradável.

Porém, a presença marcante de espaços públicos abertos nas esquinas da rua garantem, pelo menos nesses pontos, uma sensação de conforto e liberdade. Na Praça Antonio Prado, por exemplo, conseguimos avistar o eixo da Avenida São João. Da Praça do Patriarca é possível enxergar o Teatro Municipal e o Shopping Light.

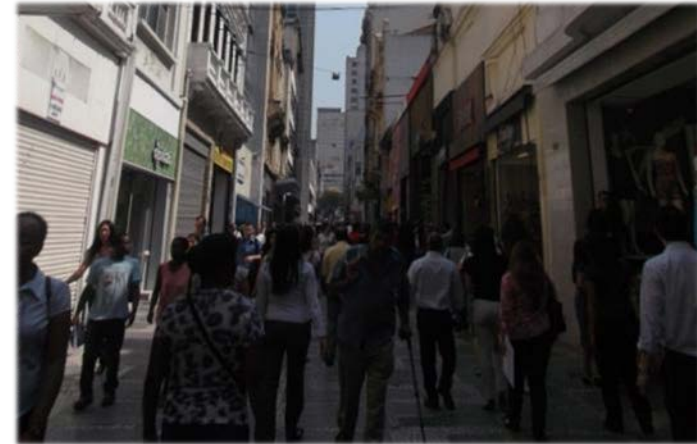


Figura 74 - Trecho da Rua São Bento próximo a Praça do Patriarca lotado na hora do almoço.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 75 - Trecho da Rua São Bento, entre o Largo do Café a Praça do Patriarca, onde percebe-se a presença de um eixo visual (que liga o Mosteiro São Bento ao Largo São Francisco).
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 76 - Trecho da Rua São Bento onde é possível verificar a relação largura da via versus altura dos edifícios.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 77 – Eixo visual da Rua São Bento.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

3.2.9. Considerações à Rua São Bento

A Rua São Bento possui uma série de atributos intangíveis que dão o tom de sua hospitalidade urbana. Sua história está retratada na arquitetura do século XIX por meio de seus sobrados,

na morfologia de sua implantação estreita que se abre para as praças (como nas cidades medievais) e nas suas igrejas seculares etc.

Mesmo o consolidado comércio ali instalado se esbarra na tradição secular da rua em ser um centro ativo. Como foi visto, a efervescência comercial do início do século passado passava pela Rua São Bento, assim como passavam os indígenas, configurando-a também como uma rota de ligação entre os pontos importantes da época, como o Mosteiro São Bento, a Praça da Sé e o Largo São Francisco.

Essa rota contribuiu para que a rua nunca tenha se configurado como uma rua tranquila, de uso residencial. Fato que traz consequências para a dinâmica urbana da via no período noturno e nos finais de semana. Atualmente a Rua São Bento, assim como boa parte das ruas do centro velho, recebe uma quantidade enorme de pessoas durante o dia e, à noite, é praticamente um deserto.

Dessa forma, a diversidade de pessoas que ainda passa por ela é uma característica histórica, que, por sua vez, sempre atraiu os comerciantes. É como um ciclo.

Contudo, do ponto de vista dos atributos tangíveis, criados

pelo homem, nem todas as condições espaciais de hospitalidade urbana tornam a Rua São Bento uma rua acolhedora. A falta de uma diversidade de edifícios novos e velhos, como sugeria Jacobs (2000), não ocorre e impede, por exemplo, a implantação dos chamados edifícios inteligentes que necessitam de novas instalações.

O que se vê é um comércio diversificado, que varia entre o gosto popular e o da classe média, afinal, boa parte das lojas têm filiais nos shoppings centers espalhados pela cidade. Além disso, há uma oferta de salas de escritórios ligadas tanto ao serviço público quanto à prestação de serviço que varia muito. É possível encontrar desde escritórios de advocacia, consultórios médicos e odontológicos, contadores etc. São empresas que conseguem se adaptar às instalações antigas dos edifícios existentes, uma vez que são serviços que não necessariamente exigem instalações modernas, com alta tecnologia.

Ainda do ponto de vista da diversidade, é possível dizer que a Rua São Bento possui uma variedade de espaços urbanos que contribui para a geração de encontros. Além das praças e largos que se conformam no entroncamento de ruas, que por si só já são pontos de convergência de pessoas, a via possui espaços privados que poderiam ser capazes de garantir esses encontros, como os

bares e cafés espalhados pela rua. Boa parte desses estabelecimentos não possui uma aparência muito atraente e permanecem fechados durante à noite, assim como as lojas, fazendo com que a dinâmica urbana da rua seja uma de dia e outra de noite. Isso afeta diretamente a sensação de segurança da rua.

Situação que se agrava pela falta de permeabilidade visual imposta pelas lojas de comércio e pelos restaurantes e lanchonetes. Isso é, a sensação de segurança que a rua impõe ao visitante durante o dia, seja por meio da dinâmica decorrente das atividades comerciais ou da falta de delimitação entre o espaço público e o privado, se perde a noite por conta da falta de estabelecimentos abertos e por conta da segregação visual.

Do ponto de vista da permeabilidade física, a Rua São Bento é permeável, pois, além das dimensões das quadras, o calçamento permite que seus frequentadores facilmente (e a pé) circulem por entre as ruas. Essa permeabilidade física ganha força com a presença de edifícios ícones distribuídos de forma equidistante na rua. Ou seja, além de conseguir permear por entre os quarteirões do centro velho, a presença de determinados edifícios na Rua São Bento ajuda o visitante a fazer a leitura da cidade e, conseqüente, a sentir mais seguro.

Porém, a falta de conforto físico e ambiental, percebida pela ausência de bancos, marquises, árvores ou ainda pelo calçamento esburacado, não estimula uma maior permanência no local, ou seja, as pessoas fazem o que tem de fazer na rua e vão embora. Situação que poderia ser contornada se houvesse mais estabelecimentos privados de uso público agradáveis, como cafés e bares, distribuídos ao longo da rua para se sentar e esperar um amigo.

Na Praça Antonio Prado, por exemplo, a presença do tradicional bar e restaurante Salve Jorge, proporciona uma dinâmica na região muito positiva. Isso porque o bar fica aberto até mais tarde (até às 23h) e usufruiu do espaço público por meio das mesas colocadas do lado de fora do bar. Assim como os quiosques dos engraxates que agitam a praça. O mesmo acontece no Largo do Café. Rodeado de bares e lanchonetes, é um dos poucos lugares que mantém uma dinâmica urbana quando os escritórios se fecham.

A presença das praças e largos da Rua São Bento configuram-se como verdadeiros espaços públicos abertos que contribuem para amenizar a sensação de confinamento imposta pela relação entre a largura estreita da rua e a altura dos prédios. Ou seja, esses espaços servem tanto como pontos de encontro e

funcionam quase como locais de “respiro”, dando realmente uma sensação de alívio, de liberdade. Além disso, é por meio deles que conseguimos apreciar melhor os vários eixos visuais do centro novo e do Vale do Anhangabaú.

A vista obtida da Praça Antonio Prado é excelente. De lá é possível avistar todo o eixo da Avenida São João e parte do Vale do Anhangabaú. Situação que poderia ser melhor se houvesse bancos para apreciar essa paisagem. Assim como, através da Praça do Patriarca conseguimos avistar o outro lado do vale e enxergar nitidamente o Teatro Municipal e o Shopping Light.

A Rua São Bento é um dos lugares mais emblemáticos paulistanos. Suas edificações, sua topografia, suas praças e espaços abertos retratam uma parte da história da cidade de São Paulo. Cabe ao gestor público e à sociedade civil tirar partido dessas características para que moradores e turistas se sintam à vontade e desejem permanecer por mais tempo na via.

3.3. Avenida Paulista



Figura 78 - Foto área da Avenida Paulista e entorno. Fonte: Mapa Digital da Cidade - MDC, 2004.

No final do século XIX, a cidade de São Paulo assistia a um crescimento econômico e demográfico, por conta da economia cafeeira, que demandava novas áreas residenciais a serem ocupadas por fazendeiros e negociantes de sucesso.

Planejada pelo engenheiro uruguaio Joaquim Eugênio de Lima, a Avenida Paulista foi inaugurada em 1891. Inicialmente, foi projetada para abrigar os palacetes dos barões do café. Situado ao longo do espigão que divide as águas dos rios Pinheiros e Tietê, e coberto pelas Matas do Caagaçu (que significa “mata grande” em tupi), o sítio escolhido apresentava-se como local privilegiado à ocupação residencial de luxo dada sua posição alta em contraposição às áreas alagadiças próximas ao Rio Tamanduateí e relativa proximidade ao centro da cidade (URSINI, 2004).

Trinta anos mais tarde, a Avenida Paulista era ocupada pelos novos ricos, em sua maioria imigrantes e seus descendentes, enriquecidos pela indústria e comércio que se instalava em peso na capital paulista. Segundo Tourinho (2004, p. 371):

A Avenida Paulista é o Centro Direcional, por excelência, erguido por uma classe dirigente que almejava construir e conduzir uma poderosa economia nacional, ainda que com padrões estrangeiros (fundamentalmente norte-americanos) e

de expressivo alcance mundial, que transformasse a anacrônica sociedade industrial de operários que herdaram numa moderna sociedade capitalista de funcionários.



Figura 79 - Vista dos casarões dos barões do café na Avenida Paulista em 1902.
Fonte: <http://designinnova.blogspot.com.br/2011/12/avenida-paulista-120-anos.html>.

A verticalização da avenida toma força nos anos 1960 devido à uma alteração na legislação que considerava a via como zona estritamente residencial. Entre 1969 e 1972, com as obras da “Nova Paulista”, desenvolvidas no governo municipal de Figueiredo Ferraz, e com a aprovação da Lei de Zoneamento da cidade, a “região da Paulista, assim como o centro, ganhava o estatuto de ‘zona comercial de alta densidade’, atraindo os mais altos potenciais de construção da cidade” (ROLNIK, 2001, p. 47).

A Avenida Paulista passa aos poucos a ser um centro de compras, de serviços e hotel, e ganha um desenho modernista confirmado pela presença marcante de edifícios com essa estética.



Figura 80 - Avenida Paulista nos anos 1960.

Fonte: <http://designinnova.blogspot.com.br/2011/12/avenida-paulista-120-anos.html>

A pesar de no final do século XX o movimento das elites e investimentos públicos e privados passarem a seguir seu trajeto rumo ao setor sudoeste, em direção à Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini e à Marginal Pinheiros, a Avenida Paulista ainda é um centro consolidado, pois possui uma posição privilegiada na cidade de São Paulo.



Figura 81 - Avenida Paulista nos anos 1990.

Fonte: <http://theurbaneearth.wordpress.com/2009/01/24/parabens-sao-paulo-455-anos/>

Inserida na região do centro expandido da cidade, a Avenida Paulista é cercada e cortada por importantes avenidas radiais que fazem a conexão com outros bairros distantes e com avenidas estruturais da cidade. Entre elas estão: a Avenida Brigadeiro Luis Antonio, que se conecta com a zona sul por meio das avenidas Santo Amaro e Juscelino Kubitschek; a Avenida Rebouças, que conecta de um lado com a Marginal Pinheiros e de outro com a Avenida Ipiranga, e Av. São Luis no centro; a Avenida Nove de Julho (passa sob a Avenida Paulista no trecho Masp-Trianon), que também conecta com a Marginal Pinheiros e com o centro na altura do Terminal Bandeira no Vale do Anhangabaú; entre outras.

Além disso, a própria continuação da avenida passa por inúmeros bairros da zona sul, por meio da Rua Vergueiro, avenidas Bernardino de Campos, Domingos de Moraes e Jabaquara. E de outro lado, sentido zona oeste, pelas avenidas Dr. Arnaldo e Heitor Penteado e Rua Cerro Corá.

3.3.1. Diversidade – de usos



Mapa 9 - Mapa de uso do solo da Avenida Paulista.

Apesar de ter sido projetada para ter um caráter de bulevar, com desenho urbano influenciado pelos moldes europeus, principalmente os franceses, a Avenida Paulista praticamente abrigou inicialmente apenas usos residenciais, caracterizadas pelas casas dos barões do café no final do século XIX e pelos palacetes dos comerciantes e industriais estrangeiros no início do século XX. Segundo Ursini (2004, p. 28):

A configuração da avenida adota a solução dos boulevards parisienses em escala reduzida. Quatro fileiras de árvores definem três faixas de circulação: a central para a circulação de bondes à tração animal nos dois sentidos, a intermediária destinada às carruagens e cavaleiros e as extremas para a circulação dos pedestres. Esta solução perfazia 28 m de largura, bastante modesta se comparada aos quase 70 m da Avenida Champs Elyées em Paris. Volumetricamente se optou pela instalação de edifícios assobradados isolados no lote e emoldurados por extensos jardins, diferente, portanto das quadras-blocos características da intervenção hausmanniana de meados do século XIX.

E o uso misto que vemos hoje, e que está representado no Mapa 9, é decorrente principalmente do processo de verticalização pelo qual a avenida passou a partir da segunda metade do século XX.

Inspirada nos parâmetros modernistas de ocupação, os edifícios que começam a ser construídos na avenida nesse período têm vários aspectos em comum:

o programa multifuncional sobrepondo o comércio e serviços ao uso residencial, ocupação intensiva do lote/quadra, aproveitando máximo do potencial construtivo e a solução formal proposta pelos seus arquitetos de total adesão aos princípios da arquitetura moderna (URSINI, 2004, p. 31-32).

Com as lojas situadas principalmente no térreo dos edifícios, o comércio da Avenida Paulista no trecho estudado é bem diversificado. É possível encontrar desde lojas de roupas, sapatos e bijuterias até eletrônicos e brinquedos. A avenida conta ainda com importantes galerias comerciais, entre elas a do Conjunto Nacional, as Galerias 2001 e Trianon e a do Shopping Center 3.

O Conjunto Nacional, inaugurado na década de 1960, foi o primeiro edifício de uso misto da cidade. Ainda hoje o edifício com a maior diversidade de usos da avenida. Isso porque ele conta com mais de 66 estabelecimentos que incluem lojas de roupas femininas e masculinas, de sapatos, de joias, de brinquedos, papelarias, agências bancárias, restaurantes e cafés. Ainda é possível encontrar cinemas (Cine Bombril) e livrarias (Livraria Cultura). Os

estabelecimentos comerciais estão distribuídos na galeria comercial situada no térreo, mas o Conjunto Nacional ainda tem duas torres de escritórios e uma de uso residencial e dois subsolos de garagem para uso dos moradores e do público em geral (Ver Figuras 82 e 83).



Figura 82 - Lojas situadas no térreo do Conjunto Nacional.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

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, p. 23).



Figura 83 - Uma das ruas internas da galeria do Conjunto Nacional composta por lojas.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

O Shopping Center 3, situado na frente do Conjunto Nacional, apresenta um mix de usos, pois possui mais de 100 lojas distribuídas em quatro pisos. Além das lojas, é possível encontrar uma grande diversidade de serviços, como cabeleireiro, casa de câmbio, drogaria, relojiaria, agências bancárias e caixas eletrônicos, sapataria, oficina de costura, pet shop, chaveiro, entre outros.

O Center 3 conta ainda com o Cine Bristol, que foi totalmente reformado e transformou-se no Multiplex Bristol, da rede Playarte, composto por sete modernas salas, sendo uma delas com tecnologia de projeção digital 3D. O shopping conta com uma praça de alimentação com mais de 30 opções, reunindo grandes redes de fast food, restaurantes exclusivos, com salão próprio, e ainda cafés e docerias. Segundo o site do shopping⁴³, ele atrai cerca de 50 mil pessoas todos os dias.

A Avenida Paulista ainda possui edifícios de uso residencial. No trecho estudado há o Edifício Guayupιά, no Conjunto Nacional, e o Edifício Baronesa Arary, localizado na esquina da Paulista com a Rua Peixoto Gomide. Além disso, a presença de edifícios de uso residencial é marcante no entorno imediato da avenida, principalmente na Alameda Santos e na Rua Santo Antonio do Pinhal.



Figura 84 - Banco Safra na Avenida Paulista.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Além de ser um centro financeiro, representado, por exemplo, pelo Banco Safra, na esquina da Rua Augusta (Figura 84), a Paulista também é um centro cultural. Nela é possível encontrar várias opções de cinema (como o Cine Bristol, no Shopping Center 3, o Cine Bombril, no Conjunto Nacional e o Espaço Unibanco, na Rua Augusta), teatro, museus e salas de exposição.

⁴³ <http://www.shoppingcenter3.com.br/>



Figura 85 - Edifício que abriga a Justiça Federal, no Condomínio Centenco Plaza.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Inaugurado em 1947, o Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand – MASP é um dos museus mais importantes do Brasil. Tombado pelo IPHAN, o prédio modernista foi projetado pela arquiteta Lina Bo Bardi e possui a coleção mais importante da arte europeia da América Latina, além de extensa seção de arte brasileira, totalizando aproximadamente oito mil peças.

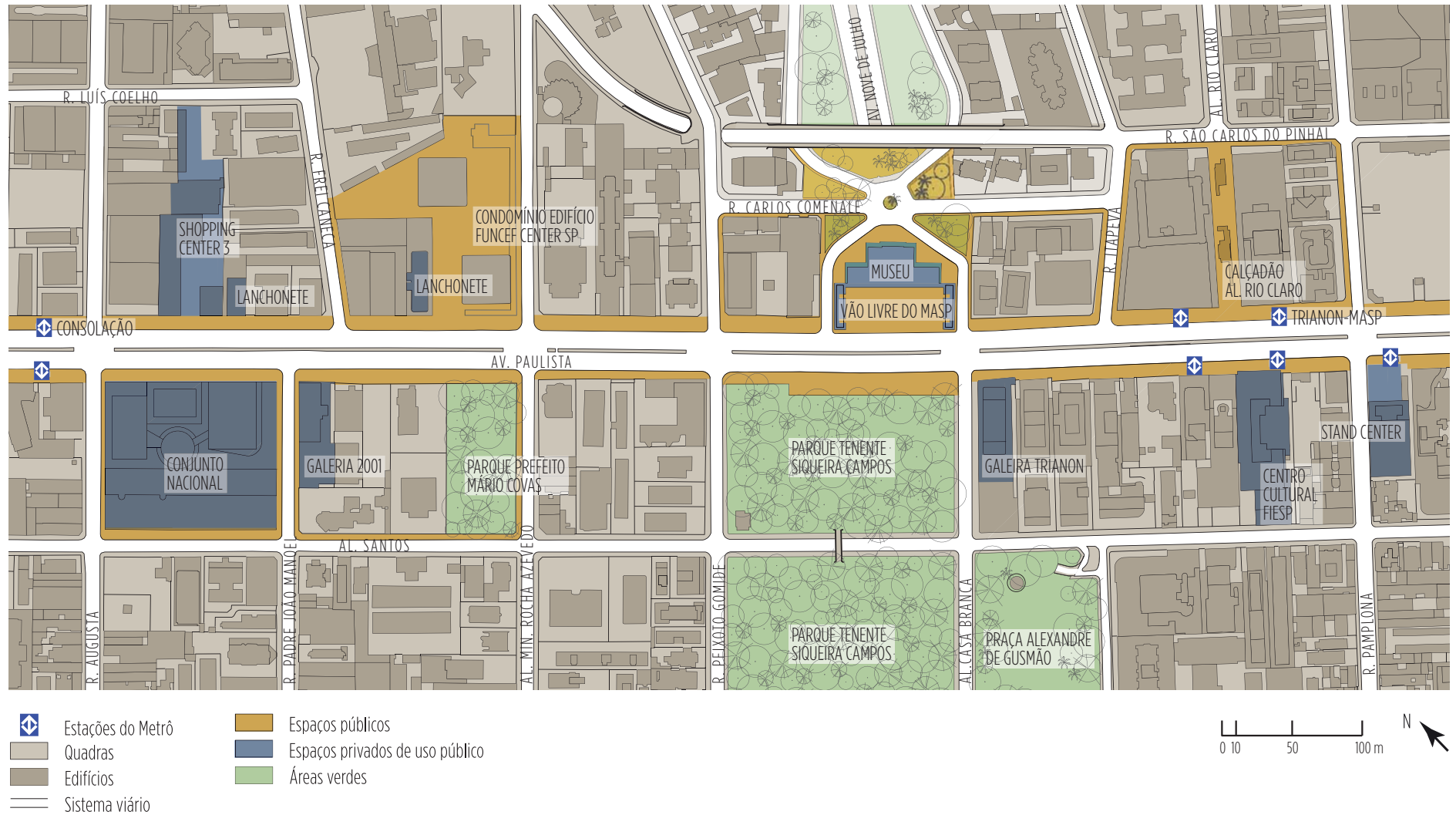
Além disso, oferece atividades educativas para o público, que vão desde visitas monitoradas para crianças e adultos, a cursos de história da arte, design, fotografia, desenho, gravura, moda, propaganda e formação de professores. Com um site interativo que agenda as visitas⁴⁴, o MASP é um dos edifícios mais visitados da Avenida Paulista.

Os parques também marcam presença pela avenida, como o Parque Tenente Siqueira Campos (mais conhecido como Parque Trianon) e o Parque Prefeito Mario Covas.

Além dos shoppings e galerias que possuem restaurantes, ainda é possível encontrar lanchonetes e cafés em prédios comerciais presentes em toda a avenida.

⁴⁴ <http://masp.art.br/masp2010/>

3.3.2. Diversidade – de espaços públicos



Mapa 10 - Mapa de espaços públicos e espaços privados de uso público da Avenida Paulista.

Em 1900 já era atendida por bonde, asfaltada com material todo importado da Alemanha em 1908, mesmo ano que as duas fileiras centrais de árvores são descartadas e as calçadas aumentadas para 6 m; e em 1911 a prefeitura compra o Parque Villon para transformá-lo no Parque Trianon, adquirindo também o terreno em frente, onde constrói o Belvedere do Trianon. O paisagismo do parque ficou a cargo do arquiteto inglês Barry Parker e o belvedere com o edifício em dois níveis foi projetado por Ramos de Azevedo. Este local foi se transformando em importante centro das atividades sociais da elite paulista (URSINI, 2004, p.28).

Apesar de ter sido direcionada a uma elite, a citação acima de URSINI (2004) mostra que desde a criação da avenida já havia uma preocupação com a implantação de espaços públicos. O conceito de “boulevard” embutido na implantação da avenida contava com a presença de espaços onde o homem pudesse passear, observar a cidade, ver e ser visto.

E, mesmo tendo passado por várias reformas, a avenida mantém características físicas que permitem aos cidadãos experimentar a cidade. Ela ainda é um ponto de encontro de jovens, trabalhadores e turistas.



Figura 86 - Vista da calçada ampla da Avenida Paulista.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Pelo Mapa 10 é possível verificar que a calçada exerce um papel fundamental como local de encontro. Com uma largura que varia de 9 a 13 metros, a avenida é hoje um ponto de encontro natural, um espaço democrático que recebe gente do mundo inteiro.

Reforçando mais ainda esse espaço como um lugar de convivência, a Avenida Paulista é palco de várias manifestações culturais, políticas e sociais que acontecem na calçada e na própria pista. Entre os eventos paulistanos que mais atraem turistas está a “Parada do Orgulho LGBT”. Segundo a SPTuris, em 2010 o evento atraiu mais de 400 mil pessoas. Utilizando as ruas e calçadas das

Avenida Paulista, a Parada Gay segue pela Rua da Consolação e termina na Praça Roosevelt.



Figura 87 - Vista da calçada em frente ao Parque Trianon MASP.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Outro evento muito tradicional que ocorre na Avenida Paulista é a corrida internacional de São Silvestre, assim como o Réveillon e o Natal iluminados promovidos pela prefeitura, com direito a shows de música e decorações natalinas.

Apesar de não ser o ponto com mais atrações da “Virada Cultural Paulista”, evento que dura 24 horas e acontece uma vez por ano nas ruas de São Paulo, a Avenida Paulista participa da festa com placos espalhados pelo MASP, Itaú Cultural e Casa das Rosas. A avenida também serve como ponto de encontro para

comemoração das torcidas paulistas nos campeonatos de futebol, bem como passeatas e manifestações populares e greves.



Figura 88 - Pessoas tomam a Avenida Paulista durante a “Parada do Orgulho LGBT”.
Fonte: www.folha.uol.com.br, 2012.

A avenida conta também com lugares e edifícios com seus próprios espaços de convivência, entre eles destacamos o Conjunto Nacional, o Shopping Center 3, o vão livre do MASP e os parques Tenente Siqueira Campos e Prefeito Mário Covas.

O interior do Conjunto Nacional, bem como os corredores do Shopping Center 3, são palco de exposições semanais.



Figura 89 - O interior do Conjunto Nacional conta com exposições frequentes.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Já o vão livre do MASP recebe todos os domingos a Feira de Antiquidades que é considerada uma referência nacional no setor. A feira acontece todo domingo e é tida como um dos melhores locais para colecionadores e amantes de arte. Oferece produtos variados, como artefatos de guerra, câmeras fotográficas, canetas antigas, porcelanas, cristais, brinquedos antigos, artigos náuticos, bonecas, imagens sacras etc.



Figura 90 - O vão livre do Masp recebendo a feira de artesanato.
Fonte: <http://www.guiadasemana.com.br/sao-paulo/em-casa/outros/feira-do-vao-livre-do-masp>

Além dos espaços públicos, os parques ganham destaque na Paulista. O Parque Tenente Siqueira Campos, o chamado Parque Trianon, conta com uma área de 48.600m² e oferece trilha, viveiro de aves, playgrounds, aparelhos de ginástica e pista de caminhada e cooper. Na calçada em frente ao parque também é possível comprar presentes na feira de artesanato que acontece todo domingo.

Já o Parque Prefeito Mario Covas, situado numa área de 5.000 m², possui um bicicletário, banheiros e um centro de informações aos turistas.



Figura 91 - Vista interna do Parque Tenente Siqueira Campos (Trianon).
Fonte: www.portaldaprefeitura.sp.gov.br



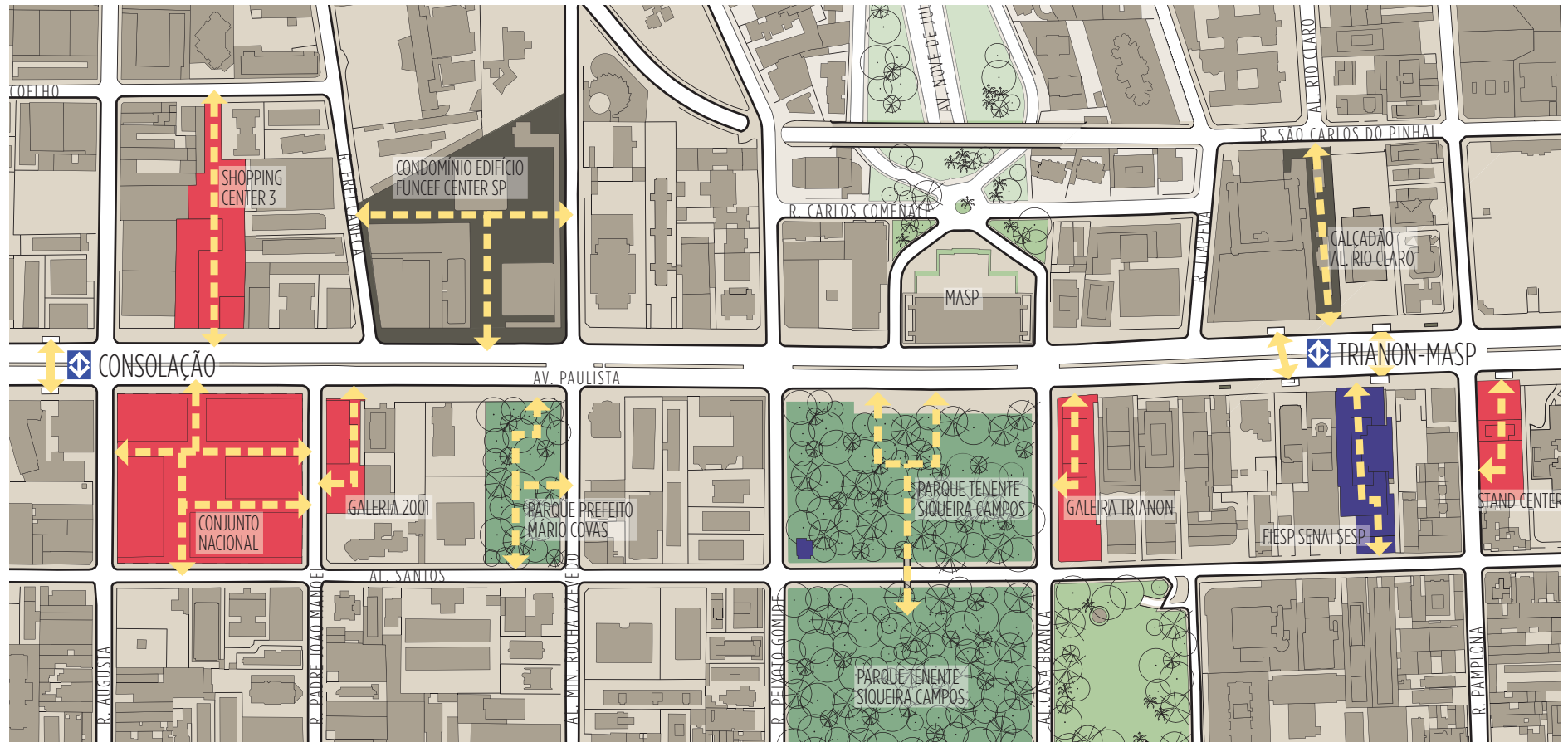
Figura 92 - Acesso pela Avenida Paulista do Parque Prefeito Mario Covas.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Vale lembrar que boa parte das galerias comerciais da avenida possui no térreo cafés e lanchonetes que servem de ponto de encontro e são verdadeiros espaços de convivência. Ou seja, são os espaços privados de uso público. Entre esses espaços destacamos o quiosque do Café do Ponto, do Conjunto Nacional, e o Starbucks da Galeria Trianon.

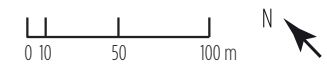


Figura 93 - Café do Ponto do Conjunto Nacional.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

3.3.3. Permeabilidade – física



- | | | | |
|--|-------------------|--|--|
| | Estações do Metrô | | Espaços permeáveis |
| | Edifícios | | Espaços públicos permeáveis |
| | Quadras | | Espaços comerciais permeáveis |
| | Quadras curtas | | Espaços institucionais permeáveis |
| | Sistema viário | | Espaços públicos (de lazer) permeáveis |
| | Áreas verdes | | |



Mapa 11 - Mapa de espaços permeáveis da Avenida Paulista.

Inserida num trecho urbano de tipologia regular e com uma extensão de 2,7 km, a Avenida Paulista é cortada por inúmeras ruas no sentido transversal, o que a torna uma via permeável do ponto de vista físico. Dentre essas vias destacam-se: Rua Augusta, Rua Pamplona, Alameda Campinas, Rua Bela Cintra, Rua Haddock Lobo, Alameda Ministro Rocha Azevedo, entre outras. Além disso, possui quadras curtas, de cerca de 120 x 150 metros, o que garante uma ampla possibilidade de encontros e de negócios.



Figura 94 - Uma das entradas da Estação Trianon-Masp.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

A avenida conta ainda com a permeabilidade oferecida pelo Metrô, através das estações Consolação, Trianon-Masp e Brigadeiro

da Linha 2 – verde, e por meio da estação Paulista da Linha 4 – amarela, que fica localizada na Rua da Consolação.

A Avenida Paulista conta também com a ciclofaixa⁴⁵ aos domingos e feriados que abrange os 2,7 Km da avenida e funciona das 7h às 16h.



Figura 95 - Ciclofaixa da Avenida Paulista.

Fonte: <http://veja.abril.com.br/noticia/brasil/avenida-paulista-estrea-ciclofaixa-aos-domingos>

⁴⁵ Implantada desde 30/08/2009, a “Ciclofaixa da Cidade de São Paulo” é um projeto da Prefeitura Municipal de São Paulo que disponibiliza uma das faixas de veículos para o uso exclusivo de bicicletas, restringindo o uso do automóvel e sua velocidade controlada. O trecho liga a Rua da Consolação à Praça Osvaldo Cruz. O projeto conta ainda com apoio de funcionários da prefeitura para manutenção das bikes e orientação nos cruzamentos. Fonte: <http://ciclofaixa.com.br/home/>

Além das quadras curtas, outro fator que contribui para a permeabilidade física da avenida na escala do pedestre é a presença de “espaços de fruição”, que são espaços públicos que ficam permanentemente abertos. Como é o caso da quadra onde está o Condomínio Centenco Plaza, com uma área de esplanada de quase 10 mil m², e do calçadão da Alameda Rio Claro (ver Figuras 96, 97 e 98).

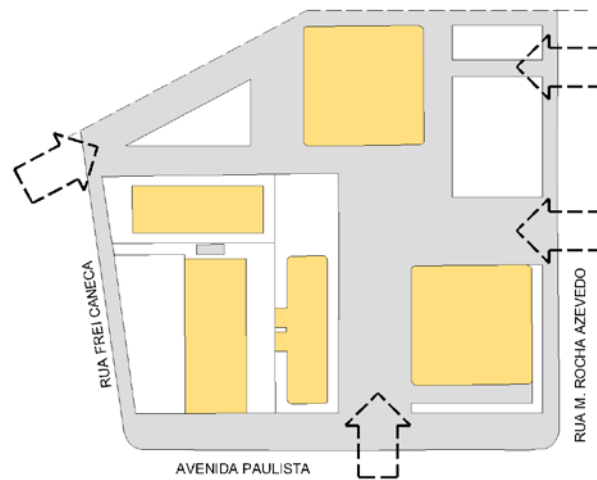


Figura 96 - Permeabilidade física no Condomínio Centenco Plaza.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

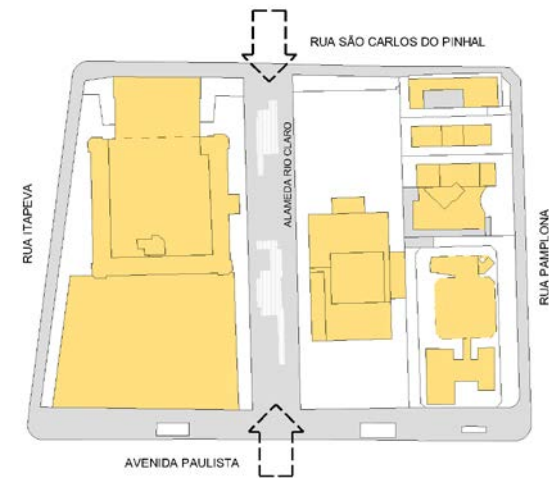


Figura 97 - Permeabilidade física na Alameda Rio Claro.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Outra forma de permear por entre as quadras da Avenida Paulista é caminhar por alguns estabelecimentos comerciais, como é o caso do Conjunto Nacional, que permite o acesso pelas ruas Augusta e Padre João Manuel e Alameda Santos; a Galeria 2001, que dá acesso pela Avenida Paulista e Rua Padre João Manuel; o Shopping Center 3, que é acessado tanto pela Avenida Paulista quanto pela Rua Luis Coelho; a Galeria Trianon, que possibilita o acesso pela Avenida Paulista e pela Alameda Casa Branca; e o prédio da Fiesp, que permite acesso pela avenida e pela Alameda Santos.



Figura 98 – Vista do prédio da FIESP pela Alameda Rio Claro.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Além dos estabelecimentos comerciais, os dois parques situados no trecho estudado permitem a passagem por entre seus espaços. É o caso do Parque Tenente Siqueira Campos (Parque Trianon), que permite acesso pela Avenida Paulista, Alameda Santos e Rua Peixoto Gomide, e do Parque Prefeito Mario Covas, que permite acesso pela Avenida Paulista, pela Alameda Santos e pela Rua Ministro Rocha Azevedo.

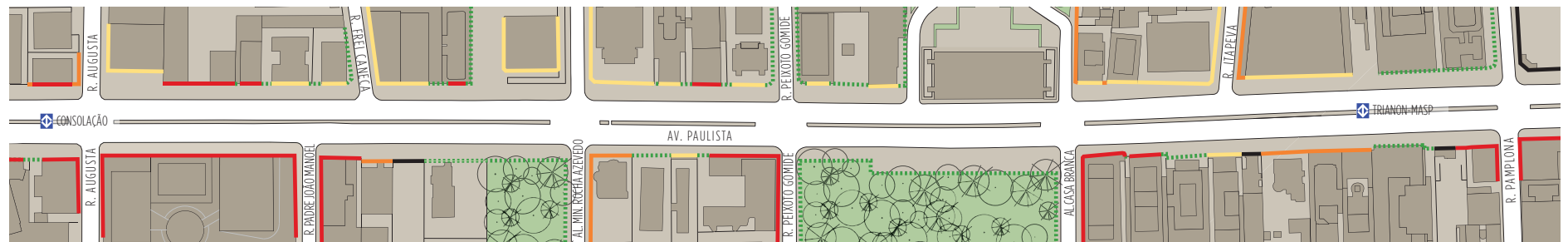


Figura 99 - Entrada do Shopping Center 3 pela Rua Luis Coelho.
Fonte: Site oficial do Shopping Center 3.

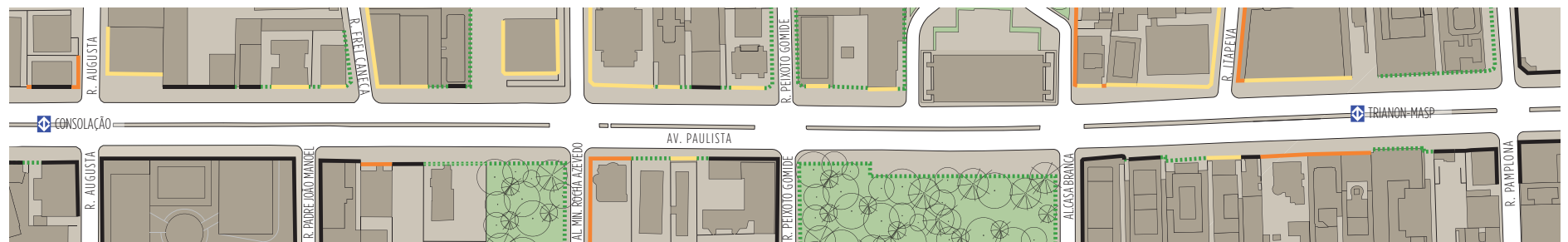


Figura 100 - Galeria Trianon – acesso pela Avenida Paulista e pela Alameda Casa Branca.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

3.3.4. Permeabilidade – visual



DIA



NOITE



- | | |
|--|---|
|  Edifícios | Tipos de interface público/privado |
|  Quadras |  Frontaria ativa |
|  Sistema viário |  Janela |
|  Áreas verdes |  Gradil |
| |  Muro |
| |  Muro baixo |

Mapa 12 - Mapa de frontarias (diurno e noturno) da Avenida Paulista.

Diferentemente da Rua São Bento, a Avenida Paulista não proporciona sensações tão diferentes de dia e de noite. Isso ocorre não só pela presença marcante de um público noturno (principalmente atraído pelos usos culturais e de entretenimentos), mas também em função da transparência das edificações e de suas relações com o espaço público.



Figura 101 - Vista da Avenida Paulista durante a noite.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Por meio do Mapa 12 é possível perceber que a Avenida Paulista possui uma variedade de tipologias de interface com o espaço público. É possível encontrar desde vitrines com vidros,

edifícios com gradis e muros baixos até estabelecimentos comerciais com portas de aço de enrolar, mas em menor número. E mesmo que essas lojas utilizem as portas de enrolar, o horário de funcionamento delas é mais flexível e, por isso, a relação com o espaço público é mais duradoura.



Figura 102 - Vitrines da Avenida Paulista iluminadas a noite.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Esses exemplos de interface podem ser facilmente identificados pelas linhas azuis no mapa de frontarias. Elas representam janelas, vitrais ou vitrines que garantem a permeabilidade visual independentemente do horário de abertura

do estabelecimento comercial. Presentes principalmente nas lojas, nas agências bancárias e nas entradas dos edifícios comerciais e residenciais, esse tipo de interface colabora com a sensação de segurança do pedestre.



Figura 103 - Fachada de vidro do Café Starbucks - exemplo de permeabilidade visual através da transparência da fachada.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Já as linhas vermelhas representam o que chamamos de “frontarias ativas”, ou seja, de dia se mantêm totalmente abertas e, à noite, ficam completamente fechadas. São raros esses exemplos na Avenida Paulista.



Figura 104 – Exemplo de frontaria ativa numa galeria comercial.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 105 – Exemplo de transparência por meio de fachada composta por janelas e portas do Banco Itaú – exemplo de permeabilidade visual.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 106 - Faculdade Anhembi Morumbi – exemplo de fachada com transparência.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Representando os gradis ou muros translúcidos, as linhas verdes mostram que certos estabelecimentos delimitam o espaço público do privado sem bloqueio visual. Isso ocorre principalmente nas laterais dos lotes, utilizados para acesso de veículos. Mas essa característica também pode ser percebida em alguns edifícios comerciais.

Os muros baixos estão presentes junto aos bancos e edifícios comerciais, e são representados no mapa com linhas amarelas.



Figura 107 - Gradil no prédio da Fiesp – exemplo de permeabilidade visual.

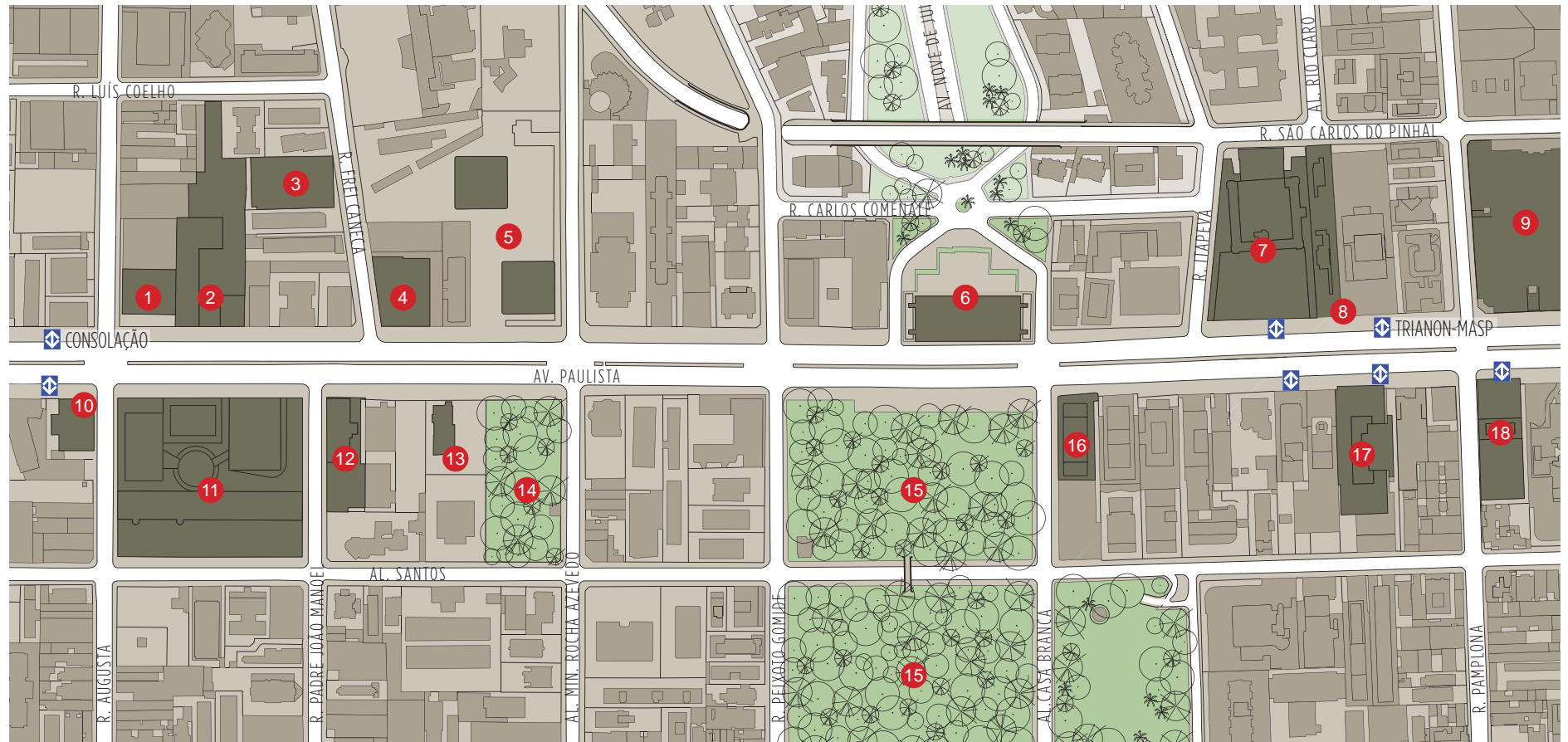
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



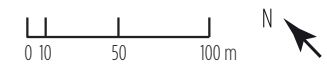
Figura 108 - Edifício do Banco Bradesco – exemplo de fachada com muro baixo.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

3.3.5. Legibilidade – referência visuais



- | | | | | |
|---|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|  | Estações do Metrô | 1 Banco Safra | 8 Calçadão Al. Rio Claro | 15 Parque Ten. Siqueira Campos |
|  | Referências visuais | 2 Shopping Center 3 | 9 Terreno Matarazzo | 16 Galeria Trianon |
|  | Edifícios | 3 Crowne Plaza Hotel | 10 Banco do Brasil | 17 FIESP |
|  | Quadras | 4 Edifício Sul Americano | 11 Conjunto Nacional | 18 Stand Center |
|  | Sistema viário | 5 Cetenco Plaza | 12 Galeria 2001 | |
|  | Áreas verdes | 6 MASP | 13 Imóvel Tombado | |
| | | 7 Edifício Brazilian Financial Center | 14 Parque Pref. Mário Covas | |



Mapa 13 - Mapa das referências visuais da Avenida Paulista.

São inúmeras as referências visuais da Avenida Paulista. Elas são conhecidas não só pelos paulistanos, mas pelos brasileiros, como é possível verificar no Mapa 13. Entre as referências visuais destacamos no trecho estudado o MASP, o Conjunto Nacional, o edifício da FIESP, o edifício do Banco Safra e o Centenco Plaza.

Com uma estrutura vermelha e uma caixa de vidro suspensa, o Museu de Arte de São Paulo – MASP – é uma referência visual que ajuda moradores e visitantes e se localizarem na avenida.



Figura 109 - MASP.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

De autoria do arquiteto David Lebeskind, o projeto do Conjunto Nacional também se destaca na paisagem. O conjunto se dispõe entre duas lâminas: uma horizontal, que ocupa toda a

quadra e é composta de “brises” horizontais, e uma vertical, que corresponde às torres corporativas e residencial.



Figura 110 - Conjunto Nacional.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

A sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo – FIESP – ocupa um dos edifícios mais interessantes da Avenida Paulista. Projetado pelo escritório Rino Levi Arquitetos Associados, e construído em 1979, a fachada da FIESP se destaca pela sua forma piramidal de cor preta. Dividido em dois blocos superpostos, o prédio, além de bonito, é funcional, pois a progressão dos andares em direção ao topo em formato de pirâmide garante maior insolação aos andares inferiores.



Figura 111 - Edifício da FIESP.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Com 24 andares, o edifício sede do Banco Safra também se destaca na paisagem por meio de suas tiras de mármore rosa e caixilhos de vidro. Já os edifícios Brazilian Financial Center e o Sul-Americano se tornam referência no final do ano, época em que são decorados para as festas natalinas.

Dentre os edifícios que abrigam usos institucionais e que são destaque na avenida, destacam-se os edifícios do Tribunal Regional Federal e do Banco Central, instalados no Condomínio Centenco Plaza.



Figura 112 - Edifício do Banco Safra.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 113 - Edifício Brazilian.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 114 - Edifício Sul-Americano.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 115 - Edifício do Tribunal Regional Federal (Condomínio Centenco Plaza) e Edifício do Banco Central ao lado.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Fora do trecho estudado ainda é possível encontrar vários edifícios que servem de referência para visitantes e moradores. São eles: o prédio da Gazeta, o edifício sede do City Bank, a Casa da Rosas, o Edifício Paulicéia, o Edifício Savoy, o Palácio 5ª avenida e o Edifício Nações Unidas, além das sedes do Clube Homs, o Instituto Pasteur, o Hospital Santa Catarina, a Igreja São Luis e o Colégio Rodrigues Alves.

3.3.6. Legibilidade – tipologias arquitetônicas



Mapa 14 - Perfil da Avenida Paulista.

O momento da verticalização da Avenida Paulista se inicia nos anos de 1940, modificando o perfil da ocupação da via com a ampliação do quadro social de seus moradores e alterando o estilo arquitetônico. A arquitetura eclética cede espaço para arquitetura modernista. Segundo Ursini (2004, p. 31) “a metrópole necessita de uma nova estética que acompanhe a velocidade de suas transformações e simbolize sua modernização”.

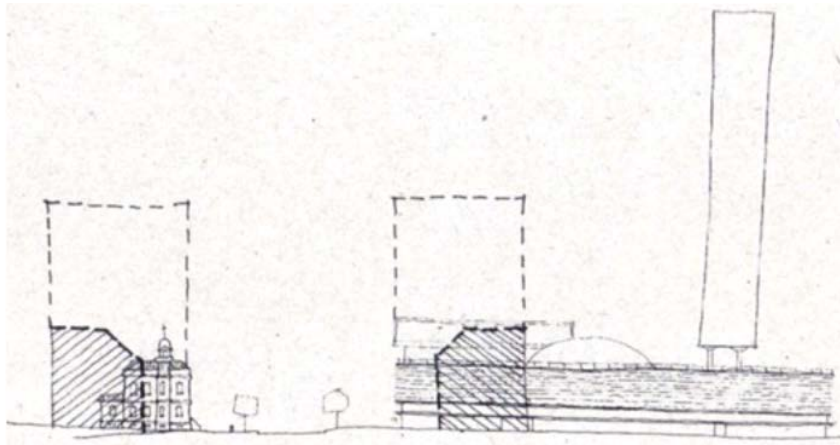


Figura 116 - Corte típico da Avenida Paulista.
Fonte: Ursini, 2004, p.31.

Acima, na Figura 116, um corte típico da avenida na década de 1950 com o gabarito já alterado para acomodar os primeiros

edifícios residenciais da avenida. Sobreposto, com linhas tracejadas, está um corte esquemático da avenida francesa Champs-Élisées com 70 metros.

A Avenida Paulista ainda mantém exemplares do início do século XX. Ou seja, como é possível verificar no Mapa 14, há uma variedade muito grande de estilos arquitetônicos na via. Isso torna o caminhar pela avenida um grande prazer arquitetônico, pois podemos encontrar desde antigos palacetes dos barões de café até edifícios inteligentes e sustentáveis. Ou seja, num mesmo lugar conseguimos avistar vários estilos arquitetônicos que ajudam o visitante a se localizar.

Além da variedade de tipologias, a avenida conta com implantações também bem variadas. É possível encontrar edifícios que foram construídos no alinhamento do lote, ou seja, junto à calçada, assim como edifícios que mantêm os recuos frontais da época dos casarões.

Essa feliz combinação, diversidade arquitetônica e diversidade de implantação, ajuda o visitante a se localizar, tornando assim o lugar mais seguro. A foto a seguir mostra essa relação em um trecho da avenida.



Figura 117 - Trecho da Avenida Paulista entre a Alameda Casa Branca e Rua Pamplona.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 118 - Trecho da Avenida Paulista junto à Rua Pamplona – vista das antenas sobre os edifícios.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Além dos próprios edifícios, as antenas localizadas no topo dos edifícios também é uma marca da avenida. O recuo frontal de boa parte dos edifícios ajuda também na legibilidade da avenida. Para Ursini (2004):

A linearidade da avenida se realça através de uma perspectiva profunda, pontuada de prismas, ora sólidos, ora reluzentes, dependendo do período de sua construção (URSINI, 2004, p. 25).



Figura 119 - Vista da Avenida Paulista entre as ruas Augusta e Frei Caneca – morfologias variadas.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

3.3.7. Conforto – físico e ambiental



Mapa 15 - Mapa de conforto físico e ambiental da Avenida Paulista.

O Mapa 15 demonstra que caminhar pela Avenida Paulista é uma tarefa fácil do ponto de vista do conforto. Além da largura confortável da calçada, que varia de 9 a 13 metros, a avenida possui uma gama variada de mobiliário urbano.

As calçadas, além de largas, possuem um tipo de piso adequado ao fluxo intenso de pedestres: o concreto, ideal para uso frequente e contínuo. O material que facilitou a circulação do pedestre, sejam idosos, crianças ou mulheres com carrinho de bebê ou de salto alto. A estimativa é que passe pela via 1,5 milhão de pessoas todos os dias.

A reforma do piso da Avenida Paulista ocorreu em 2007, quando o antigo piso de mosaico português foi trocado pelas placas de concreto moldadas in loco. Apesar de algumas críticas por conta da retirada de um piso tão tradicional na cidade, o novo piso proporciona mais estabilidade aos pedestres e principalmente aos portadores de mobilidade reduzida. O concreto elimina os desníveis, pois é liso, antiderrapante e sem nenhum tipo de interferência. Além do piso, a reforma contemplou a acessibilidade para as pessoas com deficiência visual, com a instalação de pisos podotáteis de alerta e direcional.



Figura 120 - Calçada da avenida – piso de concreto com piso podotátil.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 121 - Calçada da avenida - piso de concreto com piso podotátil.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Além da calçada confortável, a Avenida Paulista possui mobiliário urbano que proporciona mais conforto ao pedestre.

Entre eles destacamos:

- As floreiras, vasos e árvores podem ser encontrados dispersos nas calçadas, mas não são representativos do ponto de vista do meio ambiente;
- As lixeiras são presença marcante na avenida;
- As bancas de jornal também são frequentes na avenida;



Figura 122 - Exemplos de floreiras e árvores da avenida.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 123 - Lixeira característica da Avenida Paulista – há unidades distribuídas ao longo de toda sua extensão.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 124 - Uma das duas bancas de jornal situadas na frente do Parque Tenente Siqueira Campos.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 125 - Conjunto de proteção ao pedestre formado por: gradil, floreira, placas e faixa de pedestres.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

- O gradil de proteção ao pedestre implantado em quase todas as esquinas da avenida;
- Os pontos de ônibus estão bem distribuídos na avenida, a cada 300 metros;



Figura 126 - Ponto de ônibus localizado em frente ao Parque Tenente Siqueira Campos.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

- Os orelhões podem ser encontrados facilmente nas calçadas da avenida. Em 2012 eles receberam um decoração especial feita por artistas renomados, a fim de conscientizar a população da necessidade de manter esse bem público;



Figura 127- Exemplo de um orelhão decorado na Avenida Paulista.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 128 - Exemplo de um orelhão decorado na Avenida Paulista, junto do poste de rua, do gradil de segurança ao pedestre e da floreira.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

A falta de bancos públicos é notória na avenida. Basta olhar com atenção para as várias floreiras espalhadas pela calçada para perceber que elas se tornam “bancos”.



Figura 129 - Pedestres utilizam floreiras para descansar na falta de bancos públicos.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

A avenida ainda conta com caixas de correio distribuídas por suas calçadas, postes de iluminação no canteiro central da avenida e postes semaforizados para pedestres.

A presença de bancos públicos só é percebida nos espaços de convivência da via, como o espaço do Condomínio Centenco Plaza, o calçadão da Alameda Rio Claro, a galeria do Conjunto Nacional, os parques e galerias comerciais.



Figura 130 - Banco ao fundo na Al. Rio Claro.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



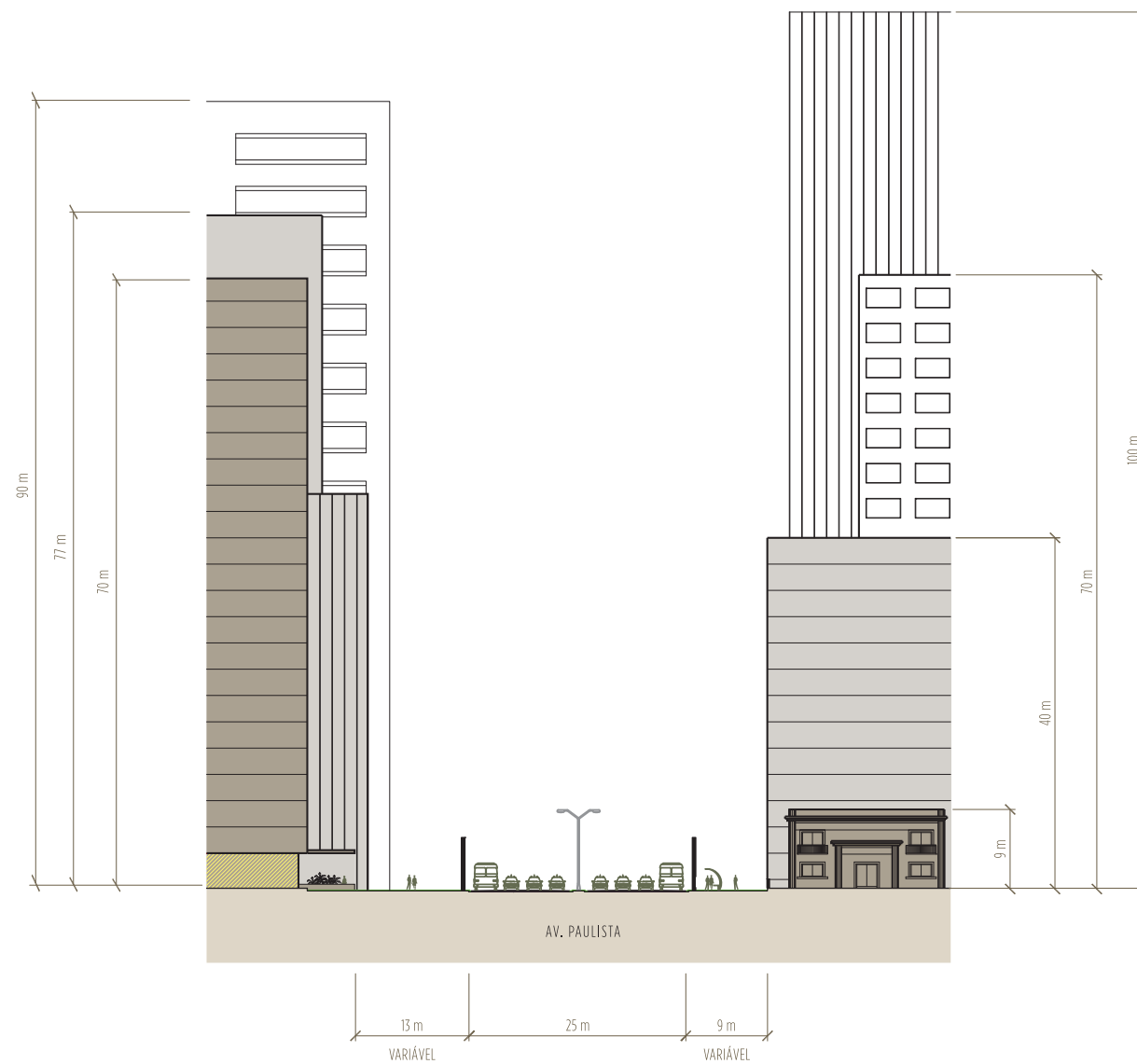
Figura 131 - Banco do Condomínio Centenco Plaza.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Apesar da avenida não contar com a presença de uma arborização viária, ainda é possível em alguns trechos se proteger do sol, das chuvas e das intempéries em geral, por meio de elementos arquitetônicos. Isso pode ser observado nas marquises, nos beirais e nos mais variados elementos arquitetônicos que proporcionam esse conforto.



Figura 132 - A marquise do Conjunto Nacional proporciona ao pedestre uma caminhada segura e longe das intempéries.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

3.3.8. Conforto – sensorial



Corte 2 - Corte esquemático da Avenida Paulista.

O Corte 2 acima proposto representa a relação entre a altura dos edifícios e a largura da Avenida Paulista. Com quatro pistas de rolamento em cada um dos sentidos, a avenida é uma das mais largas da cidade e possui alguns dos edifícios mais altos de São Paulo.

Já o corte abaixo mostra como a avenida era horizontal há quase um século, e manteve por quase meio século uma relação com a altura dos edifícios de cerca de 1:2.

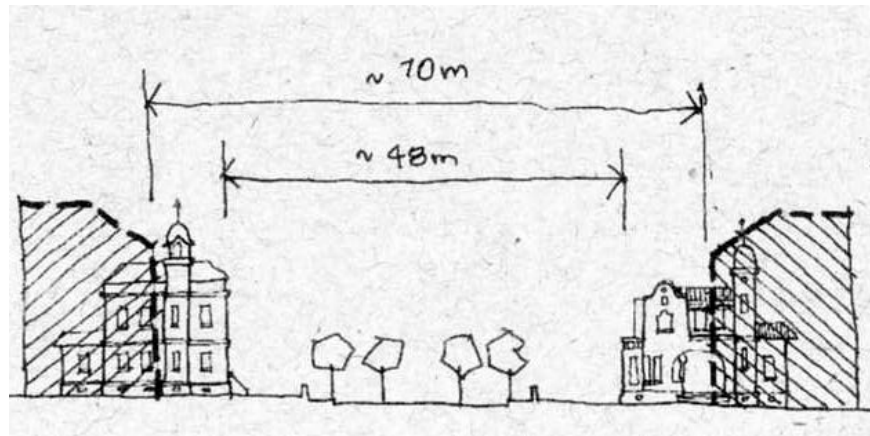


Figura 133 - Corte típico da avenida no começo do século XX, com 48 metros de largura (o corte hachurado faz uma comparação com a largura da avenida francesa Champs-Élisées com 70 metros).

Fonte: Ursini, 2004, p.19.

Apesar de ter sofrido alterações apenas nas edificações, a largura generosa da avenida permite até hoje que sua relação com a altura dos edifícios seja harmoniosa.

A distância média entre o alinhamento dos prédios é de 45 metros e a altura média dos edifícios, de 80 metros. Portanto, a relação entre a largura da rua e a altura dos edifícios é de cerca de 2:1.



Figura 134 - A relação amigável entre a largura da avenida e a altura dos edifícios pode ser percebida ao longo de toda a via.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

A sensação de conforto ao andar pela avenida pode ser percebida também por meio dessa relação. A largura da via consegue manter essa sensação, e por mais que os prédios tenham gabarito alto, nos sentimos acolhidos, seguros. O canteiro central e a presença marcante das calçadas largas confirmam essa sensação de conforto. Além disso, a topografia ajuda nessa sensação, uma vez que a avenida está instalada numa cota única, o que garante uma amplitude visual.



Figura 135 - A topografia e a implantação retilínea garantem uma amplitude visual à avenida.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

3.3.9. Considerações à Avenida Paulista

As características urbanísticas da Avenida Paulista garantem ao visitante uma boa recepção. Seja por meio de sua diversidade urbana, por meio de sua permeabilidade, legibilidade ou conforto, a avenida é um lugar agradável para se visitar e para permanecer.

A diversidade de usos decorrente das tipologias da maioria das edificações ajuda a manter a dinâmica urbana em qualquer horário e em qualquer dia da semana. Dinâmica essa que é fortemente influenciada pela facilidade de acesso em escala global, pois a via está próxima de importantes ruas e próxima do metrô. Já do ponto de vista da escala local, a permeabilidade física da avenida ganha força com as quadras curtas e as aberturas (ou ruas internas) dos edifícios no pavimento térreo que garantem o fluxo intenso de pedestres.

Ou seja, a diversidade é complementada pela permeabilidade e vice-versa. Como é o caso do Conjunto Nacional, Galeria 2001 ou Shopping Center 3.

Permeabilidade essa que pode ser percebida também nas mais variadas interfaces entre espaço público e privado. Isso é, as vitrines das lojas ou os gradis das entradas dos edifícios garantem

ao visitante a certeza de uma co-presença, item fundamental para a sensação de segurança do local.

E essa permeabilidade visual da Avenida Paulista também ocorre em função da morfologia das edificações. Aqui, diferentemente do que ocorre na Rua São Bento, as possibilidades de se permear com o olhar aumentam até mesmo quando as lojas se fecham. E isso deve tanto em função da existência dos recuos laterais quanto pelo uso intenso do vidro e de gradis.

Essa transparência presente nas fachadas dos edifícios, somada aos usos variados da avenida, garante uma sensação de segurança. Afinal, a permeabilidade em si já é um fator positivo, mas quando ela se une à diversidade de usos, aí sim a sensação de segurança se torna mais completa. Afinal, nada mais seguro que caminhar numa rua onde é possível ver o que está acontecendo no interior dos edifícios, sejam eles privados ou públicos.

E a sensação de segurança pode aumentar quando o visitante caminha por uma avenida repleta de edifícios ícones ou edifícios “famosos”. Prédios como o Masp, a sede da FIESP ou o Conjunto Nacional ajudam na leitura do lugar e orientam o visitante no rumo que deve tomar.

Do ponto de vista dos espaços públicos, a calçada por si só já cumpre o papel de espaço de encontro. Segura e confortável, as calçadas da Paulista garantem o caminhar confortável para milhares de frequentadores, entre eles trabalhadores, turistas e skatistas. Esse último grupo em particular vem tomando as calçadas da Paulista nos finais de semana, o que mostra uma nova função de entretenimento e lazer da avenida.

Além dos espaços públicos, vale mencionar a presença marcante de espaços privados de uso público que garantem mais opções para os visitantes. As galerias, situadas no pavimento térreo dos edifícios comerciais, contribuem para a vitalidade da avenida nos mais variados horários.

A Avenida Paulista oferece conforto. Tirando a falta de bancos, que é uma falha em toda a cidade de São Paulo, é possível encontrar conforto ao andar pela calçada, por conta do material utilizado no piso, na sinalização, nos gradis colocados nas esquinas para proteger os pedestres, nas várias faixas de pedestres com semáforo, nos vários orelhões espalhados pela avenida, entre outros elementos.

Em resumo, praticamente todos os atributos espaciais de hospitalidade urbana podem ser encontrados na Avenida Paulista. E

mesmo do ponto de vista dos atributos intangíveis, a via se destaca. Além de sua localização privilegiada em uma colina, o que garante logo de cara amplos visuais e um clima mais ameno, a avenida está presente no imaginário dos brasileiros. Seja assistindo à corrida de São Silvestre no final do ano, seja assistindo a algum show ou comemorando o campeonato de seu time, as características espaciais da Avenida Paulista parecem contribuir para a condição de espaço hospitaleiro.

3.4. Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini

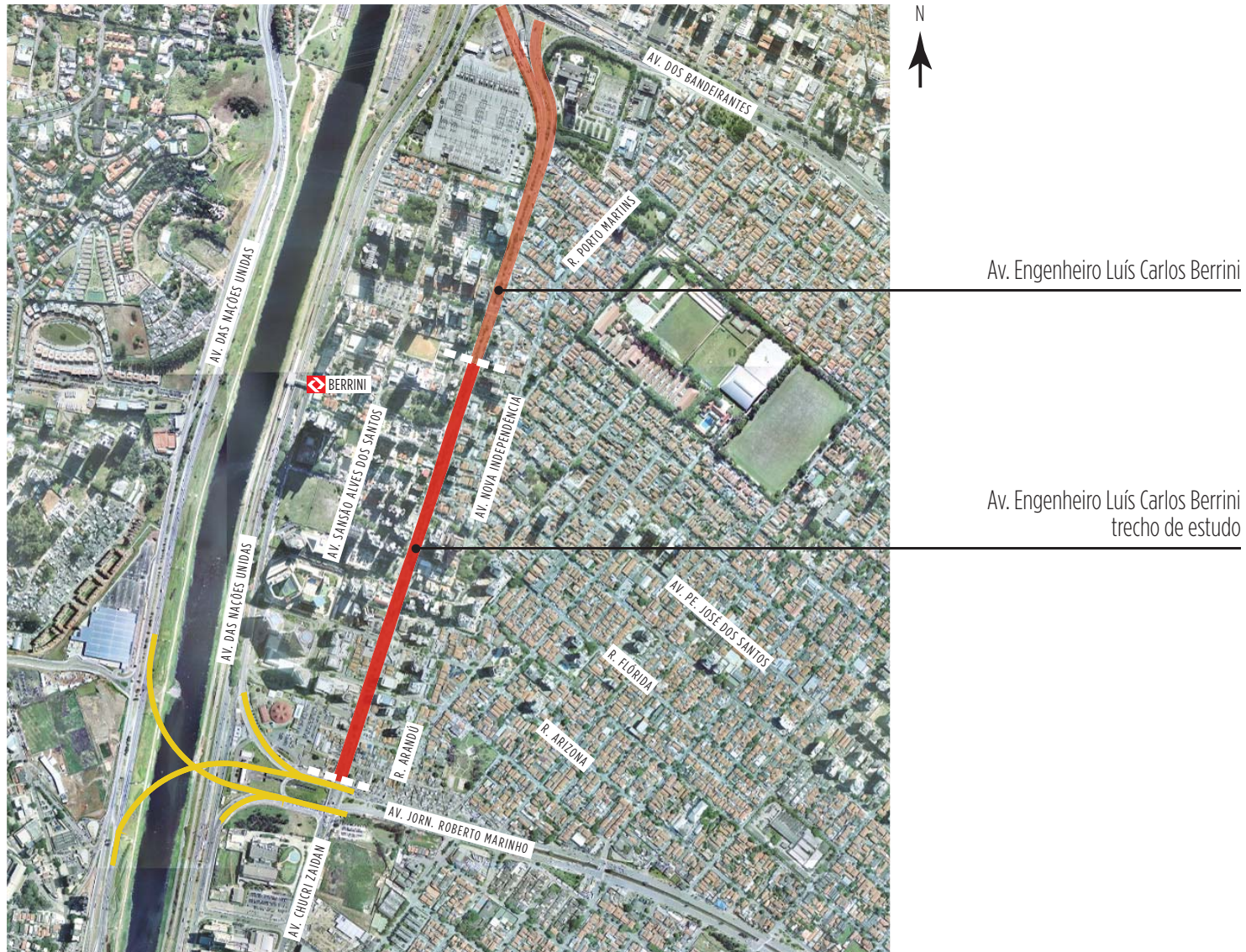


Figura 136 - Foto área da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini e entorno. Fonte: Mapa Digital da Cidade - MDC, 2004.

Situada em uma área próxima a várzea do Rio Pinheiros e implantada junto ao antigo córrego da Traição, a avenida é praticamente plana (cota 735m) e tem uma extensão total de cerca de 1,7 Km.



Figura 137 - Vista da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.

Fonte: <http://www.geolocation.ws/v/P/12743574/av-eng-luis-carlos-berrini/en>

Batizada com o nome do engenheiro civil ítalo-brasileiro formado pela escola Mackenzie, a via teve seu processo de conformação consolidado só a partir de meados dos anos de 1970, a partir do desenvolvimento do setor terciário, relacionado com a

atuação dos irmãos Carlos e Roberto Bratke e de Francisco Collet (NOBRE, 2000).

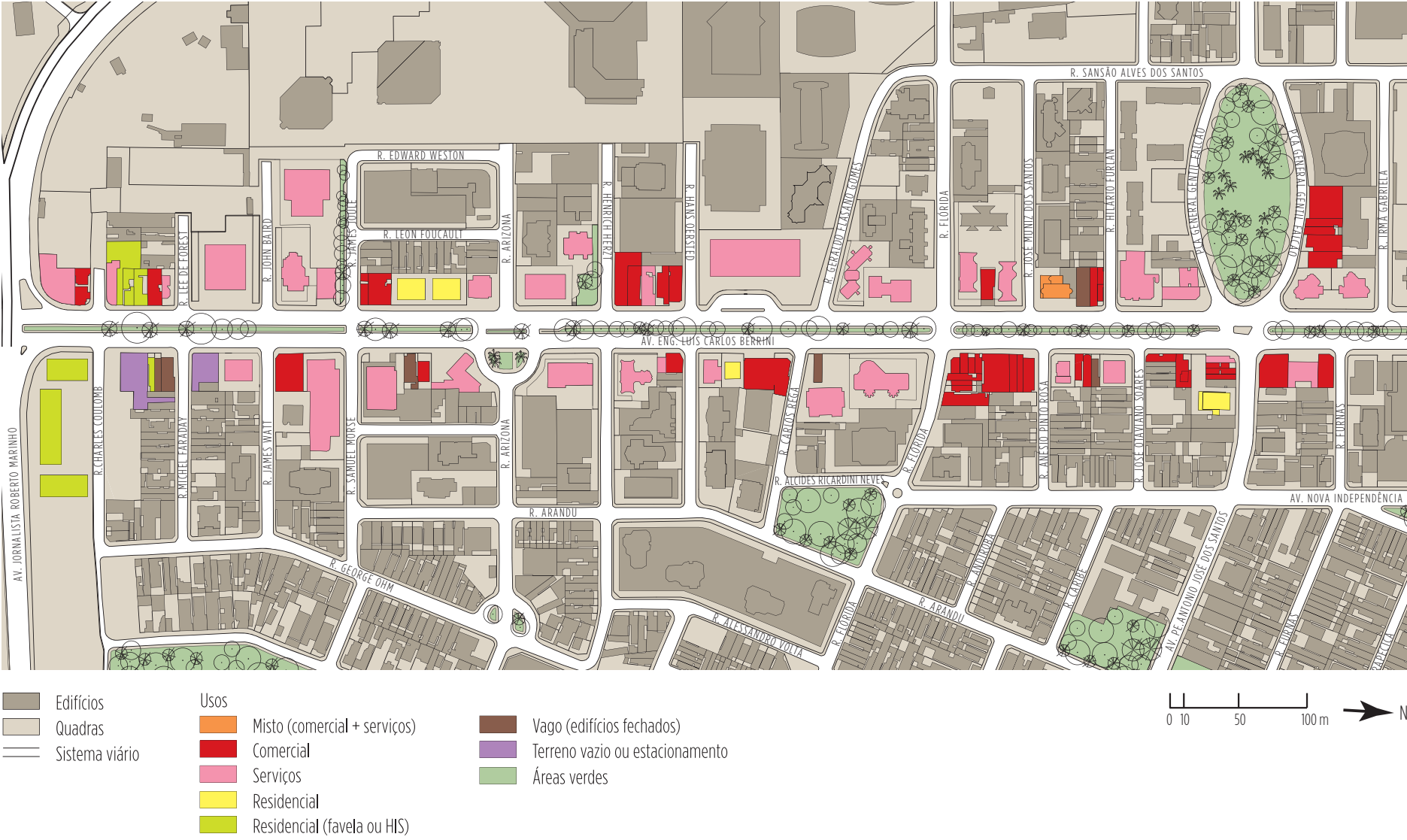
Os arquitetos procuravam áreas alternativas para os centros de negócios da capital, que ainda se concentravam na região das avenidas Paulista e Brigadeiro Faria Lima, mas que registravam preços muito altos para os terrenos (NOBRE, 2000). Escolheram o Brooklin Novo: uma área de fácil acesso para importantes avenidas da zona sul, como Nações Unidas (Marginal Pinheiros), Água Espraiada (atual Avenida Jornalista Roberto Marinho), Bandeirantes e Santo Amaro. Além disso, essa área estava próxima de bairros residenciais de alto padrão. Na lista há exemplos como Chácara Flora, Morumbi, Alto da Boa Vista, Campo Belo, Moema, Vila Olímpia e Itaim-Bibi.

Para Tourinho (2004), a importância da Berrini resulta da forma como a via foi implementada, a partir do investimento maciço de um único grupo na configuração de uma peça urbana de grandes proporções. Para a autora:

a invenção da avenida Berrini, como centro empresarial, não deixou de ser uma aventura especulativa levada a cabo por um grupo de investidores imobiliários privados que soube tirar proveito de sua condição privilegiada de incorporadores, empreiteiros e arquitetos, conhecedores dos planos de investimento do poder público numa região até então periférica e favelizada (TOURINHO, 2004, p. 376).

Isso resolveria duas questões: sua inserção no mercado como empresa incorporadora e construtora e a apropriação quase completa da valorização do solo promovida com o novo uso. A Berrini “nasce” para concorrer com a Avenida Paulista e já leva vantagem, pois oferece preços mais vantajosos para os terrenos vagos.

3.4.1. Diversidade – de usos



Mapa 16 - Mapa de uso do solo da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.

A solução de projeto adotada na primeira fase de implantação da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini incluía um sistema construtivo que permitisse grandes vãos livres, tanto no pavimento térreo quanto nos pavimentos tipos. Mas a preocupação com a economia acabou por reduzir o número de garagens nessa etapa para uma só nos primeiros edifícios da avenida. E o pavimento térreo, que poderia ser ocupado por galerias comerciais, acabou sendo utilizado para estacionamento.

Esse modelo de projeto é adotado até hoje. A diferença é que os novos edifícios projetados já não possuem garagem em seu pavimento térreo, porém também não contam com usos comerciais e de serviços. O que se vê é apenas o saguão do edifício utilizado para recepção ou salas comerciais.

O resultado é uma carência de serviços e de comércio local na avenida. No trecho estudado foram encontradas só cinco lojas que fazem frente para a rua e apenas um edifício de uso misto. Mas como a via faz divisa com o bairro do Brooklin, é possível perceber que algumas ruas transversais possuem um comércio local mais consolidado que chega até as imediações da Berrini, como é o caso das ruas Flórida e Arizona e da Avenida Padre Antônio José dos Santos. Nesses locais ainda é possível verificar certa diversidade. Na

esquina da Berrini com a Rua Flórida, por exemplo, encontra-se uma loja de vestuário moda praia, café e lavanderias.



Figura 138 - Uma das poucas lojas de rua da avenida.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Vale lembrar que ao redor na Praça General Gentil Falcão (continuação da Rua Padre Antonio José dos Santos) há um comércio de rua diversificado com restaurantes, cafés, salões de beleza, lavanderias e mercadinhos, além de torres residenciais e corporativas. Na lista estão o restaurante naturalista, uma agência do Banco do Brasil, uma lavanderia 5àSec, um mercadinho, o salão de beleza SOHO e uma floricultura.

A área estudada está localizada entre os shoppings Morumbi, a cerca de 1 km de distância, e Vila Olímpia, a cerca de 1,5 km. Vale lembrar que o Shopping Cidade Jardim está mais próximo ainda da avenida, cerca de 800 metros, porém está situado do outro lado da Marginal Pinheiros e não possui acesso para pedestres.



Figura 139 - Restaurante da avenida.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Mas o predomínio de usos na avenida é mesmo o de torres de escritórios. Como consequência desse perfil, há uma quantidade grande de padarias, bares, restaurantes e lanchonetes instalados na via para atender às pessoas que trabalham nesses prédios. O

problema é que esse setor de serviços e comércio costuma fechar à noite e aos finais de semana.



Figura 140 – Estabelecimento comercial aberto apenas no período diurno.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

O único prédio de uso misto no trecho estudado é o Edifício Berrini Lavra, que tem uma loja de colchões no pavimento térreo acessada pela Berrini. Já a entrada da torre é feita pela lateral, na Rua José Muniz dos Santos.



Figura 141 – Único edifício de uso misto do trecho estudado da Berrini.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

A Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini conta com poucos edifícios de uso residencial. No trecho estudado é possível encontrar um edifício residencial de oito pavimentos e um novo empreendimento residencial em construção. A obra é da construtora Max Haus e oferece uma diversidade grande de tipologias, com opções de 70 m², 140m² e 560 m².



Figura 142 - O único edifício de uso residencial do trecho estudado.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 143 - Empreendimento residencial em construção – Max Haus.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Em decorrência da Operação Urbana Água Espraiada⁴⁶, um conjunto habitacional é erguido no terreno que abrigava a antiga favela Jardim Edith. As unidades populares irão atender às famílias que tiveram suas casas desapropriadas.

A Berrini não possui nenhum estabelecimento de uso cultural ou de entretenimento. Assim como não há espaços para exposições, feiras ou galerias de arte. Apesar de a avenida não se destacar em função do setor financeiro, é possível encontrar prédios

de vários bancos e de financeiras como, por exemplo, o Banco Safra, cuja sede fica na Avenida Paulista.

Fora do trecho estudado é possível encontrar uma variedade de hotéis que oferecem salas de convenções, estacionamentos, restaurantes e cafés. Entre eles destacam-se o Hotel Estamplaza, junto da Rua Eliseu de Oliveira, o Hotel Blue Tree, junto da Rua Quintana, o Hotel Quality Berrini, junto da Rua Heinrich Hertz, e o Hotel Inter City, junto da Rua Alcides Lourenço da Rocha.

⁴⁶ Tendo como diretriz a revitalização da região, a *Operação Urbana Consorciada Água Espraiada* (Lei nº 13.260/2001 e Lei 15.416/2011) estabelece a criação de um novo sistema viário, de transporte coletivo, de habitação social e de criação de espaços públicos de lazer e esportes. O perímetro da operação abrange não só o bairro do Brooklin, nas proximidades da Avenida Luís Carlos Berrini e da Marginal Pinheiros, mas também a faixa junto às avenidas Jornalista Roberto Marinho e Chucri Zaidan. Com um total de estoque de 3.750.000 m², a operação arrecadou recursos oriundos da venda em leilões de Certificados de potencial Adicional de Construção (Cepacs) que viabilizaram algumas obras, entre elas a Ponte Octavio Frias Filho (Ponte Estaiada) e o conjunto habitacional do Jardim Edith (em fase de conclusão). O prolongamento da Av. Jornalista Roberto Marinho até a Rodovia dos Imigrantes (via túnel), assim como a instalação do Parque Chuvisco e a extensão da Avenida Chucri Zaidan até a Avenida João Dias ainda estão em projeto. A Linha 5-lilás do metrô e Linha 17-ouro também receberão aporte de recursos da operação urbana mediante convênios firmados entre o Estado e a Prefeitura como parte integrante das intervenções relativas a transporte público. Fonte: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/operacoes_urbanas/agua_espraiada

São poucos os espaços públicos da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini. Além das praças General Gentil Falcão e James Maxwell localizadas no trecho estudado, só há mais duas áreas verdes nas proximidades da Avenida dos Bandeirantes. São as praças Oswaldo Maurício Varella e João Duran Alonso.



Figura 144 - Pista de caminhada da Praça General Gentil Falcão.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

A Praça General Gentil Falcão, localizada junto à Avenida Padre Antonio José dos Santos, é bem grande. Com equipamentos de lazer e entretenimento, a praça conta com bancos, paraciclos, playground e pista de caminhada.



Figura 145 - Playground da Praça General Gentil Falcão.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Já a Praça James Maxwell, no cruzamento com a Rua Arizona, é pequena e não possui bancos nem equipamentos de lazer, apenas uma banca de jornal.



Figura 146 – Praça James Maxwell .
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

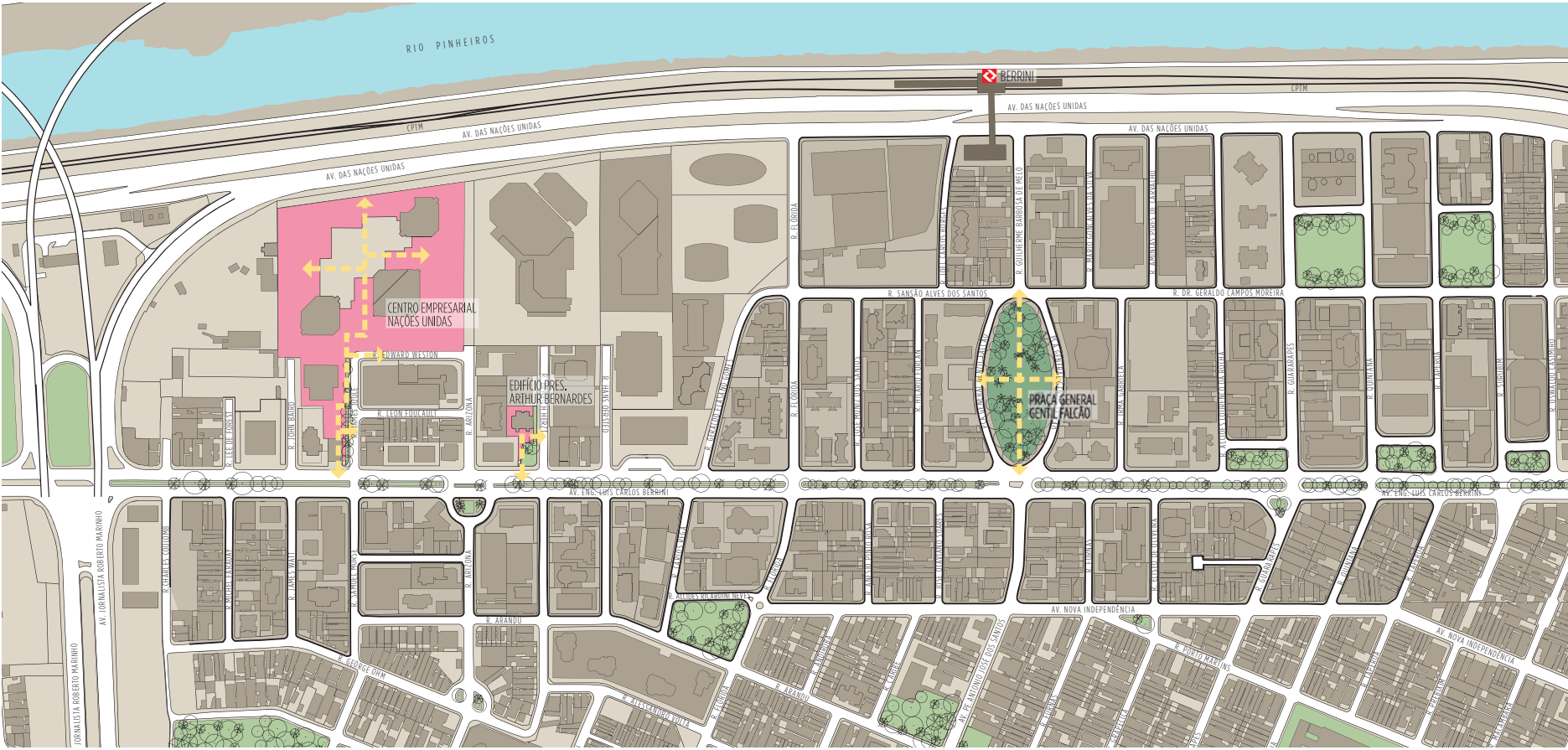
Outro espaço que pode ser considerado um espaço de convivência, mas é um espaço privado, é o espaço que fica na frente do Edifício Presidente Arthur Bernardes junto a Rua Heinrich Hertz. Lá o pedestre pode encontrar bancos para sentar e uma marquise para se proteger das intempéries.



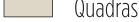








Figura 147 - Espaço de convivência do Edifício Presidente Arthur Bernardes.
Fonte: Acervo pessoas, 2012.

Como a avenida possui muitas padarias, lanchonetes e restaurantes, esses espaços privados de uso público também funcionam como espaços de convivência.

3.4.3. Permeabilidade – física



-  Estação da CPTM
-  Edifícios
-  Quadras
-  Quadras curtas
-  Sistema viário
-  Áreas verdes
-  Espaços permeáveis
-  Espaços de serviço permeáveis
-  Espaços públicos (de lazer) permeáveis



Mapa 18 - Mapa de espaços permeáveis da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.

Conforme o Mapa 18, a permeabilidade física apenas é percebida pelo tamanho das quadras em alguns trechos. Se do lado do Brooklin as quadras possuem 65 x 100 metros, as quadras situadas entre o Rio Pinheiros e a Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini são mais cumpridas, com cerca de 65 x 170 metros de extensão. Isso possibilita à avenida ter várias esquinas, contribuindo para a dinâmica urbana do bairro.

Contudo essa permeabilidade nas quadras só acontece do lado do Brooklin. Nos trechos entre a via e a Nações Unidas Pinheiros e entre a Rua Flórida e a Avenida Jornalista Roberto Marinho não há permeabilidade física.

Diferentemente do que acontece na Avenida Paulista, a via não possui muitas possibilidades de transpor as quadras. Faltam, por exemplo, calçadões, que funcionam como “espaços de fruição”.

O Edifício Presidente Arthur Bernardes, localizado na esquina da Berrini com a Rua Heinrich Hertz, é uma das construções do trecho estudado que faz essa transposição. Mas a conexão só ocorre entre a via e a rua local, e ainda assim é preciso subir alguns degraus para utilizar esse caminho. Além disso, a permeabilidade física é incompleta, pois a rua lateral é sem saída. A única opção é sair pelos

fundos do prédio vizinho, a partir de um acesso que dá para a garagem.

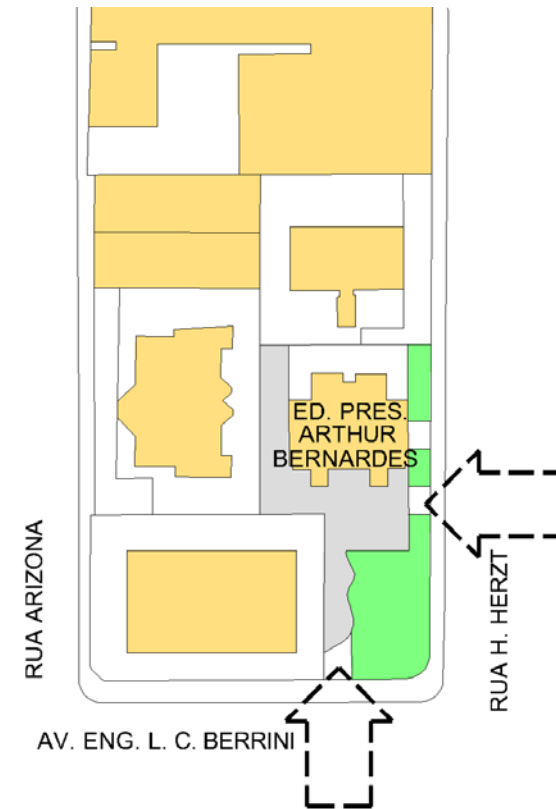


Figura 148 - Permeabilidade física do Edifício Presidente Arthur Bernardes.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 149 - Edifício Presidente Arthur Bernardes.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Outro edifício que permite a permeabilidade física entre quarteirões é o que abriga o Centro Empresarial Nações Unidas. Com frente para a Berrini e para a Avenida Nações Unidas, e com acesso pelas ruas James Joule e Edward Weston, o complexo conta com quatro torres que somam quase 280 mil m². A Torre Norte, situada na Avenida Nações Unidas, é um dos edifícios mais altos do Brasil, com 158 metros de altura. Ele abriga a sede de grandes multinacionais como a HP e a Microsoft. A Torre Leste, com acesso

também pela Nações Unidas, é ocupada pelo luxuoso hotel Hilton-Morumbi. E as torres Oeste (acesso pela Nações Unidas) e Sul (pela Berrini) abrigam escritórios de empresa multinacionais, como a Toyota, IBM, Samsung e Alcoa.

Além da possibilidade de permear a pé, pois o pavimento térreo do complexo não é cercado por muros e nem gradeado, apenas controlado por um intenso sistema de segurança, o complexo conta com um grande estacionamento que une todas as torres e ainda mais a vizinha, o prédio World Trade Center de São Paulo.

A Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini está inserida em um trecho urbano de tipologia retangular, com quadras que variam de 65 x 100 a 65 x 180 metros. Diferentemente das outras duas vias estudadas, a Berrini não tem estações de metrô. A ausência, porém, é parcialmente suprida pelos trilhos da CPTM. A estação Berrini da Linha 9 - Esmeralda, por exemplo, está localizada a poucos metros da via, na Avenida Nações Unidas.



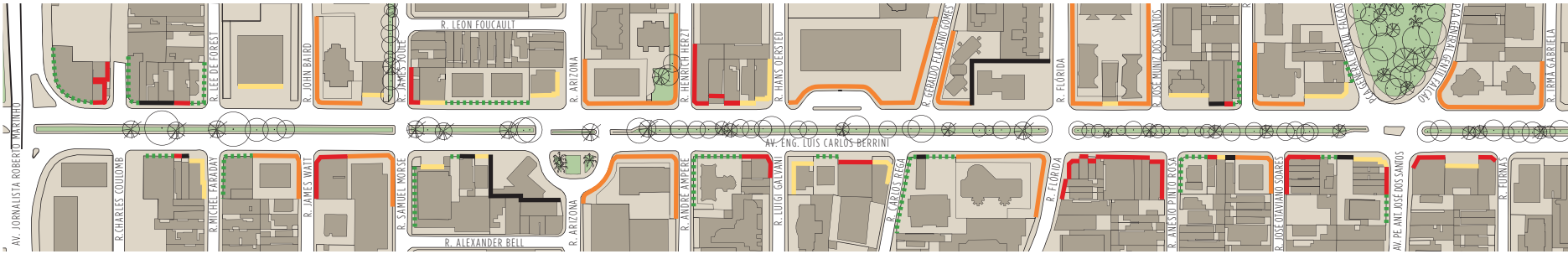
Figura 150 - Estação Berrini da CPTM.

Fonte: <http://www.tgvbr.protem.org/phpBB3/viewtopic.php?t=116>

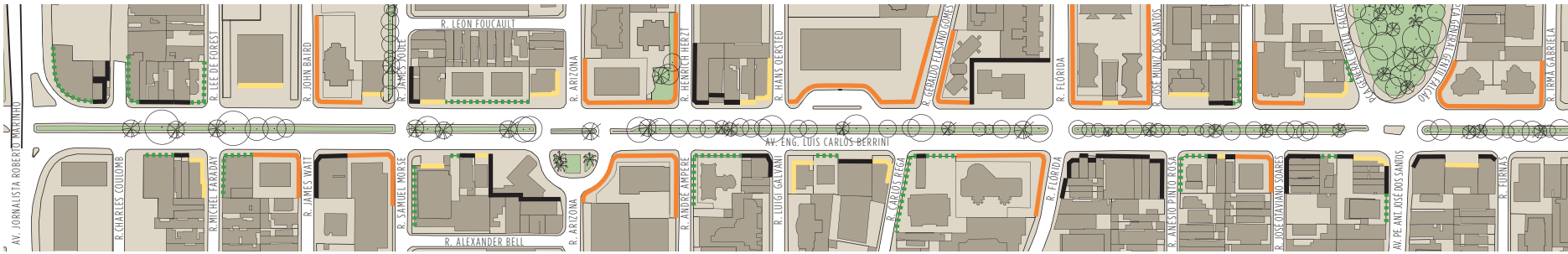
A via estudada conta agora com a ciclofaixa⁴⁷ aos domingos e feriados, sempre das 7h às 16h. São 1,7 km exclusivos para bicicletas no trecho que faz a ligação com os parques do Povo e Villa Lobos e também com a Cidade Universitária.

⁴⁷ Fonte: <http://ciclofaixa.com.br/home/>

3.4.4. Permeabilidade – visual



DIA



NOITE

- Edifícios
- Quadras
- Sistema viário
- Áreas verdes
- Tipos de interface público/privado
 - Frontaria ativa
 - Janela
 - Gradil
 - Muro
 - Muro baixo

Mapa 19 - Mapa de frontarias (diurno e noturno) da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.

Conforme o Mapa 19 fica claro que andar pela Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini à noite não é uma experiência desagradável como na Rua São Bento, mas nem tão prazerosa como um passeio noturno pela Avenida Paulista. A dinâmica encontrada na via durante o período comercial (e, principalmente, na hora do almoço) não se repete durante à noite, em função do uso do solo. Mas a interface visual que se instala em boa parte das edificações proporciona pelo menos uma sensação de segurança em parte dos trechos.

Mais do que transparência nas edificações, a Berrini possui um fator que não havia sido notado nas outras duas ruas estudadas. É possível verificar a implantação dos edifícios sem nenhum tipo de limite físico. Ou seja, além dos vidros nas fachadas, é possível manter uma relação direta com as edificações uma vez que não há demarcação física entre o espaço público e o espaço privado. Não que isso seja o ideal. Como já foi visto, o ideal seria que, além da transparência, houvesse também uma atividade urbana dinâmica no pavimento térreo.



Figura 151 - Exemplo de implantação que não demarca o limite físico entre espaço público e espaço privado.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Há uma variedade nos tipos de interface entre os espaços público e privado na avenida. É possível encontrar desde as portas de aço de enrolar usadas nos estabelecimentos comerciais até os gradis comuns em torres de serviços. O que se percebe é que as portas de enrolar estão presentes principalmente nos comércios mais antigos, como padarias e lanchonetes. Já os novos restaurantes, mais sofisticados, tem seu fechamento em vidro.



Figura 152 - Fachada de vidro de um dos restaurantes da Berrini.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Outra situação que não foi vista nas outras ruas pesquisadas é a presença de estacionamentos nos recuos frontais do comércio local.

Para a elaboração do mapa de frontarias da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini foram identificados cinco tipos de interface público/privado. Como já foi dito, as linhas vermelhas representam o tipo de interface denominada aqui de “frontaria ativa”, ou seja, os tipos de fechamentos que estabelecem uma relação direta com o espaço público de dia e à noite, ficam totalmente segregadas de qualquer contato visual. Esse tipo de

interface está presente principalmente nas lojas de rua, padarias e lanchonetes



Figura 153 - Estabelecimento comercial recuado com vagas de garagem.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Na Figura 154, um exemplo típico de porta de aço de enrolar que, quando fechada, segrega totalmente a relação com o espaço público. Já na Figura 155, um exemplo de fechamento com grades, modelo que permite um contato visual mesmo com o estabelecimento fechado.



Figura 154 - Estabelecimento comercial da Berrini que utiliza as portas de aço de enrolar.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 155 – Estabelecimento comercial da Berrini que utiliza grades como forma de fechamento.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Já as linhas azuis representam as “janelas” ou as “transparências” que independem da abertura do estabelecimento. Os bancos, o pavimento térreo das torres de escritório, alguns restaurantes e algumas lojas utilizam esse tipo de interface com o espaço público.



Figura 156 - Bar e restaurante da Berrini com fachada de vidro.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

As linhas amarelas representam os “muros baixos”, ou seja, os tipos de interface que estabelecem um limite físico entre espaço público e espaço privado sem deixar de garantir um contato visual com o interior do estabelecimento.



Figura 157 – Exemplo de edificação da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini que utiliza muro baixo no limite com o espaço público.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 158 - Exemplo de edificação com interface de gradil.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Já os tipos “cerca ou gradil”, que estabelecem um limite físico entre espaço público e privado sem segregar o alcance visual, funcionam tanto de dia quanto de noite. A seguir alguns exemplos dessas tipologias durante a noite:



Figura 159 – A concessionária Toyota também garante um contato visual por meio de suas vitrines.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

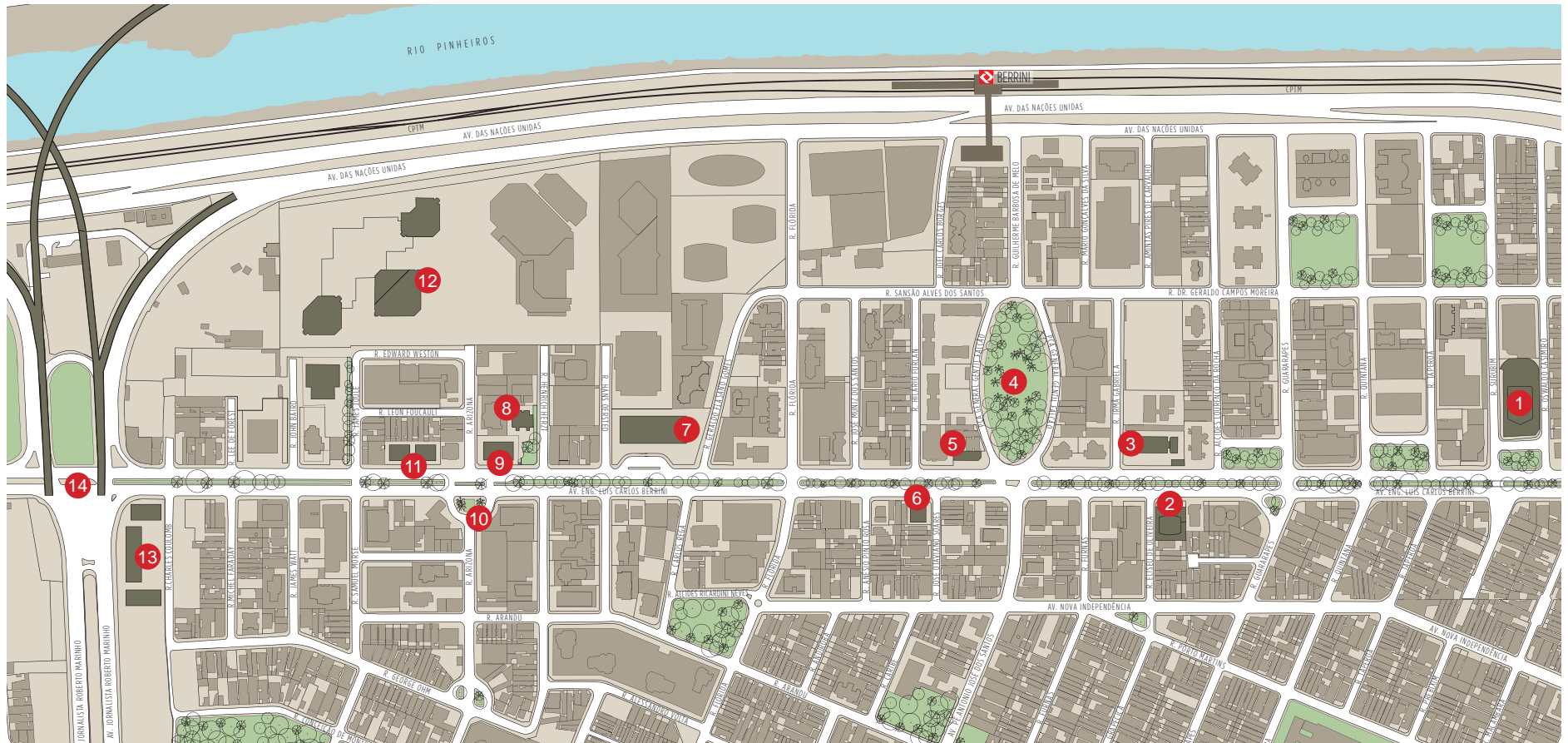


Figura 161 - A loja de roupas femininas PA, que expõe seus produtos por meio de vitrines mesmo à noite.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 160 - Exemplo de permeabilidade visual à noite, uma gráfica que mantém iluminação durante a noite e fachadas de vidro.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

3.4.5. Legibilidade – referência visuais



- | | | | | | |
|---|---------------------|---|---------------------------------|----|---|
|  | Estação da CPTM | 1 | Edifício Berrini | 8 | Edifício Pres. Arthur Bernardes |
|  | Referências visuais | 2 | Estampalza Hotel | 9 | Edifício Platinum |
|  | Edifícios | 3 | Polícia Civil - 96° DP | 10 | Praça Maria James Maxwell |
|  | Quadras | 4 | Banco Safra | 11 | Novos edifícios residenciais - Max Haus |
|  | Sistema viário | 5 | Edifício Oswaldo Bratke | 12 | Centro Empresarial Nações Unidas |
|  | Áreas verdes | 6 | Edifício Eco Berrini | 13 | Residencial Jardim Edith |
| | | 7 | Edifício Pres. Arthur Bernardes | 14 | Ponte Octávio Farias de Oliveira (Ponte Estaiada) |



Mapa 20 - Mapa das referências visuais da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.

O pouco tempo de “vida” da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini se reflete no número reduzido de referências visuais que a avenida possui.



Figura 162 - Ponte Octávio Frias de Oliveira (Ponte Estaiada).
Fonte: www.baixaqui.com.br

A Ponte Octávio Frias de Oliveira, mais conhecida como ponte estaiada, foi inaugurada em 2008 e já é uma das principais referências visuais da região. Projetada pelo arquiteto João Valente, a ponte que se tornou cartão-postal da cidade possui duas pistas estaiadas em curvas independentes que cruzam o Rio Pinheiros. Inserida no “Complexo Viário Real Parque”, a ponte liga os bairros

situados nos dois lados da marginal, fazendo uma conexão direta com a Avenida Jornalista Roberto Marinho.

Dentre os poucos edifícios que se destacam na paisagem da Berrini está o Eco Berrini. De autoria do escritório de arquitetura Aflalo & Gasperini, o referido edifício é o mais alto da avenida. Como 140 metros de altura é uma referência nos padrões de sustentabilidade, inclusive com certificação Leed⁴⁸.

⁴⁸ LEED - Leadership in Energy and Environmental Design - é um sistema de certificação e orientação ambiental de edificações reconhecido mundialmente. É considerado o “selo” mais utilizado em todo o mundo, inclusive no Brasil. A ideia central é incentivar a construção de edifícios sustentáveis não só do ponto de vista ambiental, mas social, econômico e cultural. Para alcançar o certificado, os projetos precisam receber pontuações quanto à sustentabilidade da localização, eficiência no uso da água e energia, redução de emissões de gases na atmosfera, além de otimização dos materiais construtivos, assim como uso de novas e inovadoras tecnologias que melhorem o desempenho do edifício. Fonte: www.obrassustentaveis.com.br



Figura 163 - Eco Berrini.
Fonte www.arcweb.com.br.

Ainda merece destaque o conjunto habitacional Residencial Jardim Edith. Projetado com uma tipologia atípica, assim que ficar pronto, o conjunto deve se tornar outra referência visual importante da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini. Em construção ao lado da ponte estaiada, o residencial é obra da Secretaria Municipal de Habitação, que pretende abrigar ali cerca de 250 famílias (aproximadamente 800 pessoas da antiga favela que havia no local). O conjunto será formado por três torres de 17 pavimentos, com

quatro unidades habitacionais por andar. O projeto ainda conta com mais duas lâminas de seis pavimentos, sem elevador, que deve receber equipamentos públicos nos 1º e 2º andares, e moradias nos demais⁴⁹.



Figura 164 - Residencial Jardim Edith em fase de construção (foto tirada em junho de 2012).

Fonte: http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a_cidade/noticias/index.php?p=49849

Quanto às referências visuais mais antigas, o edifício do Banco Safra se destaca. Situado junto a Praça General Gentil Falcão essa sede do banco tem um porte bem menor do que a matriz

⁴⁹Fonte: http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a_cidade/sala_de_imprensa/releas/index.php?p=49850

instalada na Avenida Paulista. O prédio possui um gabarito baixo, de aproximadamente três pavimentos.



Figura 165 - Banco Safra localizado na Berrini.

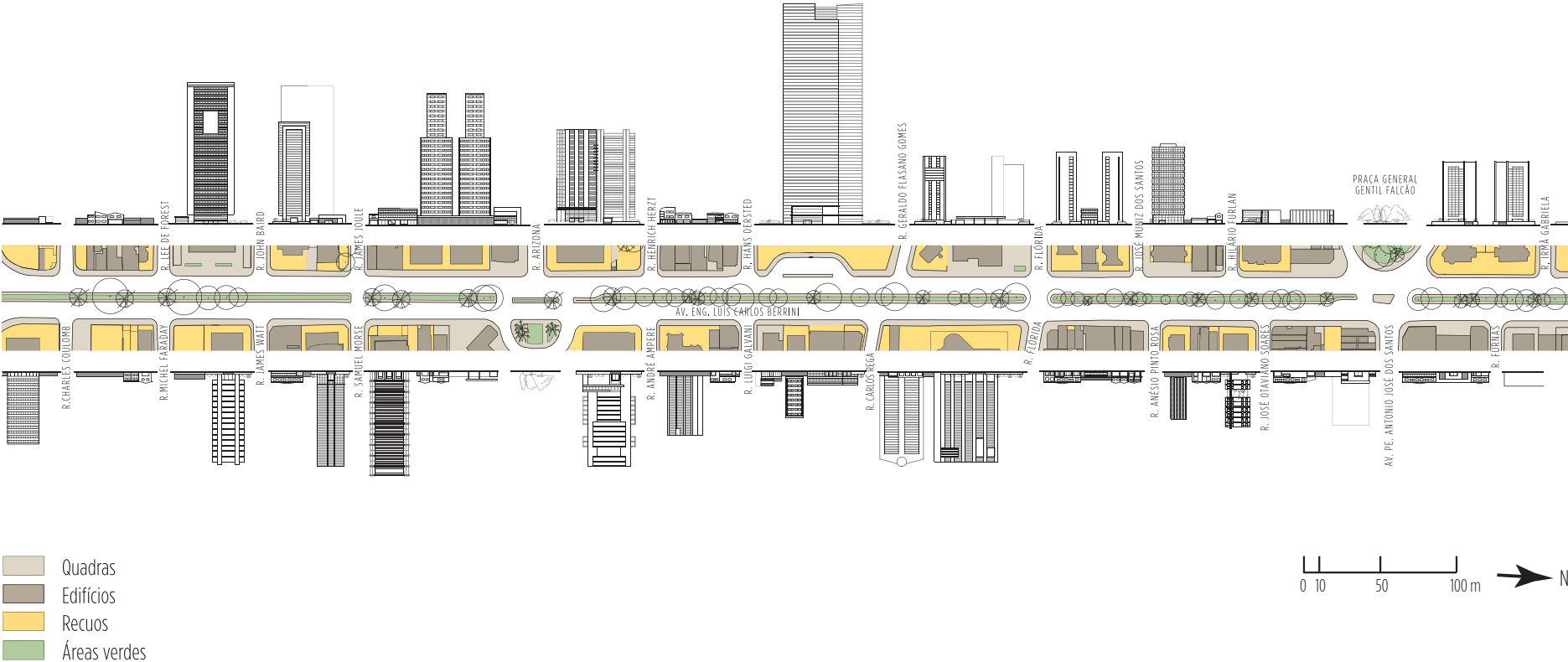
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Como será visto adiante, a largura estreita das calçadas da Berrini inviabiliza possíveis encontros. Dessa forma, as praças General Gentil Falcão e Maria James Maxwel, funcionam como verdadeiros pontos de encontro e, conseqüentemente, como pontos de referência da avenida.

Fora do trecho estudado algumas edificações são destaque. O Edifício Berrini é uma dessas construções. Projetado pelo arquiteto Ruy Otake, tem escultura de Tomie Otake instalada na

Praça Professor José Lannes, que fica no cruzamento da via com a Rua Surubim. O Estaplaza Hotel, na Rua Eliseu de Oliveira, e Centro Empresarial Nações Unidas, na Avenida Nações Unidas, também estão na lista.

3.4.6. Legibilidade – tipologias arquitetônicas



Mapa 21 - Perfil da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.

Diferentemente de quase todas as edificações da Rua São Bento e de boa parte dos prédios da Avenida Paulista, as construções da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini foram implantadas no meio do lote, respeitando recuos frontais e laterais. Muitas dessas edificações incorporaram o recuo frontal na forma de vagas de estacionamento ou com a abertura de áreas externas para mesas – estratégia muito utilizada por padarias e lanchonetes, por exemplo.



Figura 166 - Exemplo de edificações que utilizam o recuo frontal para garagem ou área de alimentação.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Outra característica diferenciada da via é a ausência de demarcação física entre o espaço público e o espaço privado observada em boa parte dos lotes. Essa relação se expande para as edificações localizadas na Avenida Nações Unidas e na continuação da Berrini, a Avenida Chucri Zaidan. As fotos a seguir mostram essa relação em alguns trechos da avenida:



Figura 167 - Edifício afastado pelo recuo frontal sem delimitar a relação público privado por meio de gradis ou muros.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 168 - Trecho da Berrini (próximo a ponte estaiada) onde boa parte das edificações não possuem demarcação entre o espaço público e o espaço privado.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Os primeiros edifícios construídos na avenida foram projetados pelo escritório do arquiteto Oswaldo Bratke e possuem algumas características particulares que os tornam uma referência visual na paisagem. São elas: estrutura aparente, grandes vãos, gabarito médio (de cerca de 12 pavimentos), muros baixos na interface com o espaço público e elevadores panorâmicos. Essa concentração de prédios acontece, principalmente, entre as Ruas Padre Antonio Jose dos Santos e Flórida.

Como seus edifícios foram construídos para abrigar futuras locações, os projetos deveriam ser flexíveis para atender as necessidades de cada locatário. Segundo Nobre (2000, p. 172):

Bratke optou por um sistema construtivo que permitisse grandes vãos, livres de pilares. Adotou o sistema de lajes protendidas que permitiam vãos livres de até 15 metros. Padronizou, quando possível, os edifícios com cerca de 12 pavimentos com área em torno de 300 a 400 m² cada.

Entre esses edifícios que se destacam na avenida está o que serve de sede do escritório do próprio arquiteto Oswaldo Bratke.



Figura 169 - Sede do escritório do arquiteto Oswaldo Bratke.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 170 - Detalhe da estrutura aparente do edifício que abriga a sede do escritório do arquiteto Oswaldo Bratke.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Já no início desse século, os edifícios construídos tomam um novo formato. Os efeitos da Operação Urbana Água Espraiada podem ser notados na arquitetura da região, que, aos poucos, tem sua paisagem modificada. Com gabarito maior e mais níveis de garagem, os prédios novos ganham uma força de expressão no visual da avenida e do entorno.

Além disso, as empresas que ali se instalam necessitam de itens tecnológicos de ponta, como sistemas de elevadores inteligentes, ar-condicionado regulável, canalizações e tubulações sistematizadas sempre preparadas para receber alterações, ampliações ou reduções. (TOURINHO, 2004).

Há, portanto, uma mistura de tipologias na avenida.



Figura 171 - Edifícios construídos na primeira fase da avenida e os recém-construídos se misturam na paisagem.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 172 – Os edifícios novos, altos, se destacam na nova paisagem da Berrini.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

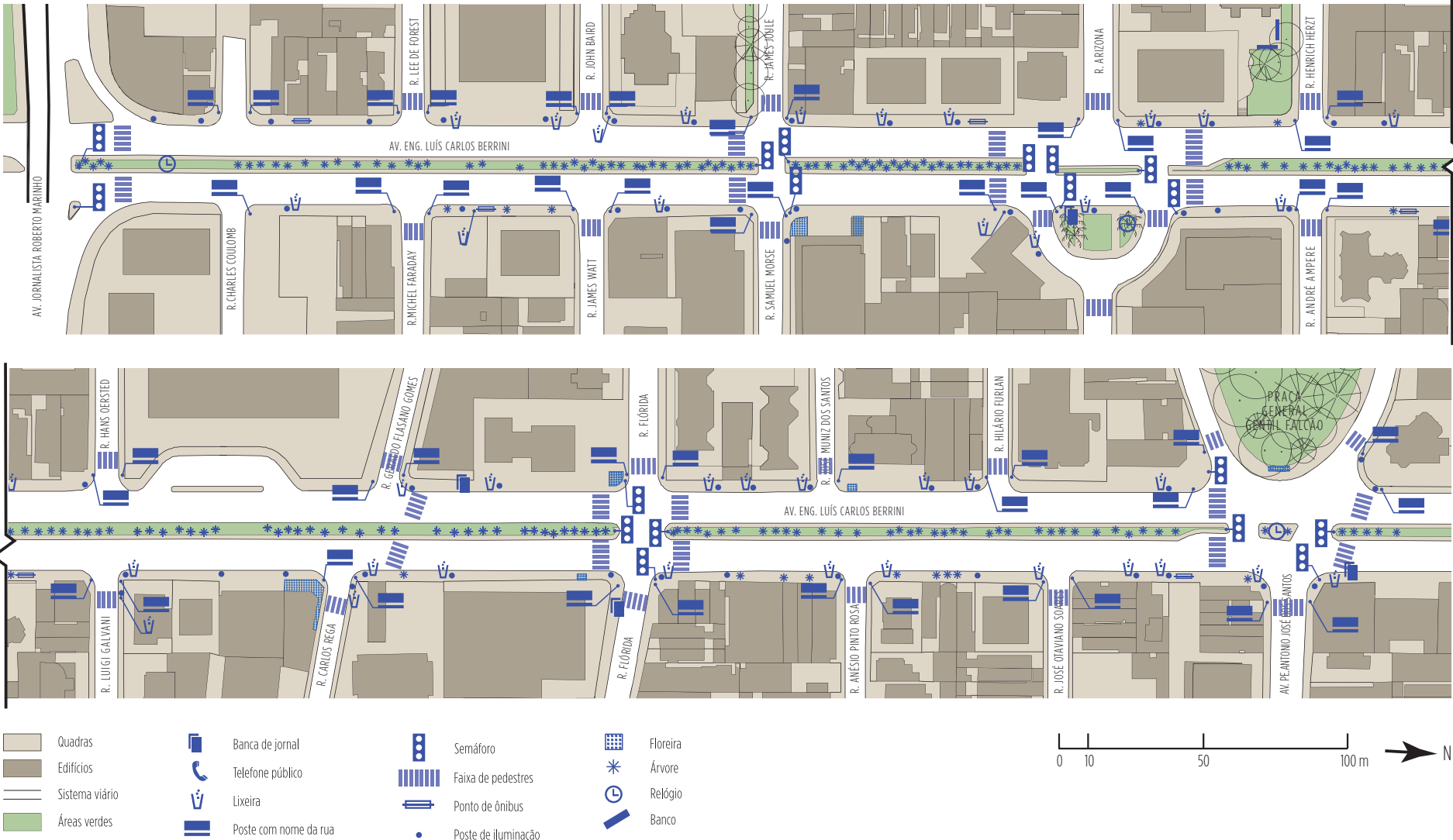
Outra característica própria da Berrini é que muitos edifícios, especialmente os instalados na primeira fase, tiveram suas construções rotacionadas, ou seja, sem a preocupação de manter nenhum tipo de relacionamento com a rua. Imagina-se que isso ocorreu em busca de um conforto maior – para, provavelmente, otimizar a luz solar. Contudo, a dinâmica que poderia ocorrer com a rua, a partir de atividades inseridas no térreo, se perdeu.



Figura 173 – Exemplo de edifício rotacionado na Berrini, ou seja, sua fachada não é alinhada com a rua.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

3.4.7. Conforto – físico e ambiental



Mapa 22 - Mapa de conforto físico e ambiental da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.

Apesar de as calçadas da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini possuírem, em média, 5 metros de largura, caminhar por elas não é uma experiência confortável. Isso porque falta padronização nos pisos e manutenção por parte dos proprietários dos lotes.

É possível encontrar calçadas feitas com vários tipos de materiais que vão desde cimento até azulejo. Isso prejudica a estética e, muitas vezes, torna perigoso o passeio pela avenida.



Figura 174 - Falta de padronização das calçadas da Berrini.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 175 - Exemplo de calçada da Berrini que utiliza o piso de mosaico português.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 176 - Calçada com piso feito em cerâmica, material escorregadio considerado inadequado.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Além dos problemas nas calçadas, a Berrini possui poucos itens de mobiliário urbano. Para piorar, os que existem não proporcionam conforto para o pedestre. Veja os exemplos:

- As lixeiras estão instaladas apenas nos postes de fiação elétrica. E nem todos os postes possuem o equipamento.



Figura 177 - Postes de fiação elétrica com lixeiras acopladas.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

- As bancas de jornal são frequentes na avenida, contudo, sua posição nem sempre é a mais adequada, e muitas vezes, atrapalha a circulação de pedestres.



Figura 178 - Uma das bancas de jornal instaladas na avenida.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

- Os pontos de ônibus são exceção. Eles estão bem distribuídos na avenida, a cada 300 metros, em média.



Figura 179 - Ponto de ônibus.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

- Os orelhões também atendem se forma adequada. Há unidades espalhadas pela via.



Figura 180 - Exemplos de orelhões da Berrini.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

As faixas de pedestre são bem distribuídas ao longo da via, o que torna as travessias mais seguras. Mas a falta de bancos públicos na Berrini, assim como nas outras duas ruas estudadas, é facilmente percebida. E as floreiras são tomadas por gente nas horas de pico, se tornando verdadeiros “bancos”.



Figura 181 - Pedestres utilizando as floreiras ou os muros como bancos públicos.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 182 – Bancos Edifício Presidente Arthur Bernardes.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 183 - Bancos na Praça General Gentil Falcão.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

A avenida não conta com caixas de correio e suas edificações quase não têm marquises ou elementos arquitetônicos, lugares onde as pessoas podem se proteger das chuvas, do sol e das intempéries em geral. Do mesmo modo, a Berrini não tem banheiros públicos, assim como as demais vias estudadas.

Em compensação, a avenida conta com as melhores condições de conforto ambiental das ruas estudadas. O canteiro central, por exemplo, proporciona uma sensação de prazer e acolhimento, além de se tornar um fator de embelezamento.



Figura 184 - Canteiro central da Berrini, ao lado da ciclofaixa.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 185 - A arborização viária é responsável pela amenização das chamadas ilhas de calor.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

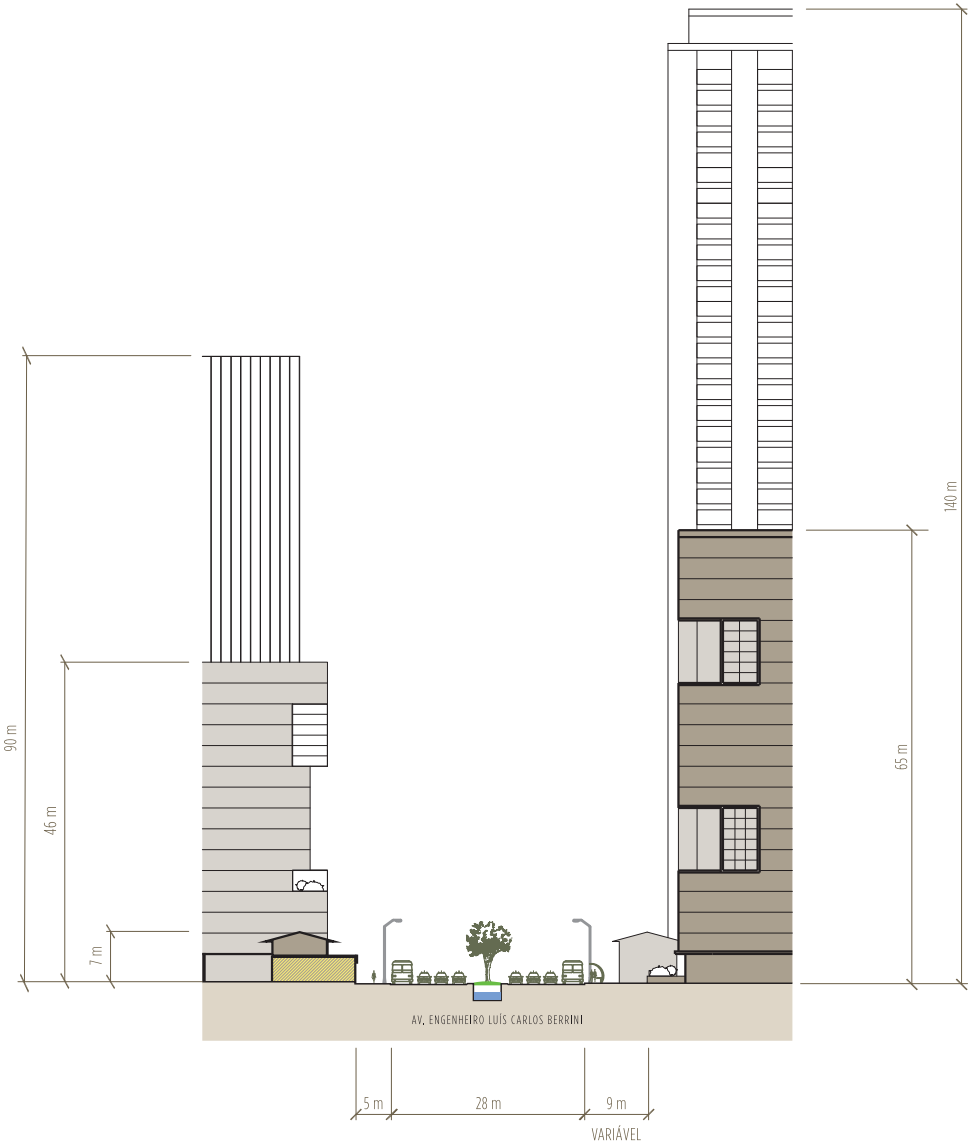
Esse conforto tem relação direta com o alto índice de arborização da via, onde é possível notar a presença de árvores e floreiras nas calçadas e nos recuos laterais e frontais dos prédios.



Figura 186 - Canteiros arborizados da Berrini.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

3.4.8. Conforto – sensorial



Corte 3 - Corte esquemático da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini.

Conforme Corte 3 é possível verificar que a largura da Avenida Engenheiro Luis Carlos Berrini possui quatro pistas de rolamento em cada um dos sentidos. Somadas ao canteiro central, a largura total é de 28 metros. A altura média dos edifícios é de 45 metros.

Portanto, a relação entre a largura da rua e a altura dos edifícios é a mesma observada na Avenida Paulista: cerca de 2:1. Isso quer dizer que apesar de a largura da Berrini ser menor que a Paulista, boa parte de seus edifícios são mais baixos. O resultado é a oferta ao pedestre de uma sensação de conforto e acolhimento do ponto de vista sensorial.



Figura 187 - A relação amigável entre a largura da avenida e a altura dos edifícios.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 188 - Harmonia na relação entre largura da avenida e a altura dos edifícios.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Mas esse cenário atual pode mudar, já que a avenida vem sofrendo constantes alterações decorrentes da Operação Urbana Água Espaiada. Como os novos edifícios têm um gabarito muito alto – 100 a 150 metros –, a relação entre a largura da via e a altura dos edifícios poderá chegar a 3:1. Nesse estágio, a escala passa a ser do automóvel e não mais do pedestre.



Figura 189 - Os novos edifícios devem interferir na sensação de conforto da avenida, pela altura elevada.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

3.4.9. Considerações à Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini

O fato de a Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini ter sido consolidada há pouco tempo – cerca de 20 anos –, talvez explique a falta de atributos intangíveis na via. Mas além dessa falta de elementos que se constituem ao longo do tempo, a avenida também não possui todos os atributos tangíveis esperados e que são capazes de dar a ela as condições de hospitalidade urbana.

A legibilidade talvez seja o atributo que mais “sente” a falta dessa consolidação criada naturalmente ao longo do tempo. Tanto é que os novos prédios, mais altos, e a ponte estaiada inaugurada em 2008, é que passaram a ser as principais referências visuais da avenida.

O mesmo ocorre ao tentar ler a cidade por meio de sua tipologia arquitetônica. O que era tão característico no início da consolidação da avenida – os prédios do arquiteto Oswaldo Bratke, por exemplo –, está, aos poucos, sendo “engolido” pelos novos edifícios, com gabarito duas ou três vezes maior.

A permeabilidade física no tocante às quadras curtas é percebida na avenida em boa parte do trecho estudado, exceto na última quadra, já na esquina com a Avenida Jornalista Roberto

Marinho. A malha regular do bairro do Brooklin chega até a Berrini, e com ela inúmeras possibilidades de transposição. Contudo, a permeabilidade física do ponto de vista dos edifícios e espaços de fruição não ocorre.

Já a permeabilidade visual é percebida em quase toda a avenida, a partir de situações completamente diferentes das outras duas vias estudadas. Além de uma quantidade grande de edificações que utilizam interfaces e garantem a visibilidade com o interior dos prédios através de transparências nas fachadas, o limite entre espaço público e espaço privado muitas vezes se confunde. Isso pode ser percebido principalmente nos novos edifícios, construídos já em função dos incentivos da Lei de Operação Urbana Água Espreada.

Como já foi visto, só a transparência nas fachadas não garante a dinâmica urbana. É preciso que os usos e atividades instalados nos pavimentos térreos sejam de uso público, proporcionando o acesso a todos. Situação, aliás, que não ocorre em toda a avenida. Vale lembrar que em todo o trecho estudado – cerca de 1Km – só foi encontrado um único prédio de uso misto, com loja de colchões no térreo e escritórios nos pavimentos superiores.

Ou seja, as tipologias adotadas nos edifícios da Berrini são até hoje, monofuncionais. O que garante uma dinâmica nas calçadas são as várias padarias, lanchonetes e restaurantes implantados nos sobrados e casas espalhadas ao longo da avenida.

A avenida, portanto, não conta com uma diversidade de usos. Também não conta com uma diversidade de espaços urbanos capazes de proporcionar encontros e promover a integração entre moradores e turistas. E isso se traduz não apenas na falta de espaços públicos, mas também de espaços privados de uso público. Exceto os bares e lanchonetes citados acima, a avenida não tem com nenhum tipo de uso cultural, de lazer ou de entretenimento.

Quanto ao conforto, a avenida se destaca. Dotada de um canteiro central bastante arborizado e de calçadas com muitas árvores, a Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini oferece um clima agradável ao longo de toda a via. Porém, isso só se aplica para as características naturais, pois os edifícios não dispõem de elementos arquitetônicos que garantam esse tipo de conforto.

Já o conforto físico deixa a desejar. Além da ausência de bancos, problema comum também nas outras duas ruas, a falta de padronização de calçadas e o péssimo estado de conservação de

boa parte delas fazem com que o caminhar pela Berrini não seja uma experiência tão agradável.

Do ponto de vista do conforto sensorial, a avenida, por enquanto, consegue manter uma boa relação entre a largura da via e a altura dos edifícios. Porém, se as construções na avenida continuarem a se verticalizar, é possível que essa relação se perca.

Apesar de possuir pouca “idade”, a Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini está inserida numa região consolidada da cidade que recebe pesados investimentos públicos e privados. A identidade da avenida, assim como sua história e outros elementos intangíveis, só surgirá com o tempo. Mas a qualidade do espaço público pode vir de ações imediatas. Cabe ao poder público e a sociedade civil implantá-las para dar condições de hospitalidade urbana à avenida.

3.5. REFLETINDO SOBRE O CONJUNTO DOS ATRIBUTOS ESPACIAIS DE HOSPITALIDADE URBANA

Antes de tudo é preciso ressaltar que apesar de os atributos espaciais de hospitalidade urbana terem sido aqui apresentados de forma separada, quanto mais eles trabalharem juntos, melhor. É o

que ocorre, por exemplo, no edifício do Conjunto Nacional, situado no número 2.073 da Avenida Paulista.

Projetado para abrigar diversos usos, entre eles residencial, comercial e lazer, o Conjunto Nacional é dividido em duas lâminas:

- (a) **Horizontal:** ocupa toda a quadra e é dividida entre o pavimento térreo e dois mezaninos. No térreo possui uma galeria comercial, no 1º mezanino tem escritórios e empresas e no 2º mezanino, mais escritórios e uma área livre que funciona como espaço de convivência;
- (b) **Vertical:** lâmina mais afastada que ocupa apenas uma parte da projeção do terreno e possui uma única torre. Ela é dividida internamente em dois edifícios comerciais (Horsa 1 e Horsa 2) e um edifício residencial (Guayupιά).

Na galeria comercial é possível encontrar uma variedade de lojas, que comercializam roupas, livros, sapatos, joias e brinquedos. Lá também há papelarias, salas de cinema, agências bancárias, restaurantes e cafés (ver Figura 192). A Livraria Cultura, com cerca de 4.000 m², funciona como uma espécie de “loja âncora”, ou seja, é

uma referência no conjunto, tanto pelo espaço que ocupa como por sua importância de caráter regional e local.



Figura 190 - Exemplos da diversidade de usos do edifício.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.



Figura 191 - Restaurantes com acesso pela rua (espaço público) ou pelo interior da galeria.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

São pelo menos 11 usos diferentes na galeria. Confira no mapa:

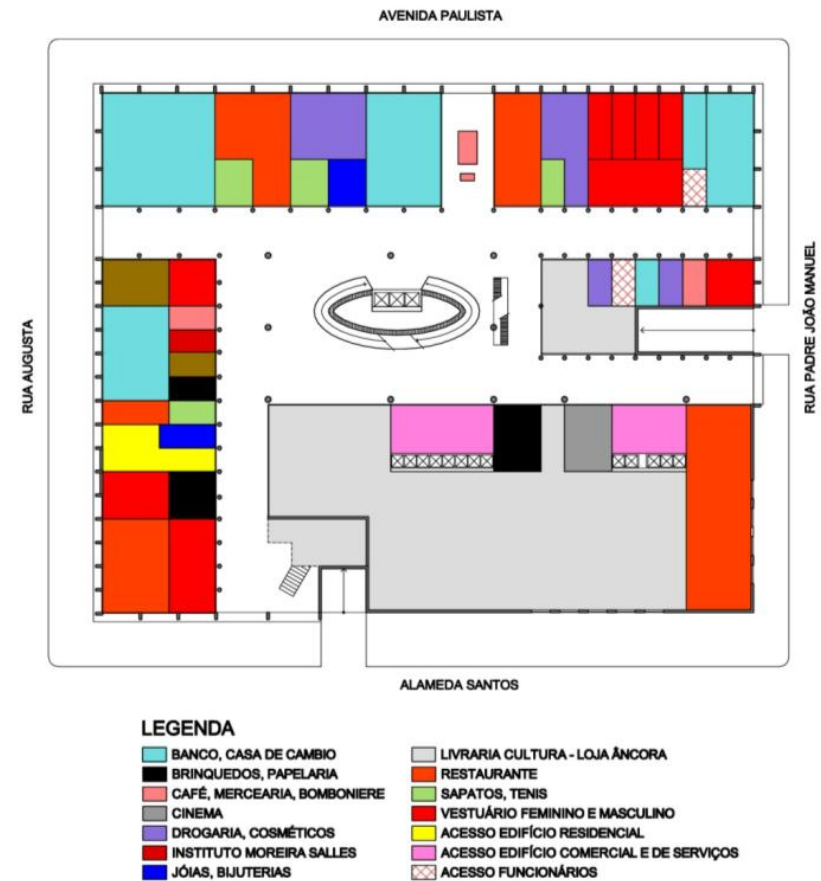


Figura 192 - Mapa de diversidade – uso misto de atividades.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

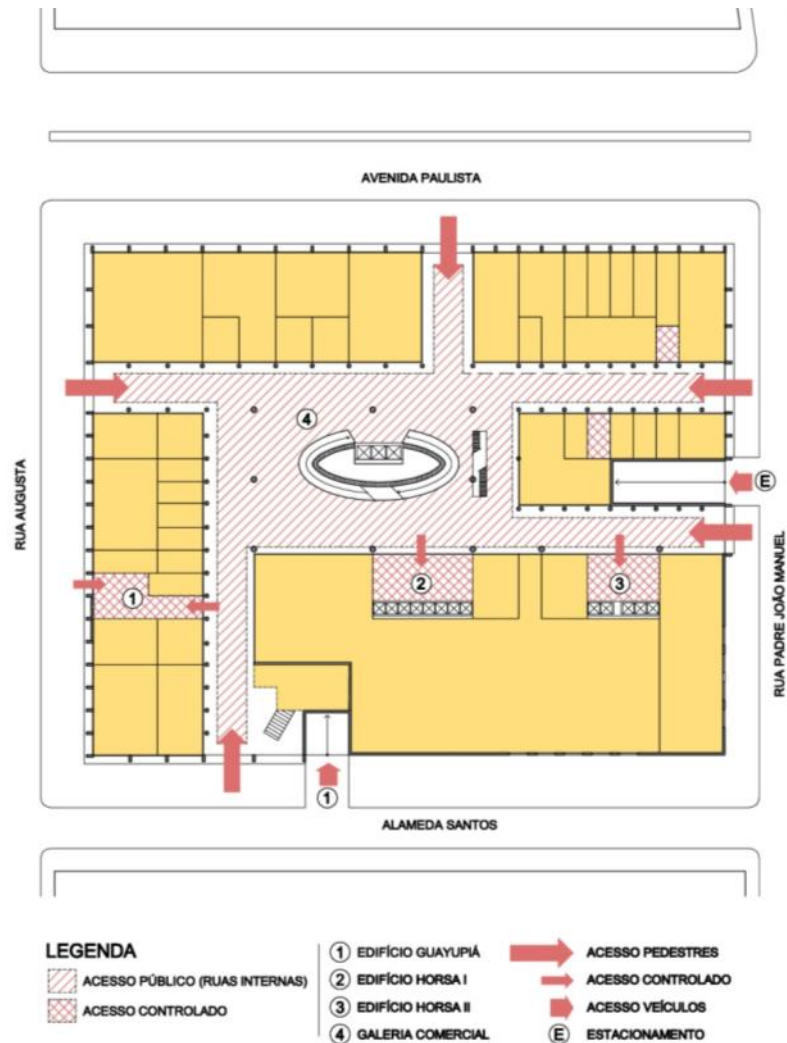


Figura 193 - Mapa de permeabilidade física.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

De fácil acesso, o Conjunto Nacional é todo permeável do ponto de vista físico. Inserido num trecho urbano de malha viária regular, as quadras que cercam o edifício são curtas e possuem dimensões regulares de cerca 130 x 130 metros.

O prédio pode ser acessado pelas quatro ruas que o cercam: 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 entre seus espaços (ver Figura 193).

As lojas, restaurantes e outros espaços comerciais e de serviços que compõe o pavimento térreo 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 Figura 194).



Figura 194 - Exemplo de permeabilidade visual dentro e fora do edifício: vitrines e transparência.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

A própria arquitetura do edifício, caracterizada pelo recuo frontal das torres e pela presença de brises na galeria comercial do térreo, já garante um diferencial de implantação e de tipologia em relação a outros edifícios (ver Figura 195). Esses fatores juntos – diversidade e legibilidade – contribuem para a sensação de segurança.

E há ainda os elementos construtivos do edifício, que se destacam como verdadeiras referências visuais. Elas ajudam na “leitura do lugar”, dando mais segurança ao visitante e garantindo legibilidade. A rampa de acesso aos pavimentos do prédio e a marquise da fachada são alguns desses elementos.

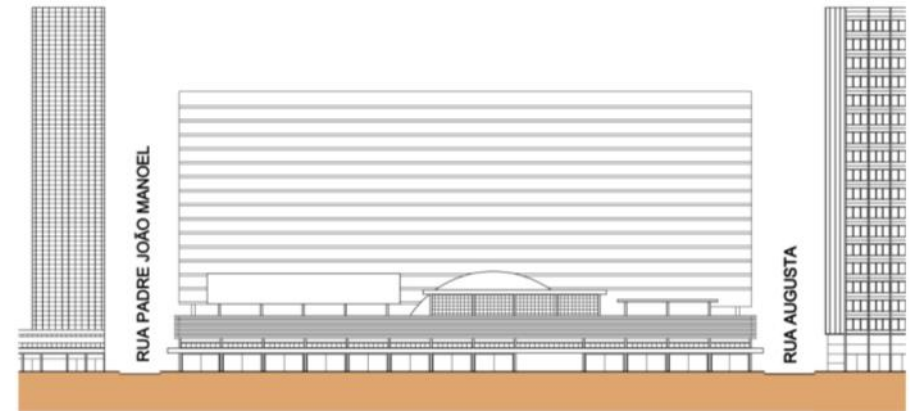


Figura 195 - Fachada diferenciada do edifício diferencia o Conjunto Nacional dos demais edifícios da via.



Figura 196 - Arquitetura diferenciada no interior do Conjunto Nacional e os brises da fachada.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Além da calçada 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, e repleto de bancos e áreas sombreadas, esse espaço permite o encontro e convívio não só entre funcionários, mas entre turistas e moradores.



Figura 197 - Espaços de convivência localizados no 2º. mezanino.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

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 é confortável e está em ótimo estado de conservação. Além

disso, o revestimento escolhido para a calçada – mosaico português – é do mesmo material do interior do edifício, funcionando quase como um “convite” ao pedestre. Na prática, o prédio funciona como uma continuidade do espaço público (ver Figura 198).



Figura 198 - O revestimento do piso – mosaico português – está presente na calçada e no interior do edifício, separados por granito preto.
Fonte: Acervo pessoal, 2012.

O Conjunto Nacional possui mobiliário urbano em todo o seu perímetro, e nas calçadas adjacentes. Essa lista é formada, por exemplo, por bancos e os orelhões coloridos. Nas calçadas pode-se destacar ainda bancas de jornal, vasos de flores, pontos de ônibus e de taxi.



Figura 199 - Presença de mobiliário urbano: bancos no interior do edifício e presença de pontos de ônibus na Avenida Paulista.

Fonte: Acervo pessoal, 2012.

O Conjunto Nacional assegura também conforto sensorial, a partir de uma relação mais agradável e acolhedora tanto para o pedestre quanto para o veículo. Isso ocorre em função do afastamento proposital da torre (de uso 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 200).

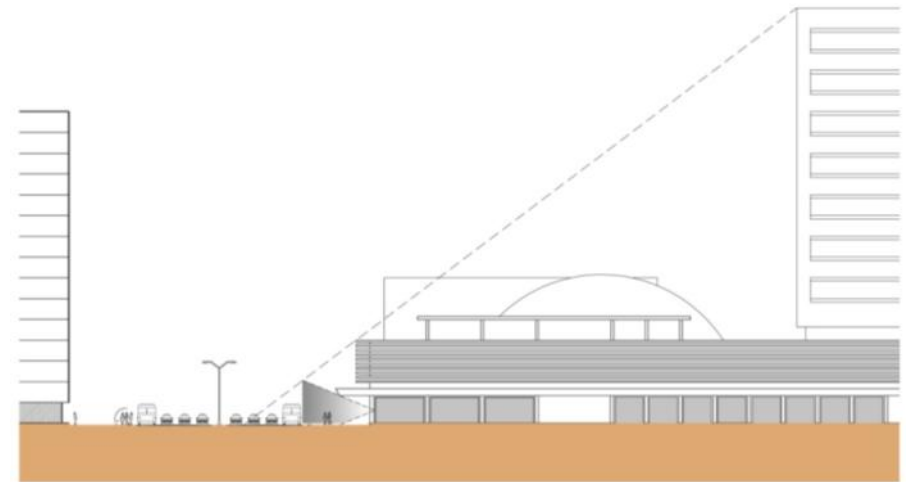


Figura 200 - A sensação obtida pela implantação recuada da torre garante não só uma tipologia diferenciada, mas como uma sensação de conforto sensorial.

A largura de 25 metros da 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 via.

Vale lembrar que o Conjunto Nacional é um empreendimento privado de uso público. Com uma população fixa de 15 mil pessoas, composta por moradores e funcionários, e uma população flutuante de cerca de 30 mil, o edifício é administrado

por um condomínio particular que leva o nome do edifício⁵⁰. São 164 funcionários responsáveis, entre outras coisas, pela manutenção do prédio e dos 5.000 m² de calçadas e jardins. Time que ainda assume a decoração da fachada, controla o acesso pela galeria ou por uma das 800 vagas do estacionamento, cuida da segurança das 62 lojas e assume a distribuição de uma média de 56.000 correspondências diárias.

Em resumo, pode-se dizer que a busca pelo espaço urbano hospitaleiro em grandes cidades é, de fato, a busca por um espaço urbano de qualidade, que proporcione bem-estar e sentimento de acolhimento aos que dele usufruem ou se apropriam.

⁵⁰ Site oficial do Conjunto Nacional: www.ccn.com.br

Conclusão

CONCLUSÃO

A vontade de receber e de acolher sempre fez parte do comportamento do ser humano. Se no passado a hospitalidade era um dever sagrado, moral e social, hoje ela é parte das políticas de turismo e deve gradativamente compor o planejamento urbano e a gestão de cidades. Em um mundo cada vez mais urbanizado, a hospitalidade urbana deve tomar força e passar a ser uma das formas utilizadas pelo homem para facilitar sua aproximação e convívio com seus semelhantes.

Ao buscar as origens e as concepções atuais da atividade hospitaleira, este estudo deixa claro a ligação entre dádiva e hospitalidade. A dádiva está presente em toda ação de hospitalidade, ou seja, a tríplice obrigação do dar-receber-retribuir está embutida nas razões pelas quais as pessoas oferecem acomodação, alimento e entretenimento. A fim de estabelecer o vínculo social, busca-se “dar” algo, que pode ser um presente, um serviço ou a própria hospitalidade. Essa “doação” é que caracteriza todo o processo, pois quem recebe terá que retribuir um dia, criando um ciclo sem fim.

No âmbito urbano, o gestor público é o anfitrião, que

assume a responsabilidade de oferecer condições urbanísticas e sociais capazes de tornar o espaço público um lugar hospitaleiro. O hóspede, seja ele morador ou turista, retribui a hospitalidade por meio de ações de civilidade e cidadania, que integram o sistema de dádiva. Além disso, o anfitrião visa, ao oferecer espaços urbanos qualificados, retorno econômico vinculado ao pagamento de taxas e impostos por parte dos moradores e receita gerada pelo turismo.

As grandes cidades, em especial, possuem uma grande capacidade de atração, o que não necessariamente faz delas lugares hospitaleiros. Pelo contrário, em um primeiro momento elas parecem assustadoras e hostis. Esta pesquisa procurou mostrar que, apesar do conceito de hospitalidade urbana estar, a princípio, mais associado às pequenas cidades, ele também pode ser aplicado às grandes cidades, desde que estas invistam em espaços públicos de qualidade, com condições de recepcionar, alojar e entreter turistas e moradores.

Além de proporcionar bem estar e aumentar a qualidade de vida dos moradores das grandes cidades, esse tratamento no espaço público pode contribuir para o aumento do tempo de permanência do hóspede (turista) e, conseqüentemente, permanecer no seu imaginário com um local agradável

(hospitaleiro), estabelecendo um vínculo com o lugar, e aumentando as chances de um possível retorno, confirmando a hipótese.

Constatou-se nessa pesquisa que para o hóspede urbano se sentir “em casa” é preciso que o espaço público transmita sensações de bem estar e acolhimento obtidos a partir de atributos espaciais de hospitalidade urbana, como diversidade, permeabilidade, legibilidade e conforto. Essa condição de cidade hospitaleira depende da implantação e/ou da consolidação de ações de reconhecimento e fortalecimento dos atributos citados por parte do anfitrião urbano, representado, no caso da hospitalidade urbana, pela figura do gestor público.

Dentre as ações relacionadas à **diversidade** destaca-se o incentivo, por parte do gestor público, a inserção de zonas de uso misto de alta densidade nos Planos Diretores Estratégicos e Leis de Uso e Ocupação do Solo (Zoneamento) de grandes cidades. Com o objetivo de estabelecer um equilíbrio na dinâmica da cidade, as zonas de uso misto de alta densidade são destinadas a diferentes funções urbanas, permitindo a coexistência entre a habitação e os usos não residenciais, como de serviços, comercial, industrial e institucional.

A diversidade de usos e de pessoas ajuda a aumentar o movimento nas ruas nos mais variados horários do dia e da noite, e também aos finais de semana, contribuindo para otimização da infraestrutura urbana e evitando os movimentos pendulares decorrentes das cidades espraiadas.

Esta busca por atividades de usos mistos, também já foi percebida pelo mercado imobiliário, que passou novamente a criar empreendimentos semelhantes aos edifícios modernistas da Avenida Paulista, que em muito contribuem para o reforço da hospitalidade urbana, conforme visto no Capítulo 3. Diferentemente do que ocorre na Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, repleta de edifícios monofuncionais, a Avenida Paulista tem uma ampla diversidade não só de usos, mas de espaços públicos e espaços privados de uso público.

A presença de fachadas permeáveis que possibilitam visibilidade e uma grande variedade de acessos ao nível da rua é outra ação que o anfitrião urbano pode criar dentro do conceito da **permeabilidade**. Essa característica dinamiza a vida cívica e contribui para aumentar a sensação de segurança decorrente da permeabilidade visual e física estabelecida pelos limites entre o espaço público e o espaço privado. Além disso, garante uma

constante sensação de acolhimento a partir de interfaces que funcionam como atrativo, convidando o estranho a entrar nos estabelecimentos.

Essa permeabilidade visual desejada é algo passível de ser implantada nas grandes cidades através de leis ou por meio de incentivos urbanísticos. Vale lembrar que a cidade de Nova Iorque regulamenta o uso do pavimento térreo e exige transparência nas fachadas das edificações da região noroeste de Manhattan. A ideia é que pedestres consigam ver o interior das lojas, assim como lojistas consigam ver o que acontece nas ruas.

Para tanto, há uma regra urbanística que controla a permeabilidade visual, exigindo 50% de transparência nas fachadas e restringindo a largura de fachadas cegas (muros) para 3 metros no máximo⁵¹. O comércio varejista deveria estar atento ao fato de que uma vitrine iluminada à noite, e também exposta nos finais de semana, permanece mais tempo como propaganda do seu negócio.

Como foi visto, as portas de aço de enrolar, muito utilizadas no comércio de rua, normalmente são vedações que segregam a

visão para o espaço privado, como é o caso da Rua São Bento. Algumas lojas, porém, já utilizam novos modelos dessas portas, com visibilidade e transparência. Exemplos dessas vedações já são encontradas em algumas ruas de comércio da cidade de São Paulo, como a Rua Oscar Freire, no bairro dos Jardins, a Rua João Cachoeira, no Itaim, ou em algumas ruas do bairro de Moema.

O outro tipo de permeabilidade, a permeabilidade física, possivelmente só poderá ser implementada nas grandes cidades por meio dos chamados “espaços de fruição”, uma vez que boa parte dessas cidades já possui sua malha urbana consolidada. Tais espaços podem ser representados tanto pelos calçadões como pelas ruas internas de edifícios comerciais.

No trecho estudado da Avenida Paulista, por exemplo, a área situada entre os edifícios do Condomínio Centenco Plaza funciona como um calçadão, onde o pedestre pode acessar os prédios do conjunto por meio de três ruas. Já as “ruas internas” das galerias comerciais da mesma avenida também contribuem para a permeabilidade física, uma vez que permitem ao pedestre utilizar o espaço privado para cortar o caminho e acessar outras ruas, pelo menos durante o período de funcionamento das mesmas.

⁵¹ Esse instrumento urbanístico é aplicado na região denominada “Upper West Side” na cidade de Nova Iorque, mais especificamente nas avenidas Broadway, Amsterdam e Columbus.

Fonte: <http://www.nyc.gov/html/dcp/html/uws/uws3.shtml>

Quanto às ações relacionadas às questões de **legibilidade**, cabe ao gestor público garantir que as novas edificações potencializem os elementos referenciais de um lugar, sejam eles naturais (como a topografia e as relações mantidas entre várzea e colina) ou artificiais (os marcos urbanos, ou seja, os edifícios, esculturas, obeliscos e monumentos). Como foi visto, boa parte desses elementos foi construída ao longo do tempo e, portanto, confere identidade ao lugar. É preciso tomar cuidado ao se construir novas edificações e/ou demolir antigas.

Por esta razão é importante que grandes cidades tenham conselhos ou órgãos de preservação e conservação do patrimônio edificado construído e comissões de proteção à paisagem urbana. Em São Paulo existe, desde 1985, o CONPRESP (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio, Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo)⁵², vinculado à Secretaria Municipal de Cultura. O órgão tem como atribuições, formular diretrizes e estratégias necessárias para garantir a preservação de bens culturais e naturais.

⁵² O CONPRESP é apoiado pelo Departamento do Patrimônio Histórico (DPH), foi criado em 1975 e idealizado e dirigido por Mário de Andrade junto com outros intelectuais na década de 1930.

Ele também pode delimitar a área de entorno de um bem tombado para que este possa ser controlado de forma adequada.

Boa parte das ações que garantem **conforto** ao visitante ou morador é de responsabilidade pública, como a implantação de lixeiras, orelhões, bancos públicos, pontos de ônibus cobertos, placas de sinalização e postes de iluminação. Já a construção, a conservação, a reforma e a manutenção das calçadas é responsabilidade do proprietário ou usuário (locatário) do imóvel, seja ele comercial ou residencial.

Outra ação decorrente diretamente do poder público é a implantação e a manutenção de uma arborização viária adequadamente selecionada e localizada. Ela deve garantir conforto ao visitante e contribuir para a diminuição das chamadas “ilhas de calor”. Como é o caso da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, que possui um canteiro central muito arborizado, ainda que de difícil acesso ao pedestre. Projetar edifícios com marquise no pavimento térreo ou beirais largos capazes de proteger os pedestres das intempéries também deveriam ser exigências da legislação urbanística, como é possível observar em vários edifícios da Avenida Paulista.

Já o conforto sensorial, produto da percepção entre a altura dos edifícios e a largura das ruas, é bem difícil de ser alterado em áreas já consolidadas como as grandes cidades. Contudo, em trechos renovados da cidade, como aqueles inseridos nos perímetros das Operações Urbanas (OUs), instrumentos urbanísticos podem ser utilizados para reverter essa situação.

A ampliação de algumas calçadas, por exemplo, poderia aliviar a sensação de confinamento. Esse artifício, presente nas OUs, é utilizado para obter maior potencial construtivo. O empreendedor, ao construir um novo edifício, “doa” alguns metros do recuo frontal, ampliando a calçada. Em contrapartida, ele pode construir mais pavimentos. Mesmo com o aumento do número de pavimentos, o edifício estará recuado, e a calçada ampliada, amenizando a sensação de “opressão” do pedestre.

Apesar de não terem sido implantadas com essa intenção, os espaços públicos que se abrem ao longo da Rua São Bento (junto às praças) garantem ao pedestre uma sensação de alívio do ponto de vista visual e do conforto sensorial. Isso porque a sensação que se tem ao andar pela Rua São Bento é de desconforto e confinamento, pois a largura da rua é muito estreita e os prédios, muito altos. Mas, ao chegar àqueles espaços, presentes em quase todas as esquinas, a

sensação é outra: de amplitude e de visibilidade, como nas praças medievais da Europa.

Ao aplicar os atributos espaciais de hospitalidade urbana em três vias paulistanas foi possível constatar que a condição ideal de cidade hospitaleira ocorre quando os atributos trabalham em conjunto. Fato que pôde ser observado na Avenida Paulista, a via estudada com a maior quantidade de atributos espaciais de hospitalidade urbana. Nela é possível encontrar diversidade de usos e de espaços públicos, permeabilidade física e visual e conforto físico e sensorial. Na mais paulistana de todas as vias, os atributos espaciais também ganham destaque quando o assunto é legibilidade; afinal, suas edificações já fazem parte do imaginário dos moradores e despertam a curiosidade de milhares de turistas.

Mas, além dos atributos criados pelo homem, a Avenida Paulista conta ainda com atributos naturais que confirmam sua condição de rua hospitaleira. Entre eles está a altimetria, que contribui para um clima agradável devido à sua implantação na colina (cota: 835 m) e a topografia sem curvas de nível que garante um caminhar plano.

Apesar de a hospitalidade urbana da Rua São Bento também se apropriar dos atributos naturais acima citados (a rua está na cota

775 e é totalmente plana), os atributos espaciais de hospitalidade urbana marcam presença principalmente por meio das referências visuais e das variadas tipologias arquitetônicas que retratam parte da história da formação da cidade de São Paulo e que fascinam tanto moradores quanto visitantes. E, mesmo com o desconforto provocado pela má preservação do piso, o calçadão da Rua São Bento garante permeabilidade física a milhares de pedestres que por ali passam diariamente.

Embora haja permeabilidade visual em suas edificações e a Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini conte com uma privilegiada condição ambiental – decorrente do canteiro central arborizado e do destamponamento do córrego da Traição – proporcionando conforto e segurança a seus visitantes, a deficiência dos outros atributos espaciais de hospitalidade urbana faz com que o permanecer na avenida não seja uma atividade prazerosa. A falta de diversidade de usos, notada pela forte presença de edifícios monofuncionais, e a trajetória curta da avenida (que foi implantada na década de 1980), somada a uma constante renovação de tipologias arquitetônicas, comprometem sua hospitalidade urbana e a transformam numa rua ainda sem identidade.

Se por um lado é possível identificar e analisar os atributos

espaciais de hospitalidade urbana de modo mais objetivo, a verificação do nível de hospitalidade do ponto de vista do hóspede, seja ele morador ou turista, já requer pesquisa específica junto ao usuário, que não foi objeto deste estudo. Isso porque a hospitalidade também depende de fatores de natureza subjetiva por parte do receptor (hóspede) e é conhecida como um campo da experiência pessoal, vinculado a aspectos de âmbito privado, que podem privilegiar determinados valores em detrimento de outros. Para alguns, por exemplo, o conforto pode ser mais importante do que a legibilidade. Para outros, a diversidade e a permeabilidade podem ser considerados atributos fundamentais. E, para outros ainda, todos os atributos espaciais juntos é que determinam a condição de cidade hospitaleira.

Contudo, do ponto de vista do anfitrião – no caso, o gestor público –, o importante é conhecer quais são os atributos espaciais presentes nas cidades ou os que faltam nos espaços públicos e implantá-los. Ou seja, investir na qualificação do espaço urbano para o estabelecimento de novos encontros e relações sociais, que, *in lato sensu*, são a base da hospitalidade urbana.

Referências Bibliográficas

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABRAHÃO, Sérgio Luís. **Espaço público: do urbano ao político**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2008.
- ALLIS, Thiago. **Projetos urbanos e turismo em grandes cidades: o caso de São Paulo**. Tese de Doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2012.
- ARANTES, Otilia. **Urbanismo em fim de linha**. São Paulo: Edusp, 2001.
- ARENDDT, Hannah. **A condição humana**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1993.
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares. Introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Coleção Travessia do século. Campinas, Papirus, 1994.
- BAPTISTA, Isabel. **Hospitalidade e eleição intersubjetiva: sobre o espírito que guarda os lugares**. Revista Hospitalidade, São Paulo, ano V, n.2, 2008.
- BAPTISTA, Isabel. **Lugares de Hospitalidade**. In DIAS, Celia M. (org.). **Hospitalidade Reflexões e Perspectivas**. São Paulo: Manole, 2002.
- BELGIOJOSO, Alberico B. **Milano: Qualità Della Città e Progettazione Urbana**. Milano (Italia): Edizioni Gabriele Mazzotta, 1988.
- BENETTI, Pablo Cesar. **Projetos de Avenidas no Rio de Janeiro (1830-1995)**. Tese de Doutorado. FAUUSP. São Paulo, 1997.
- BOFF, Leonardo. **Virtudes para um outro mundo possível. Volume I: Hospitalidade: direito e dever de todos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2005.
- BORJA, Jordi & MUXI, Zaida. **El espacio público: ciudad y ciudadanía**. Barcelona: Electa, 2003.
- BRAGA, Andrea da Costa. **Morfologia, Transformação e Co-presença em centros urbanos: o caso do centro do Rio de Janeiro/RJ**. Dissertação de Mestrado. UFRS, 2003.
- BUENO, Marielys Siqueira (org.). **Hospitalidade no jogo das relações sociais**. São Paulo: Ed. Vieira, 2008.
- CAILLÉ, Alain. **Antropologia do Dom. O terceiro paradigma**. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2002.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: EdUSP, 2000.
- CAMARGO, Haroldo Leitão. **Patrimônio Histórico e Cultural**. São Paulo: Aleph, 2002. (Coleção ABC do Turismo)
- CAMARGO, Luiz O. **Os domínios da hospitalidade**. In DENCKER, A.; BUENO, M. (orgs). **Hospitalidade: Cenários e Oportunidades**. São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2003.

CAMARGO, Luiz O. **Hospitalidade**. São Paulo: Aleph, 2004.

CAMARGO, Luiz O. **A pesquisa em hospitalidade**. Revista Hospitalidade, São Paulo, ano V, n.2, 2008.

CARAPINHA, Aurora. **Da leveza da cidade. Monumentos**. Revista Semestral de Edifícios e Monumentos. Abril, 2007.

CASELLA, Luana L. de Camargo. **Hospitalidade dos Espaços Públicos: possibilidades e dificuldades em torná-lo acolhedor**. Revista Hospitalidade, v. 3. 2006.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. Volume I. A era da informatização: economia, sociedade e cultura. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CASTELLO, Lineu. **A percepção de lugar: repensando o conceito de lugar em arquitetura e urbanismo**. Porto Alegre: PROPAR-UFRGS, 2007.

CHAUI, Marilena. **O espaço público e a democracia**. Comunicação apresentada no Seminário internacional "O espaço público e a exclusão social". São Paulo, 1998.

COSTA, Selma F. **Gestão de pessoas em instituições do Terceiro Setor: uma reflexão necessária**. Terra e Cultura, Ano XVIII, n. 35. Londrina: Centro Universitário Filadélfia, 2002.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Hospitalidade Turística e Fenômeno Urbano no Brasil: Considerações Gerais**. In DIAS, Celia

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

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. São Paulo: Edições 70, 2009.

DAMATTA, Roberto da. **A casa & a rua**. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

DARKE, J. & GURNEY, C. **Como alojar? Gênero, hospitalidade e performance**. In LASHLEY, Conrad; MORRISON, Alison (orgs.). Em busca da hospitalidade: perspectivas para um mundo globalizado. Barueri, SP: Manole, 2004.

DENCKER, A.; BUENO, M. (orgs.). **Hospitalidade: Cenários e Oportunidades**. São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2003.

DERRIDA, J. **Manifeste pour l'hospitalité**. Grigny: Paroles d'Aube, 1999.

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

FERRARA, Lucrecia D'Alessio. **Olhar perfeito; informação, linguagem, percepção ambiental**. São Paulo: Edusp, 1993.

FERRAZ, Valéria de Souza. **Mapeando "esquisitices" no centro antigo de Natal, RN**. V Seminário em Pesquisa em Turismo do MERCOSUL – SemintUR. Caxias do Sul, RS, 2008.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Dicionário Aurélio Básico da Língua Portuguesa**. São Paulo: Folha de São Paulo, 1995.

FRANCO, Patrícia dos Santos; PRADO, Juliana. **A hospitalidade e a cordialidade: reflexões sobre o Brasil.** In Revista Global Tourism. 2006.

FREYRE, Gilberto. **Casa-grande & Senzala.** Rio de Janeiro: Record, 2001.

GASTELAARS, Rob Van E. **Public Life in Amsterdam.** In KLOSS, Maarten. **Public Interiors. Arcam Pockets.** Architectura & Natura Press: 1993.

GEHL, Jan. **Cities for People.** Washington, DC: Island Press, 2009.

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.

GREENBIE, Barrie B. **Spaces: dimensions of the human landscape.** Mass, 1981.

GODBOUT, J. **O espírito da dádiva.** Rio de Janeiro: FGV, 1999.

GOTMAN, Anne. **La question de l'hospitalité aujourd'hui.** Communications. Paris: EHESS, n. 65, 1997.

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

HABERMAS, Jurgen. **Mudança estrutural da esfera pública.** Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna.** São Paulo: Edições Loyola: 2005.

HERTZBERGER, Herman. **Lições de Arquitetura.** São Paulo: Martins Fontes, 1999.

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

HILLIER, Bill. **Space is the machine,** Cambridge University Press, 1996.

HOLANDA, Frederico de. **O espaço de exceção.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil.** São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOUAISS, Antonio & VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa.** Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

JACOBS, Allan B. **Great Streets**. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology, 1999.

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

JUNQUEIRA, Rosemeire Rodrigues; REJOWSKI, Miriam. **Produção científica sobre hospitalidade urbana no Brasil: Anais de Eventos científicos de 2004 a 2009**. VII Seminário de Associação Brasileira de Pesquisa e Pós-graduação em Turismo. UAM, São Paulo, 2010.

KLOSS, Maarten. **Public Interiors. Arcam Pockets**. Architectura & Natura Press: 1993.

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia Do Turismo Para Uma Nova Compreensão Do Lazer e das Viagens**. São Paulo: Aleph, 2000.

LASHLEY, Conrad; MORRISON, Alison (orgs.). **Em busca da hospitalidade: perspectivas para um mundo globalizado**. Barueri, SP: Manole, 2004.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henry. **O direito a cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LOMBARDO, M. A. **Vegetação e clima**. In: Encontro Nacional de Arborização Urbana, 3, Curitiba: FUPEF, 1990.

LOPES, Rodrigo. **Cidade Intencional, A – O planejamento estratégico de cidades**. São Paulo: Mauad, 2007.

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

MADDEN, Kathleen; SCHWARTZ, Andrew. **How to turn a place around: a handbook for creating successful Public Spaces**. NY, 2002.

MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamentos urbanos**. Porto Alegre: Masquatro, 2005.

MATHEUS, Zilda Maria. A ideia de uma cidade hospitaleira. In DIAS, Celia M. de Moraes (org.). **Hospitalidade Reflexões e Perspectivas**. São Paulo: Manole, 2002.

MAUSS, Marcel. **Sociologia e Antropologia**. Volume II. SP, 2003.

MENDES, Carina F. **Paisagem Urbana: uma mídia redescoberta**. São Paulo: Editora Senac, 2006

MONTANDON, Alain. **Hospitalidade Ontem e Hoje**. In DENCKER, A.; BUENO, M. (orgs). **Hospitalidade: Cenários e Oportunidades**. São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2003.

NETO, Generoso De Angelis. **Texto Técnico - Escola Politécnica da USP - Departamento de Engenharia de Construção Civil** - Witold Zmitrowicz, São Paulo – 1997.

NEWMAN, O. **Defensible Space: people and design in the violent city**. London: Architectural Press, 1973.

NOBRE, Eduardo. **Reestruturação econômica e território: expansão recente do terciário na Marginal do Rio Pinheiros**. Tese de Doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2010.

PERDIKOGIANNI, I. & PENN, A. (2005) **Measuring diversity: a multivariate analysis of land use and temporal patterning in Clerkenwell**. In: Anais do 5th International Space Syntax Symposium, Delft: TUDelft, pp.741-761.

PEREIRA e COUTINHO, Helen. **Hotelaria: Da era antiga aos tempos atuais**. Revista Eletrônica Aboré - Publicação da Escola Superior de Artes e Turismo Edição 03/2007.

PRADO JR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

ROSSI, Aldo. **La arquitectura de la ciudad**. Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona, 1982.

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, Regina Helena Vieira. **Transformações e persistências no espaço urbano construído da cidade de São Paulo por um fragmento: a Rua São Bento**. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUSP, 2008.

SAO PAULO (cidade). Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. **SP 2040: a cidade que queremos**. São Paulo: SMDU, 2012.

SASSEN, Saskia. **The global city: New York, London, Tokyo**. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1991.

SCHWARZ, Roberto. **Ao vencedor as batatas**. São Paulo: Duas Cidades, 2000.

SENNET, Richard. **O declínio do homem público**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SIMÃO, Maria Cristina Rocha. **Preservação do Patrimônio Cultural em Cidades**. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

SITTE, Camillo. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: Editora Ática, 1992.

SMITH, Valene (Org.). **Hosts and guests: the anthropology of tourism**. Philadelphia: Univ, of Pennsylvania Press, 1989.

TELFER, Elizabeth. **A filosofia da "hospitalidade"**. In LASHLEY, Conrad; MORRISON, Alison (orgs.). Em busca da hospitalidade: perspectivas para um mundo globalizado. Barueri, SP: Manole, 2004.

TOURINHO, Andrea de Oliveira. **Do centro aos centros: bases teórico-conceituais para o estudo da centralidade em São Paulo**. Tese de Doutorado. FAU USP, 2004.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência.** São Paulo: Difel, 1983.

URRY, J. **O olhar do turista.** São Paulo: Studio Nobel, 1996.

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. **Localização Estratégica ou Estratégia na Localização.** Tese de Doutorado. São Paulo: FAUUSP, 1992.

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

VARGAS, Heliana C. **Turismo nas grandes cidades brasileiras; o que falta?** Estado de São Paulo, 21/07/1998. P G2.

VARGAS, Heliana. **Organização do espaço da cidade: leitura, compreensão e intervenção.** Senac - Apostila para a disciplina AUP 608. 1999.

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

VARGAS, Heliana C. **Espaço Terciário – O Lugar a Arquitetura e a Imagem do Comércio.** São Paulo: Editora Senac, 2001.

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

VARGAS, Heliana C. **(I) Mobilidade urbana nas grandes cidades.** Revista URBS, São Paulo, n. 47, ano XII, p 7-11, 2008.

YAGIZI, Eduardo. **O mundo das calçadas.** São Paulo: Humanitas; Imprensa oficial do Estado, 2000.

YAZIGI, Eduardo. **Alma do lugar, A.** São Paulo: Contexto: 2001. – (Coleção Turismo Contexto).

ZEVI, Bruno. **Saber ver a arquitetura.** São Paulo, Martins Fontes, 1996.

