

## O novo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo à luz da Hospitalidade Urbana

*The new Master Plan of São Paulo from the point of view of Urban Hospitality*

*El Nuevo Plan Director de São Paulo a la luz de la Hospitalidad Urbana*

SEVERINI, Valéria Ferraz

*Centro Universitário Anhanguera, valferraz@yahoo.com*

### **RESUMO**

A consolidação das grandes cidades como os lugares mais procurados para se viver e visitar desafia profissionais do setor de planejamento urbano e de turismo. É preciso enfrentar não só os problemas relacionados à escassez dos recursos naturais, mas também as questões ligadas ao ambiente construído e a convivência entre os homens, sejam eles moradores ou turistas. Nesse sentido, o conceito de hospitalidade urbana ganha força pois trabalha com a qualificação do espaço público a partir de diretrizes urbanísticas facilmente implantadas pelos gestores de grandes cidades. A fim de investigar como é possível estimular a implementação de espaços públicos humanizados para melhorar a qualidade de vida de moradores e a recepção de turistas, este trabalho discute pontos específicos do novo Plano Diretor Estratégico (e da Minuta de Revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo) da maior cidade brasileira à luz da hospitalidade urbana.

**PALAVRAS-CHAVE:** hospitalidade urbana, plano diretor, grandes cidades, espaço público.

### **ABSTRACT**

*The consolidation of big cities as the most sought after places to live and visit professional challenges of urban planning and tourism. We must face not only the problems of scarcity of natural resources but also issues relating to the built environment and coexistence among people, whether residents or tourists. In this sense, the concept of urban hospitality gains strength as it works with the qualification of public space from urban regulations easily implemented by managers of large cities. In order to investigate how it is possible to stimulate the construction of humanized public spaces to improve the quality of life of residents and the reception of tourists, this paper discusses strategic points of the new Master Plan (and Review of Installment Draft Law, Use and Land Use) of Brazil's largest city in the light of urban hospitality.*

**KEY-WORDS:** urban hospitality, master plan, big cities, public spaces.

### **RESUMEN**

*La consolidación de las grandes ciudades como los lugares más buscados para vivir y visitar desafia profesionales de la planificación urbana y el turismo. Tenemos que enfrentar no sólo los problemas de escasez de los recursos naturales, sino también a cuestiones relacionadas con el entorno construido y la convivencia entre las personas, ya sean residentes o turistas. En este sentido, el concepto de hospitalidad urbana gana fuerza a medida que trabaja con la calificación de espacio público de las regulaciones urbanas fácilmente implementados por los gerentes de las grandes ciudades. Con el fin de investigar la forma en que es posible estimular la implementación de espacios públicos humanizados para mejorar la calidad de vida de los residentes y la recepción de turistas, este trabajo analiza puntos específicos del nuevo Plan Director (y revisión del Proyecto de Ley de Cuota, uso y Uso de la Tierra) de la ciudad más grande de Brasil, a la luz de la hospitalidad urbana.*

**PALABRAS-CLAVE:** hospitalidad urbano, plan director, principales ciudades, el espacio público.

## 1 INTRODUÇÃO

A fim de investigar como instrumentos urbanísticos que buscam a qualificação do espaço público podem ser de fato incorporados em planos e projetos urbanos de grandes cidades, este artigo analisa estratégias do novo Plano Diretor Estratégico (PDE) da capital paulista sob a ótica da hospitalidade urbana. Tomando como base a tese de Ferraz (2013), apresenta-se o conceito de hospitalidade urbana que tem uma relação direta com a qualidade de vida e se revela um tema atual e promissor dentro do planejamento e gestão de grandes cidades.

Inicialmente o artigo discute os atrativos das grandes cidades e os motivos pelos quais estes locais estão entre os destinos mais procurados em todo o planeta. Em seguida, o trabalho apresenta os conceitos e definições da hospitalidade urbana expondo as características do espaço hospitaleiro e dos sujeitos envolvidos. Posteriormente, o trabalho aborda as diretrizes urbanísticas previstas no PDE e na Minuta de Revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de São Paulo e as compara com os atributos espaciais de hospitalidade urbana.

## 2 O PODER DE ATRAÇÃO DAS GRANDES CIDADES

Conhecidas como a nova forma espacial que se desenvolve no contexto geográfico e social dentro da nova dinâmica econômica global da sociedade informacional ou sociedade em rede (CASTELLS, 2000), as megacidades (aqui chamadas de grandes cidades), são aglomerações enormes de seres humanos, com mais de 10 milhões de habitantes segundo a classificação da ONU, que vem se desenvolvendo principalmente em países em desenvolvimento<sup>i</sup>. Os números impressionam e apontam um crescimento populacional desordenado desacompanhado de um aumento compatível da infraestrutura urbana e do desenvolvimento social<sup>ii</sup>.

Por conseguinte, essas cidades apresentam problemas graves relacionados ao meio ambiente expressados, por exemplo, pelo: esgotamento de energias fósseis e minerais, alterações climáticas e desmatamento desenfreado. Apresentam também sérios problemas ligados às questões habitacionais e de infraestrutura, pois essa expansão descontrolada muitas vezes desregula e inflaciona os mercados imobiliários, levando a um planejamento habitacional deficiente e injusto onde é possível perceber o surgimento de situações extremas de pobreza e riqueza. Isso gera uma série de tensões e problemas sociais que são reforçados pelo sucateamento e abandono dos espaços públicos, gerando espaços segregados com qualidade de vida diferenciadas. Como consequência:

(...) 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, 2006, p. 3).

Ainda assim, é para as grandes cidades que as pessoas estão indo seja para trabalhar, visitar ou viver. De acordo com a “Euromonitor International’s top city destinations ranking”<sup>iii</sup>, megacidades como Istambul, Macau, Bangkok e Kuala Lumpur, estão entre as cidades mais visitadas no ano de 2011. Conhecidas por sediar as melhores universidades e centros de pesquisas, excelentes hospitais e clínicas, oferecer ótimas oportunidades de trabalho e de negócios e uma programação cultural rica, as grandes cidades conseguem reunir, no mesmo espaço físico, diferentes atividades urbanas para variados grupos sociais com diversos propósitos (VARGAS, 2000). Para Glaeser (2011), os centros urbanos são a maior invenção de nossa espécie pois concentram talentos e propiciam a produção de ideias fazendo com que a proximidade com outras pessoas permita que o conhecimento se espalhe e se aprimore.

Algumas dessas cidades se tornaram elemento chave no novo processo econômico globalizado e descentralizado gerando empregos e possibilidades de negócios. Chamadas muitas vezes de cidades globais, esse poder de atração das grandes cidades só tende a crescer. Para Sassen (1991), isso ocorre pois elas funcionam de quatro formas: (a) Como pontos de comando altamente concentrados na organização da economia mundial; (b) Como locais-chave para as finanças e para as empresas de serviços especializados, que substituíram a fabricação como o principal setor econômico; (c) Como sítios de produção, incluindo a produção de inovações, nas indústrias de ponta; (d) Como mercados consumidores para os próprios produtos e inovações produzidas.

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. Defendendo que as cidades não são estruturas, mas pessoas, o autor acredita que o capital humano é hoje a grande locomotiva do futuro. Além disso, essa concentração de gente também contribui 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 museus, teatros, hospitais, universidades 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 e equipamento de som. Nas grandes cidades, esses

custos fixos tornam-se mais acessíveis por serem compartilhados por milhares de visitantes e frequentadores. E o fato delas possuírem esta diversidade tão grande de atrativos faz com que os próprios moradores possam usufruir de toda essa variedade, tornando-se, muitas vezes, turistas em sua própria cidade (ALIIS, 2012).

Nesse sentido, apesar de todos os problemas, muitos ainda preferem as grandes cidades. São Paulo, a maior cidade brasileira, é uma prova disso. Alvo de críticas por conta do trânsito, poluição ou violência, ela ainda é a cidade mais visitada na América Latina e vem agradando os turistas de uma forma geral. De acordo com uma pesquisa realizada pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe, 2008)<sup>iv</sup>, os turistas estrangeiros aprovam 100% a hospitalidade da população e a gastronomia da cidade. A capital paulista bateu recorde de turistas em 2008. Segundo a SPTuris foram 11 milhões, sendo 15% estrangeiros vindos, principalmente, dos Estados Unidos, Argentina e Alemanha.

Portanto, “atrair” novos moradores ou turistas não é um problema para as grandes cidades. O grande desafio é tornar as grandes cidades lugares mais agradáveis de forma a propiciar condições para que o visitante se sinta “em casa”, acolhido, e que o morador tenha mais qualidade de vida.

### **3 HOSPITALIDADE URBANA E SUA RELAÇÃO COM O ESPAÇO PÚBLICO**

Apesar de estar sempre associada a atividade turística, a hospitalidade abrange uma porção maior de possibilidades. Isso porque ela vai além da preocupação em satisfazer as necessidades do turista, a hospitalidade aborda as relações sociais que se estabelecem entre o ser que recebe (anfitrião) e o ser que é recebido (hóspede) em um determinado espaço. Espaço este que delimita o campo de estudo da hospitalidade. Para Camargo (2004), a hospitalidade é exercida em contexto doméstico (espaço da casa), comercial (espaço comercial) e público (espaço público).

No âmbito da hospitalidade doméstica, o anfitrião prepara pessoalmente o espaço da estadia. Espaço este que é privado. Portanto, é de responsabilidade do dono da casa providenciar as ações necessárias para uma boa acolhida, tais como: organizar o quarto trocando as roupas de cama, guardar o melhor vinho para o jantar, colocar flores nos vasos da casa etc. Na hospitalidade comercial, cabe ao dono do restaurante, do hotel ou do café, receber bem seus hóspedes e turistas nos espaços que podemos considerar como semi-públicos. Afinal o espaço da estadia nesse caso vai além do espaço do quarto e se prolonga ao lobby do hotel ou à área reservada para café da manhã e restaurante (FERRAZ, 2013).

Agora, na esfera da hospitalidade urbana o espaço da estadia é materializado pelo espaço público. Nas outras duas esferas (doméstica e comercial), as ações necessárias para oferecer uma boa acolhida dependem diretamente do anfitrião, seja ele o dono da casa ou o dono do espaço comercial. De certa forma, na esfera da hospitalidade urbana a responsabilidade maior é do anfitrião, idealizado na figura de gestor público e atuando como representante legal do povo na figura do prefeito, secretário de planejamento, de obras etc. Ou seja, o anfitrião urbano é que deve cuidar das ruas, das calçadas, da iluminação pública, dos equipamentos de educação e saúde. Contudo, o espaço público é de todos. Portanto, todos devem cuidar. Sendo assim, a hospitalidade urbana confia papéis aos demais atores da cidade, o que inclui os próprios moradores, que compartilham o papel de anfitrião, responsabilizando-se pelo cuidado com o espaço público e pela gentileza no trato com as pessoas (FERRAZ, 2013).

Já a figura do hóspede no contexto da hospitalidade urbana pode ser exercida tanto pelo turista quanto pelo morador. Isso porque essa categoria engloba todos os que consomem ou vivenciam a cidade, incluindo os visitantes que não pernoitam nela. Para Allis (2012), não se trata de afirmar que morador seja turista ou vice-versa, mas parece factível considerar turistas e moradores como sujeitos da mesma atividade, convivendo em suas experiências urbanas e compartilhando espaços e serviços.

É possível dizer então que cidades hospitaleiras estabelecem uma relação mais que social, quase que institucional, já que as relações não se dão apenas entre indivíduos, mas também para como o espaço da cidade, ou seja, para com o espaço público. Estabelece-se aí a chamada cidadania, despertando a consciência dos deveres e direitos do cidadão (FERRAZ, 2013).

Parte-se do princípio que a sensação de bem-estar e de acolhimento nas grandes cidades está relacionada à qualidade de seu espaço público, que, por sua vez, está atrelada a uma série de características vinculadas ao desenho urbano. Para Ferraz (2013) boa parte dessas características são físicas e se manifestam no espaço, podendo portanto, ser incorporadas em ações efetivas pelo gestor urbano. E são essas características, denominadas **atributos espaciais de hospitalidade urbana**, o objeto de estudo desse trabalho. Existem ainda outros fatores que ajudam na sensação da hospitalidade urbana, mas são de ordem natural ou subjetiva e dificilmente poderão ser identificadas e incorporadas nas ações exercidas pelo anfitrião.

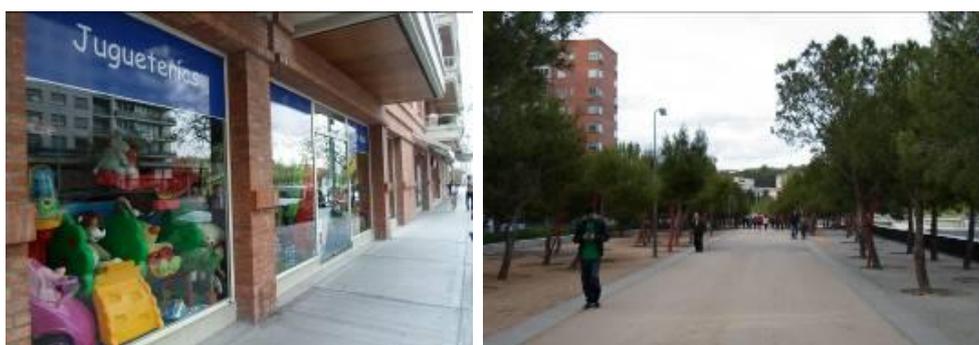
A hospitalidade urbana procura valorizar a escala do pedestre intensificando o uso do espaço público a partir da compreensão de que a estrutura da cidade e a vitalidade urbana se dão a partir de uma análise de bairro. Ou seja, os atributos espaciais de hospitalidade urbana só podem ser produzidos e

percebidos no âmbito local, pois é na escala do pedestre que a apropriação do espaço urbano ocorre com mais facilidade. Dessa forma, a percepção da grande cidade só pode acontecer por trechos urbanos, o que confirma a teoria de Rossi (1982), que afirma que a compreensão da cidade deve ser realizada por meio de suas partes, seus fragmentos. Isso significa que apreendemos a cidade não como um todo, mas por meio de uma sucessão de percursos, de trechos urbanos.

Com base no trabalho pioneiro de Grinover (2007) e em estudos relacionados ao desenho urbano<sup>v</sup>, Ferraz (2013) definiu os **atributos espaciais de hospitalidade urbana**. São eles: **diversidade, permeabilidade, legibilidade e conforto**. Entende-se que cada atributo é capaz de avaliar (e medir) uma série de características espaciais referentes à sua categoria. De posse dessa análise, o anfitrião será capaz de intervir no espaço público de modo a tornar a cidade mais hospitaleira.

Através do atributo **diversidade**, é possível garantir que a cidade ofereça um mix de usos e atividades, assim como uma variedade de espaços capazes de contribuir na geração de encontros, sejam eles espaços públicos ou espaços privados de uso público. Essa mistura de usos possibilita também uma mistura de pessoas, o que é muito positivo do ponto de vista do turismo e reforça a teoria de Jacobs (2000) que afirma que quanto mais complexa for a mistura de grupos de usuários, maior será o número de serviços e lojas necessário para pinçar sua clientela dentre todos os tipos de grupos de pessoas.

Figuras 1 e 2 – Exemplos de trechos urbanos com diversidade - de usos e de espaços públicos: (1) Pavimento térreo de uma edifício multifuncional em Buenos Aires; (2) Parque linear dotado de espaços públicos variados (pista de cooper, áreas de convívio, áreas de alimentação, orla fluvial etc.) junto ao Rio Manzanares em Madrid.



Fonte: Acervo pessoal, 2013.

Por meio do atributo **permeabilidade**, é possível incentivar a construção de espaços que se deixem permear tanto no sentido físico, por meio de quadras curtas ou ruas internas entre edifícios, como no sentido visual, por meio de elementos de transparência e visibilidade. A configuração espacial determina a maneira pela qual uma sociedade se organiza. Para Hillier (1996), 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. Opinião compartilhada por Jacobs (2000), que acreditava que o desenho das ruas e a estrutura da malha urbana influenciam na vida das pessoas. Para a autora (2000), a morfologia da cidade acaba determinando as opções de trajeto da origem até o destino e reduzindo ou ampliando as possibilidades de encontros.

A permeabilidade visual também é uma característica importante de se ter no espaço público. Afinal, todos querem ver e ser vistos. Para Sitte (1992) o alcance visual é uma qualidade urbana que não deve ser esquecida. A visibilidade presente em algumas edificações melhora a interação e promove o contato, o que contribui para a segurança. Para Jacobs (2000, p. 35-36), é preciso haver “olhos para a rua”, olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua.

Figuras 3 e 4 – Exemplo de permeabilidade – física e visual: (3) Fachada de vidro em edifício residencial em Belém do Pará; (2) Passeio público ao longo do antigo porto, passarelas e caminhos por entre os antigos galpões em Buenos Aires.



Fonte: Acervo pessoal, 2013 e 2014.

Já por meio do atributo **legibilidade**, o anfitrião terá a chance de destacar os elementos visuais referenciais de sua cidade, como edifícios, monumentos e obeliscos, a fim de tornar a cidade mais legível e reforçar sua identidade. Segundo Lynch (1997), legibilidade significa a facilidade com a qual as partes da cidade podem ser visualmente apreendidas, reconhecidas e organizadas de acordo com um esquema coerente. O habitante constrói por si mesmo uma imagem física de um lugar, com a ajuda de sua experiência. Isso significa que uma cidade pode ser lida e interpretada a partir de diferentes pontos de vista. Mas, o espaço público também conta com códigos e mensagens que ajudam na leitura e na interpretação da cidade. E são esses códigos que podem ser percebidos através de elementos arquitetônicos. 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. Os galpões da Mooca, bairro da

cidade de São Paulo, ainda guardam a memória de um bairro industrial ocupado por italianos no início do século XX.

Figuras 5 e 6 – Exemplos de Legibilidade: (5) Prédio do Masp, na Av. Paulista em São Paulo; (6) Galpão industrial da Mooca.



Fonte: Acervo pessoal, 2012.

O atributo **conforto** se apresenta como um elemento que implica diretamente nas condições fisiológicas necessárias do ser humano, portanto, relacionado com as demandas básicas da hospitalidade doméstica. Trata-se de oferecer um lugar para sentar, para descansar, para comer. Quando rebatemos isso para o espaço público, estamos falando de espaços de estar e refúgios de descanso. Um exemplo desses espaços são os “parklets”, que vem sendo implantados na cidade de São Paulo desde o ano passado. Eles funcionam como uma extensão temporária da calçada construídos sobre uma plataforma na área do leito carroçável (ocupam 2 vagas de zona rotativa – zona azul) podendo ser equipados com bancos, floreiras, mesas, guarda-sóis ou outro tipo de mobiliário urbano. Mas o conforto é percebido também no sentido ambiental, por meio de arborização viária e de pequenas áreas verdes, e sensorial através de uma composição harmônica entre altura do edifício e largura da rua.

Figuras 6 e 7 – Exemplos de trechos urbanos com conforto físico, ambiental e sensorial: (6) Parklets em Florença; (7) Via com pisos adequados e gabarito proporcional à largura da via em Madrid.



Fonte: Acervo pessoal, 2013.

#### **4 PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO DE SÃO PAULO E SUA RELAÇÃO COM OS ATRIBUTOS ESPACIAIS DE HOSPITALIDADE URBANA**

Aprovado na Câmara Municipal de São Paulo em 2014, o novo Plano Diretor Estratégico (PDE) do Município de São Paulo (Lei 16.050/14) propõe humanizar e reequilibrar os espaços da cidade, garantindo a melhoria na qualidade de vida em todos os bairros. A ideia é mitigar o padrão de urbanização periférica e reverter a perda populacional das áreas centrais direcionando o adensamento para regiões dotadas de infraestrutura urbana. Para tanto, propõe-se, de um lado, diminuir o potencial construtivo nos miolos de bairro restringindo o gabarito e preservando sua identidade e, de outro, aumentar o potencial construtivo junto aos corredores de transporte incentivando o uso misto e à geração de empregos.

Discute-se, portanto, o conceito de “cidade compacta” que busca otimizar o espaço público e incentivar a implantação de zonas mistas de alta densidade próximas a eixos de transporte público. Essa estratégia é, na realidade, uma forma de incentivar a **diversidade**, de usos e de pessoas, concentrando atividades em um único lugar e desafogando o sistema viário. Para tanto, o PDE incorporou uma série de instrumentos urbanísticos, previsto no Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), que reforçam esse adensamento. Um deles é o “IPTU Progressivo no Tempo”, que procura combater a ociosidade de imóveis nas regiões centrais e as atitudes especulativas. O proprietário recebe uma notificação para que, no prazo de um ano, apresente projeto de edificação no terreno, ou ainda de ocupação da construção. Outro instrumento é a “ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social) 3” - porções do território que se localizam prioritariamente nas áreas centrais deterioradas reservadas para a construção de novos empreendimentos com HIS (Habitação de Interesse Social), HMP (Habitação de Mercado Popular) ou atividades não residenciais. E essa mistura de pessoas ainda é estimulada no PDE da capital paulista por meio da “Cota da Solidariedade”, que destina o equivalente a 10% da área computável de novos empreendimentos de grande porte (com mais de 20.000 m<sup>2</sup>) para a produção de HIS.

No entanto, o sucesso desse conceito para grandes cidades exige um sistema de transporte público de alta capacidade<sup>vi</sup>, capaz de oferecer à população condições plenas de mobilidade urbana. Situação que não ocorre na capital paulista<sup>vii</sup>, que historicamente vem recebendo investimentos públicos voltados para o sistema de transporte privado individual (TOLEDO, 2004). Esse adensamento proposto deveria vir acompanhado de um estudo mais detalhado sobre a capacidade de suporte de toda a infraestrutura

urbana existente, o que envolve os sistemas de abastecimento de água, tratamento de esgoto, coleta de resíduos sólidos e drenagem urbana.

Assim como a diversidade, os outros atributos espaciais de hospitalidade urbana estão sendo incorporados aos poucos nas leis urbanísticas paulistanas. Prova disso é a criação dos “parâmetros qualificadores da ocupação” (Artigo 20), previstos na Minuta de Revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei de Zoneamento - ainda não regulamentada, mas publicada no site oficial da Prefeitura Municipal de São Paulo)<sup>viii</sup>. Esses parâmetros propõem promover uma melhor relação e proporção entre espaços públicos e privados. São eles:

- **Fruição Pública:** é uma área de uso público localizada no pavimento térreo que não pode ser fechada com edificações, instalações ou equipamentos. Com o objetivo de estimular e melhorar a oferta de áreas qualificadas para o uso público no pavimento térreo que privilegiem o pedestre e promovam o desenvolvimento de atividades, o recurso da fruição pública poderá ser utilizado em quadras de no mínimo 250 m<sup>2</sup> e beneficiará o proprietário por meio de um acréscimo gratuito ao potencial construtivo básico do imóvel.

Esse instrumento está estritamente ligado ao atributo espacial de hospitalidade urbana **permeabilidade**, afinal estimula a implantação de “ruas internas” capazes de incrementar o movimento de pedestres e estimular o comércio. Implantado na década de 1960, o Conjunto Nacional (Figuras 9 e 10) situado na esquina da avenida Paulista com a Rua Augusta, em São Paulo, é um exemplo clássico de edifício que utiliza o recurso da fruição pública ou permeabilidade física. Ocupando um quarteirão inteiro, é possível circular livremente por entre as ruas internas das galeria comercial e acessar as quatro ruas do entorno.

Figuras 9 e 10 – Conjunto Nacional – um exemplo de permeabilidade física, agora incentivada no Plano Diretor Estratégico de São Paulo por meio do instrumento fruição pública.



Fonte: Acervo pessoal, 2012.

Apesar de muito parecido com o conceito de “pocket parks”, a fruição pública tem como objetivo principal a permeabilidade entre quadras garantindo ao pedestre a flexibilidade nos caminhos. Já o exemplo americano pode ser implantado em lotes menores e não necessariamente permite a passagem entre ruas. De qualquer forma, esse parâmetro é muito positivo pois proporciona uma diversidade maior de espaços públicos na cidade.

- **Fachada Ativa:** é um instrumento urbanístico que visa dinamizar espaços e passeios públicos por meio da instalação de atividades no pavimento térreo. A ideia é evitar a multiplicação de planos fechados na interface entre espaço público e espaço privado. É aplicado apenas em edifícios de uso não residencial, em fachadas com mais de 20 metros localizadas no alinhamento do lote. Como forma de incentivo não serão computáveis, até o limite de 50 %, a área do lote destinada à implementação deste instrumento.

Esse parâmetro urbanístico está relacionado a três atributos espaciais de hospitalidade urbana: a **diversidade**, a **permeabilidade** e o **conforto**. Isso porque as fachadas ativas estão diretamente ligadas a implantação de atividades comerciais e de serviços no pavimento térreo, o que demanda uma mistura de usos e a utilização das vitrines - que exige transparência e visibilidade.

Mas os benefícios da fachada ativa podem ser maiores. Como a ideia é incentivar a construção de edifícios no alinhamento do passeio público, marquises ou elementos arquitetônicos que se projetam para a calçada podem ser construídos a fim de oferecer conforto ao pedestre. A marquise que circunda a galeria comercial do pavimento térreo do Conjunto Nacional é um exemplo de elemento arquitetônico que confere mais conforto ao usuário.

Figuras 11 e 12 – Exemplos de edifícios construídos no alinhamento do lote e que oferecem formas de proteger o pedestres em situação adversas: (11) Toldos e beirais largos nas edificações de Puerto Madeiro em Buenos Aires (Argentina); (12) Marquise do Conjunto Nacional na avenida Paulista.



Fonte: Acervo pessoal, 2012.

A Minuta de Revisão de Lei do Zoneamento sugere um aumento significativo de áreas verticalizadas com incentivo para a implantação de fachadas ativas, seja por meio das zonas ZEUP (Zonas Eixos de Estruturação da Transformação Urbana), ou das zonas ZC (Zona de Centralidade) e ZCOR (Zona Corredor). A implantação de áreas mistas verticalizadas é uma estratégia positiva. Porém, a escolha dessas áreas deve ser feita com cautela. No caso do PDE de São Paulo não houve nenhuma preocupação com a topografia do local ou com a conservação de certas características históricas para a implantação dessas áreas. E isso afeta diretamente o atributo espacial de hospitalidade urbana **legibilidade**, que prevê, por exemplo, a manutenção da identidade de um bairro por meio da preservação de marcos urbanos que podem ser vistos à distância. O estímulo à verticalização deveria vir acompanhado de estudos sobre a paisagem urbana de cada bairro.

- **Limite de vedação do lote:** é um instrumento que propõe limitar a extensão do fechamento do lote por anteparo vertical vedado, de modo a possibilitar a permeabilidade visual do lote. Tem por objetivo impedir a construção de muros ou interfaces opacas no fechamento dos lotes. Não está previsto até o momento nenhum tipo de contrapartida para o proprietário.

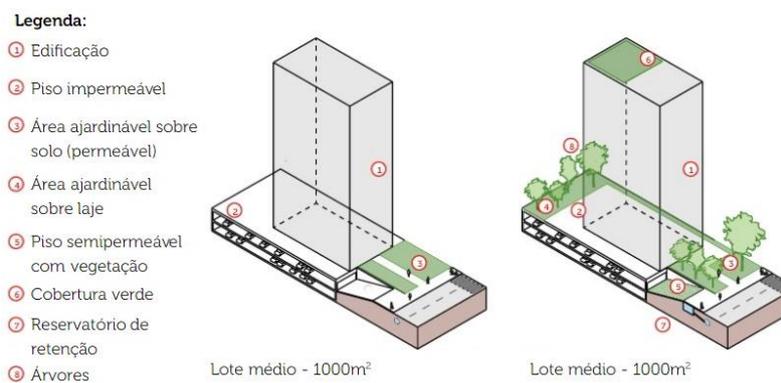
Esse parâmetro está relacionado ao atributo espacial de hospitalidade urbana **permeabilidade**. A aberturas nas fachadas (janelas, gradis, muros baixos, vidros) permitem um contato visual com o lado interno da edificação contribuindo para geração de sensação de segurança ou co-presença. Isso significa que a presença de pessoas nos espaços privados pressupõe uma certa segurança para as pessoas que estão no espaço público. Não é preciso que se estabeleça o contato físico, mas que haja ao menos o contato visual e a certeza de que há pessoas no estabelecimento ou na construção ao lado, em casos de emergência.

- **Destinação de área para alargamento do passeio público:** é um instrumento que prevê a utilização de parte da propriedade privada para a ampliação da calçada em troca de alguma contrapartida. Apesar de não definida, imagina-se que essa contrapartida poderá ser dada através do aumento do potencial construtivo ou da alteração de uso do solo.

Esse parâmetro está relacionado com o atributo espacial de hospitalidade urbana **conforto**, seja ele conforto físico ou sensorial. Conforto físico pois a largura da calçada está diretamente ligada a qualidade do espaço público. E conforto sensorial pois uma calçada mais larga pode dar a sensação de acolhimento em ruas estreitas que possuem edifícios altos.

A Cota Ambiental, prevista na Minuta de Revisão da Lei de Zoneamento é outro exemplo para estimular o conforto ambiental na cidade. Trata-se de um conjunto de regras de ocupação para novos empreendimentos (ou na reforma de existentes) que fazem com que cada lote contribua com a qualidade ambiental promovendo melhoria na drenagem urbana e na redução das ilhas de calor. Cada lote ou empreendimento deve atingir uma pontuação mínima que varia conforme a localização na cidade e conforme a dimensão da área. Uma vez identificada a pontuação mínima, os parâmetros a serem aplicados para obtenção de pontos podem ser combinados de forma cumulativa ou alternativa, a partir de um “cardápio” de incentivos urbanísticos, financeiros ou tributários, que estão em estudo pela Prefeitura.

Figuras 13 e 14 – Exemplos de aplicação da cota ambiental para lotes médios.



Fonte: Site da Gestão Urbana, elaborado e mantido pela Secretaria do Desenvolvimento Urbano (SMDU).

<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/cota-ambiental-2/>

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo procurou demonstrar que parte dos problemas decorrentes do crescimento desordenado das grandes cidades pode ser resolvido por meio da qualificação do espaço público. Só assim será possível resgatar sua função de lugar de acolhimento contribuindo para a manutenção da identidade coletiva e para o bem estar das pessoas, sejam elas moradores ou turistas.

Nesse sentido, o novo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo provou ser inovador ao incorporar os “parâmetros qualificadores da ocupação” e certos instrumentos urbanísticos previsto no Estatuto da Cidade, tais como Cota da Solidariedade, Cota Ambiental, ZEIS-3 e IPTU Progressivo no Tempo. Contudo, ainda é preciso pensar em instrumentos capazes de reforçar a conscientização da população para a importância do espaço público, independentemente dos benefícios ou

contrapartidas. Afinal, quando uma cidade é boa para se viver, ela também é boa para se visitar. E não ao contrário.

## 6 REFERÊNCIAS

- ALLIS, Thiago. *Projetos urbanos e turismo em grandes cidades: o caso de São Paulo*. Tese de Doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2012.
- CAMARGO, Luiz O. *Hospitalidade*. São Paulo: Aleph, 2004.
- 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.
- CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana*. São Paulo: Edições 70, 2009.
- FERRAZ, Valéria. *Hospitalidade urbana em grandes cidades*. São Paulo em foco. Tese de Doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2013.
- FERRAZ, Valéria. *Medindo a hospitalidade urbana do Conjunto Nacional, em São Paulo*. In IV Colóquio (inter) nacional sobre o comércio e a cidade. UFU: Uberlândia, 2013.
- 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.
- GRINOVER, L. *A hospitalidade, a cidade e o turismo*. São Paulo: Aleph, 2007.
- HILLIER, Bill. *Space is the machine*. Cambridge University Press, 1996.
- 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.
- MARICATO, E. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013. P.16
- JACOBS, Allan B. *Great Streets*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology, 1999.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- ROSSI, Aldo. *La arquitectura de la ciudad*. Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona, 1982.
- SAO PAULO (cidade). *Gestão Urbana SP*. In Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, 2013. <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/>
- SASSEN, Saskia. *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1991.
- SEVERINI, Valéria Ferraz. (2013). *Hospitalidade urbana: ampliando o conceito*. Revista Iberoamericana de Turismo - RITUR, Penedo, v. 3, n.2, p. 84-99.
- SITTE, Camillo. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Editora Ática, 1992.
- TOLEDO, Benedito Lima. *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo: Cosc Naify, 2004.

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

---

#### NOTAS

<sup>i</sup> Segundo o site <http://www.citypopulation.de/>, a cidade mais populosa do mundo é Xangai, na China, com mais de 17 milhões de pessoas. Em seguida está Lagos, na Nigéria, com 16 milhões. Em 3º lugar encontra-se a cidade Karachi, no Paquistão, com cerca de 14 milhões de habitantes. Istambul na Turquia ocupa o 4º lugar com 13,90 milhões e Mumbai na Índia, está em 5º lugar com 12,50 milhões de pessoas. São Paulo aparece na 7ª posição com 11,80 milhões de habitantes, atrás de Moscou, na Rússia, que ocupa a 6ª posição com 12,11 milhões de habitantes.

#### NOTAS

<sup>ii</sup> O Brasil é um país que teve um crescimento urbano muito acelerado. O censo do IBGE de 2000 estimou que 81,25% da população brasileira, cerca de 138 milhões de brasileiros, estavam residindo em áreas urbanas, contra os 18 milhões de brasileiros na década de 1950 (MARICATO, 2013).

#### NOTAS

<sup>iii</sup> A lista completa pode ser acessada em: <http://blog.euromonitor.com/2012/01/euromonitor-internationals-top-city-destinations-ranking1-.html>

#### NOTAS

<sup>iv</sup> Na pesquisa foram levantados itens de setores diversificados, tais como: acomodação, transporte e o custo. Nessa pesquisa foram ouvidos 2.897 turistas estrangeiros, segundo a Secretaria de Turismo da cidade de São Paulo ([www.spturism.com](http://www.spturism.com))

#### NOTAS

<sup>v</sup> Com destaque para: Allan Jacobs (1999); Bill Hillier (1996); Camilo Sitte (1992); Gordon Cullen (2009); Jane Jacobs (2000); Jan Gehl (2009 e 2011); Kevin Lynch (1997); Madden e Schwartz (2002).

#### NOTAS

<sup>vi</sup> Trem e Metrô são exemplos de sistema de transporte público de alta capacidade, pois conseguem transportar em média 80.000 passageiros/hora sentido. Já os chamados sistemas de média capacidade levam cerca de 40.000 passageiros/hora sentido e estão disponíveis nos modelos conhecidos como: corredores de ônibus segregados (tipo BRT - Bus Rapid Transit), VLT (Veículos Leve sobre Trilhos) e Monotrilhos. Já os corredores de ônibus comuns são tidos como sistema de transporte de baixa capacidade, uma vez que cada ônibus consegue levar em média cerca de 12 mil passageiros hora/sentido.

#### NOTAS

<sup>vii</sup> A capital paulista conta com cerca de 80 Km de Metrô destruídos em seis linhas que abrangem uma parcela muito pequena do território. A cidade é cortada ainda por mais seis linhas férreas da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), que se integram em algumas estações com as linhas do Metrô.

#### NOTAS

<sup>viii</sup> <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos-da-nova-minuta-do-projeto-de-lei/>