

Fachada ativa como indutora de hospitalidade urbana

Active facade as an inducer of urban hospitality

La fachada activa como inductora de la hospitalidad urbana

Thiago Souza Ramos¹
Valéria Ferraz Severini²

Resumo: O espaço público é um local essencial para os encontros nas grandes cidades. Assim como os espaços privados de uso público, em especial os estabelecimentos gastronômicos. Parte-se da premissa que a qualificação destes espaços é essencial para a geração de cidades hospitaleiras e pode ser providenciada pelo gestor público, que atua como anfitrião urbano, por meio de políticas públicas. Prova disto, é a inclusão do parâmetro qualificador de ocupação do solo “fachada ativa” no Plano Diretor Estratégico (PDE) de São Paulo. Este instrumento urbanístico incentiva usos comerciais e de serviços nos pavimentos térreos de edifícios multifuncionais, oferecendo contrapartidas fiscais ou construtivas. Dos usos da fachada ativa, pressupõe-se que os relacionados à alimentação são essenciais para a hospitalidade urbana. Tem-se como objetivo analisar aspectos arquitetônicos e urbanísticos de fachadas ativas implantadas numa via paulistana sob a perspectiva da hospitalidade urbana. Utiliza-se estudo de casos múltiplos na Avenida Rebouças. Os resultados indicam que, apesar da implementação de fachadas ativas, a falta de infraestrutura para dar suporte à implantação de restaurantes e bares e o distanciamento do prédio em relação à calçada comprometem a hospitalidade urbana, a atratividade do local e a sensação de segurança do lugar.

Palavras-chave: Hospitalidade, fachada ativa, políticas públicas, grandes cidades, estabelecimentos gastronômicos.

Abstract: Public spaces are essential meeting places in large cities. As are private spaces for public use, especially restaurants. The premise is that qualifying these spaces is essential for creating hospitable cities and can be provided by public managers, who act as urban hosts, through public policies. Proof of this is the inclusion of the “active facade” land use qualifying parameter in the São Paulo Master Plan. This urban planning instrument encourages commercial, and service uses on the ground floors of multifunctional buildings, offering fiscal or construction compensation. Of the uses of the active facade, it is assumed that those related to food are essential for urban hospitality. The objective of this study is to analyze the architectural and urban planning aspects of active façades implemented on a street in São Paulo from the perspective of urban hospitality. A multiple case study was used on Rebouças Avenue. The results indicate that, despite the implementation of active facades, the lack of infrastructure to support the implementation of restaurants and bars, the distance between the building and the sidewalk and the presence of a specific type of landscaping, compromise urban hospitality, the attractiveness of the place and the feeling of safety of the place.

Key words: Hospitality, active facade, public policies, big cities, gastronomic establishments.

Resumen: El espacio público es un lugar imprescindible para las reuniones en las grandes ciudades. Así como espacios privados de uso público, especialmente establecimientos gastronómicos. Se parte de la premisa de que la calificación de estos espacios es fundamental para la generación de ciudades hospitalarias y puede ser proporcionada por el gestor público, quien actúa como anfitrión urbano, a través de políticas públicas. Prueba de ello es la inclusión del parámetro calificativo de ocupación del suelo “fachada activa” en el Plano Director de São Paulo. Este

¹ Mestre em Hospitalidade pela Universidade Anhembi Morumbi - UAM. thiago@favohospitalidade.com

² Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo – FAU-USP e professora do PPG em Hospitalidade da Universidade Anhembi Morumbi - UAM. valferraz@yahoo.com – ORCID:

instrumento urbanístico fomenta usos comerciais y de servicios en las plantas bajas de edificios multifuncionales, ofreciendo una compensación fiscal o constructiva. De los usos de la fachada activa se supone que los relacionados con la alimentación son imprescindibles para la hostelería urbana. El objetivo es analizar aspectos arquitectónicos y urbanos de fachadas activas implementadas en una vía de São Paulo desde la perspectiva de la hospitalidad urbana. Se utilizan múltiples estudios de caso en la Avenida Rebouças. Los resultados indican que, a pesar de la implementación de fachadas activas, la falta de infraestructura para soportar la implementación de restaurantes y bares, la distancia del edificio a la acera y la presencia de un tipo específico de paisajismo, comprometen la hospitalidad urbana, el atractivo de la lugar y la sensación de seguridad en el lugar.

Palabras clave: Hospitalidad, fachada activa, políticas públicas, grandes ciudades, establecimientos gastronómicos.

1 Introdução

Quem não gosta de ser bem-recebido? Esta pergunta nos ajuda a refletir sobre a importância da qualificação dos espaços quando trata-se de hospitalidade. Embora a ciência da hospitalidade tenha como foco as relações humanas, estudos demonstram que a qualidade do espaço da estada pode beneficiar as relações sociais entre anfitrião e hóspede, tornando esse encontro ainda mais prazeroso (Ferraz, 2013; Severini, 2013; Severini e Vargas, 2017).

Em se tratando da hospitalidade no contexto urbano, essa qualificação está intimamente ligada aos aspectos do espaço público e sua relação com as edificações em âmbito privado (Ferraz, 2013; Severini, 2013; Severini e Panosso, 2023). A eficiência do sistema de transporte público, a sinalização viária adequada, a pavimentação das calçadas e a oferta variada de serviços são fatores essenciais para prover sensações de bem-estar e acolhimento aos hóspedes que chegam numa cidade (Ferraz, 2013). Na visão de Grinover (2017, p. 173), “o viajante, quando chega em uma nova cidade e percorre os espaços que constroem a forma urbana, é submetido a uma série de percepções, de situações e de informações”.

Na visão de Grinover (2017, p. 173), o viajante, quando chega em uma nova cidade e percorre os espaços que constroem a forma urbana, é submetido a uma série de percepções, de situações e de informações. Neste sentido, o autor afirma que a hospitalidade é:

[...] uma relação espacializada entre dois atores: aquele que recebe e aquele que é recebido; ela refere-se à relação entre um, ou mais hóspedes, e uma instituição, uma organização social, isto é, uma organização integrada em um sistema que pode ser institucional, público ou privado, ou familiar (Grinover, 2017, p. 174).

Entretanto, apenas a qualificação do espaço não garante a hospitalidade. Para Severini (2023, p. 133), “em muitos casos, as pessoas não se sentem acolhidas mesmo em cidades providas

de espaços públicos de excelência”. A relação com o outro e com o lugar se estabelece a partir da vivência como uma experiência de hospitalidade (Baptista, 2008). A cidade é um modo de viver, pensar, mas também de sentir. Nesta direção, o sentido da cidade é aquele conferido pelo uso, apropriação e sobre como o ser humano reproduz (Grinover, 2021). Para Grinover (2009, p. 6), “acolher o outro significa, então, aceitá-lo e recebê-lo no lugar onde nos encontramos: na nossa casa, na nossa cidade, colocando à disposição do outro o melhor de nós: o melhor do que possuímos como anfitriões”.

Ferraz (2013) afirma que a sensação de hospitalidade numa cidade é derivada de dois tipos de atributos: os intangíveis, de ordem pessoal e subjetiva; e os tangíveis, ligados às características físicas e funcionais do espaço urbano. De acordo com a autora, os atributos intangíveis são de natureza social, 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: a) Históricos: identidade, tradição, história etc.; b) Subjetivos: percepções particulares de cada indivíduo, fatores psicológicos etc. (Ferraz, 2013). A responsabilidade do gestor público, não se limita à preservação dos traços históricos, aspectos físicos e sociais, mas também às condições de hospitalidade urbana que referem às perspectivas sociais, embora muitas vezes “[...] invisíveis e imensuráveis” (Ferraz, 2013, p. 93).

Ferraz (2013) concentra sua pesquisa nas diretrizes para a implementação de atributos tangíveis pelo gestor público, e pontua condições que podem servir de avaliação da hospitalidade na cidade, mediante implementação de atributos de diversidade, permeabilidade, legibilidade e conforto.

No entanto, Tricárico (2008) pontua que a linguagem da cidade não pode ser interpretada apenas com dados simples, precisa ser construída não apenas pelo urbanista, mas atender a uma escala de valores e pelo próprio ser social. “[...] o *sujeito* (social) é quem pode construir os diversos significados sobre o objeto (a cidade, neste caso). Mas o *objeto*, por meio de seus diversos significados e signos interpretantes, também tem o papel de interferir nesta percepção de cidade” (Tricárico, 2008, p. 55).

Procurando aproximar os aspectos geográficos à hospitalidade no contexto urbano, Bell (2007a) destaca a importância da hospitalidade urbana para a requalificação de trechos urbanos antes ocupados por indústrias e que hoje podem sediar espaços de lazer e entretenimento. Para o

autor, a cidade hospitaleira deve acolher todos os tipos de hóspedes e discussões em relação ao papel dos espaços de hospitalidade no ambiente comercial e novos padrões da vida urbana, como elemento de promoção e requalificação das cidades pós-industriais (Bell, 2007a).

Os negócios de alimentação, a comensalidade e a hospitalidade são partes do movimento que envolve novas qualidades e, também, a regeneração. Conforme Bell (2007a), novos padrões de convívio urbano são marcados por elementos das ruas permeados como solidariedades e coletividades para a retomada da valorização desses aspectos, gerando maior sentimento de pertencimento. O autor também destaca a importância dos estabelecimentos gastronômicos, na chamada “gastroeconomia”, como elementos de regeneração urbanística, econômica, cultural e social, marcadas pela comensalidade e o entretenimento, como locais de encontro e interação, portanto da própria hospitalidade (Bell, 2007b).

Oliveira, Tricário e Tomelin (2020) relacionam a hospitalidade urbana com a qualidade da experiência, seja do morador ou do visitante, evidenciada por meio da qualidade da paisagem urbana e demais características locais, como a morfologia urbana e o fornecimento de infraestrutura.

Segundo Ferraz (2013), cabe ao anfitrião urbano preparar o espaço para acolher seus hóspedes na cidade. E esta qualificação que pode ocorrer embasada em políticas públicas de desenvolvimento urbano. Um exemplo é a incorporação dos parâmetros qualificadores do espaço no Plano Diretor Estratégico da cidade de São Paulo (Lei nº 16402/2016), como por exemplo: fruição pública; limite de vedação do lote e fachada ativa³ (Severini & Vargas, 2017).

Esta pesquisa tem como foco o parâmetro urbanístico fachada ativa, instrumento que “corresponde à exigência de ocupação da extensão horizontal da fachada por uso não residencial com acesso direto e abertura para o logradouro, a fim de evitar a formação de planos fechados na interface entre as construções e os logradouros, promovendo a dinamização dos passeios públicos” (Lei n. 16402/2016). A ideia é incentivar a implantação de usos comerciais e de

³ De acordo com o site da Gestão Urbana (<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/>), fruição pública é um parâmetro urbanístico que confere melhorias da qualidade urbana e ambiental, privilegiando o pedestre e promovendo o desenvolvimento de atividades com valor social, cultural e econômico. O uso público de área localizada no pavimento térreo de novos empreendimentos não pode ser fechado com edificações, instalações ou equipamentos. Já o limite de vedação do lote, de acordo com o mesmo site, tem por objetivo limitar a existência de muros de modo a tornar a interface entre espaço público e privado mais agradável ao pedestre (com aberturas e tratamento paisagístico, por exemplo).

serviços nos pavimentos térreos de novos edifícios situados em zonas de estruturação urbana. As fachadas transparentes e próximas à calçada, visam contribuir para a diversidade do local, aumentando a circulação de pedestres na calçada e, conseqüentemente, a sensação de segurança.

De todos os possíveis usos da fachada ativa, esta pesquisa parte do pressuposto de que os relacionados à alimentação são essenciais para a condição hoteleira, uma vez que auxiliam na atratividade do local, garantem movimento de pessoas, proporcionando a geração de encontros. Além disso, a comensalidade é uma das dimensões da hospitalidade e diz respeito ao comer na companhia de outras pessoas por meio de regras de convívio e formas de linguagem pré-estabelecidas.

Camargo (2004) pontua o alimentar como um fator importante da comunicação e socialidade humana, portanto, da hospitalidade. Para Bell (2007a,b; 2021), a presença de bares e restaurantes é essencial para a hospitalidade no contexto urbano, pois essas são formas de relacionamento praticado em bares, cafés, restaurantes, clubes e pubs, e devem ser avaliados dentro da política da hospitalidade.

Legislações e normas direcionam e estimulam o uso dos espaços urbanos, porém percebe-se que faltam elementos que considerem as particularidades e necessidades de cada uso de espaço. Como exemplo, o uso de espaços térreos dos edifícios mistos por comércios de serviços de alimentação. Se de um lado agregam, também podem causar desconforto, quando são associados à perturbação do sossego, quando da carga e descarga ou em funcionamento interrompido de equipamentos, como máquinas de refrigeração, comum em empresas da área de alimentação (Vargas, 2015, item 7).

Os estabelecimentos do ramo de alimentação necessitam de cuidados adicionais em termos físicos, estruturais e de logística, de forma que contemplem os espaços designados, gerem atendimentos, em consonância com a boa convivência. Esses elementos permeiam a discussão de usos mistos em edifícios e a ocupação do térreo no campo da hospitalidade urbana, considerando as características e mudanças previstas na legislação e os contornos das grandes cidades.

Apesar de todas as boas intenções da fachada ativa, o que se vê na prática em vários trechos da cidade de São Paulo, a maior capital da América Latina, são prédios novos com térreos vazios, sem uso ou que não estão cumprindo com a função desejada. Quando o espaço existente

é beneficiado com o instrumento fachada ativa, mas não é ocupado, ele nem exerce a função de integração social e nem fomenta a hospitalidade no contexto urbano.

Percebe-se que os espaços destinados às fachadas ativas vêm sendo construídos com a mínima infraestrutura ou inadequada para múltiplos usos. Sem condições para comportar, por exemplo, cozinhas industriais, que sem elas, a implementação de bares, padarias e restaurantes se torna inviável. São diversas as necessidades estruturais quando falamos de negócios de alimentação, como, por exemplo, é necessário que as fachadas ativas incluam espaço para o estoque ou armazenagem dos produtos, o que demanda uma área extra nos pavimentos superiores ou mezanino. Isso sem falar da necessidade de área de carga e descarga que quase nunca é prevista para as fachadas ativas.

Questiona-se, portanto, a forma pela qual boa parte das fachadas ativas estão sendo construídas na cidade de São Paulo sem promover sua correta função social e negligenciando algumas necessidades dos estabelecimentos comerciais, em especial, nessa pesquisa, as do ramo de alimentação.

Diante deste contexto, o objetivo desse artigo é apresentar aspectos arquitetônicos e urbanísticos de fachadas ativas implantadas num eixo viário da cidade de São Paulo, avenida Rebouças, sob a perspectiva da hospitalidade urbana, a partir da análise de três edifícios.

2 Hospitalidade e estabelecimentos gastronômicos

2.1 Hospitalidade urbana

A hospitalidade agrupa diferentes conceitos, mas como ideia fundamental remete ao acolhimento “sem reservas” onde é possível conviver com “estrangeiros, forasteiros, pobres e necessitados” mesmo que por um momento, pois é assim que ocorrem as interrelações e as cadeias de solidariedade includentes (Boff, 2005, p. 96). Baptista (2008) diz que, quando existe receptividade e acolhimento, a entrada e presença se caracterizam com um abrir espaço para o outro, para a presença humana, sem reservas ou desconfiança, que dá lugar à experiência e propicia o compromisso interpessoal.

A hospitalidade é um qualificador para espaços urbanos, sendo utilizado o termo “cidade hospitaleira” (Bell, 2007, p. 8) relacionado às práticas de convívio, pertencimento, acolhimento,

em experiências geográficas, comerciais ou relacionais (Raffestin, 1997; Ferraz, 2013), que marcam anfitriões e hóspedes (turistas ou moradores), em contextos muito diversos.

Na obra *“Hospitality: a Social Lens”*, Lashley, Lynch e Morrison (2007) aprofundam o entendimento dessa integração entre os domínios da hospitalidade, ao apresentarem lentes conceituais da relação que se inicia entre anfitrião/hóspede, mas é permeada por outros fatores como tipos e lugares, normas e leis, políticas e espaços, que se referem à cultura do ambiente, e definem aspectos que são entendidos como hospitaleiros (inclusão) ou que excluem, sendo assim reconhecida como característica da inhospitalidade.

Pitt-Rivers (2012) pontua que o ato hospitaleiro não elimina o conflito e nem veda a sua manifestação, sendo inclusive uma forma de medir forças ou mudar costumes. Os papéis de hóspede e anfitrião são construídos por comportamentos mediados por regras (leis) não escritas, que visam a harmonia, mas muitas vezes permeados por situações de hostilidade. Camargo (2021) definiu quatro leis da hospitalidade: a incondicionalidade, a reciprocidade, a assimetria e a compensação, embasadas em teorias e pensamentos de diversos autores que tratam o tema.

Quando associada ao contexto de um serviço, por exemplo, a hospitalidade influencia o comportamento do mercado por ação de uma pessoa em relação à outra (anfitrião-hóspede) (Guidi; Wada, Gândara, 2016), por isso, “[...] incentivar comportamentos e atitudes que disseminem a troca recíproca e a empatia pode promover um vínculo emocional e cultural entre a empresa e o cliente” (Lashley, Lynch & Morrison, 2007, p. 173).

A evolução social e as características culturais influenciam os comportamentos hospitaleiros, que são analisados em diferentes contextos com o passar do tempo, diante da dinâmica de poder, homogeneidade de situação ou adaptabilidade conforme a prática social ou suas dimensões identitárias, simbólicas, individuais ou coletivas (Pitt-Rivers, 2012).

Camargo (2021, p. 4) discute a hospitalidade nas grandes cidades a partir de questões sobre a perda da relação de intimidade, chamada de urbanidade, marcada por vivências pessoais entre familiares, parentes, vizinhos e amigos, um mecanismo para “suportar a impessoalidade do cotidiano”, entendido como características comuns da cidade moderna.

Para Grinover (2021, p. 13), a “a urbanidade seria, então, a condição pela qual o ambiente urbano apareceria a seus cidadãos como uma variedade de modos de vida, de oportunidades para opções, escolhas, trocas, interações, intercâmbios, que são elementos da construção da

hospitalidade e da cidade”. Com base nos entendimentos do rito da hospitalidade, “a refeição é rito de integração, e ser excluído da mesa é, em muitos aspectos, ser excluído de uma sociedade” (Grassi, 2004, p. 50).

Entende-se que a questão da hospitalidade no sentido da penetração de um espaço, seja geográfico ou psíquico, demanda um ritual de acolhida, um convite para transpor a soleira, como diz Grassi (2004). Assim, entende-se que, em referência aos territórios urbanos, esse limite territorial pode ser entendido entre os limites do público (as vias e calçadas) e do privado (doméstico ou comercial), já que todo território geográfico implica sempre um território da alteridade. Del Rio (2015) apresenta a urbanidade no campo das experiências do uso dos espaços da cidade pelas pessoas e Castello (2015) vincula a urbanidade à qualidade das experiências diante do uso do ambiente urbano, mediante o que é ofertado e comunicado nos chamados “lugares de urbanidade”.

Na visão de Grinover (2021, p. 13), a urbanidade é a condição em que o ambiente tem entre os seus cidadãos na variedade dos modos de vida, considerando “[...] oportunidades para opções, escolhas, trocas, interações, intercâmbios, que são elementos da construção da hospitalidade e da cidade”. O autor questiona o modelo inóspito e segregado do espaço público e propõe a discussão sobre a abrangência e qualidade dos lugares, como prática da urbanidade positiva através do comportamento espacial que se materializa na relação espaço/corpo por meio da arquitetura e usos.

Urbanidade, quando relacionada ao planejamento urbano e desenho urbano, refere-se à vida urbana, ao contexto da cidade e ao comportamento social. Dessa forma, as análises no campo da urbanidade englobam dimensões físicas, sociais e culturais. Embora Del Rio (2016) entenda que seja difícil expressar em palavras o que é exatamente urbanidade, em função da multipluralidade do termo, cita a expressão francesa *flâneur*, grafada por Baudelaire na Paris do século XIX, que se refere a um observador urbano, que anda pela cidade e nota a vida urbana em um tempo e lugar, e pode ser entendida como uma forma de sentir a cidade.

Certas características físicas são essenciais e garantem um certo conforto e controle visual de um espaço público, pois ruas, praças e outros espaços públicos dão vida por meio da mistura de tipologias arquitetônicas, na presença de estabelecimentos comerciais, como restaurantes e bares, com mesas nas calçadas. A percepção do território é o que define e qualifica um lugar, por

onde passam mensagens e sensações, por meio de espaços bem definidos por suas bordas, que são os edifícios e suas conexões (Del Rio, 2016).

Para Bell (2007, p. 8), o termo “cidade hospitaleira” está relacionado às práticas de convívio, pertencimento, acolhimento, em experiências geográficas, comerciais ou relacionais, que marcam anfitriões e hóspedes (turistas ou moradores), em contextos muito diversos.

Faz parte da cidadania a incorporação do território como espaço não só de habitação, mas também de vivência e convivência. Significa morar bem, passear prazerosamente e com segurança, usufruir adequadamente os serviços; esta visão do território parece distanciar-se cada vez mais do cotidiano dos grandes centros urbanos, pois aliada ao fato de regiões periféricas dessas metrópoles serem normalmente desprovidas de condições básicas de sobrevivência, ocorre uma forte tendência de segregação socioespacial (Grinover, 2007, p. 142).

Os lugares são identificados como relevantes para o laço humano da hospitalidade, mas conforme Baptista (2008, p. 10), o termo “hospitalidade urbana” pode não representar “as condições específicas de vida da cidade, mas sim para um traço de carácter humano essencial que transcende qualquer inscrição territorial ou comunitária.” Em complemento, Gotman (2004) destaca a característica sociopolítica que tem a abordagem na organização das cidades, considerando elementos como a diversidade cultural, a multiplicidade de espaços e serviços.

Pioneiro na abordagem da hospitalidade a partir dos deslocamentos dos homens e da aproximação com seus semelhantes, Grinover (2007) aponta elementos e estruturas que podem conferir o estado hospitaleiro, considerando categorias sociais, culturais, históricas, econômicas e ambientais, em escalas local, regional, nacional e internacional. A hospitalidade, por sua amplitude e diversidade, pode ser analisada por meio de diversas categorias e com uma grande quantidade de variáveis, a partir dos pensamentos de Grinover em diferentes momentos (2007, 2013, 2021) ao definir: acessibilidade, legibilidade e identidade; e de Ferraz (2013) aos determinar os atributos intangíveis (os de ordem pessoal) e os tangíveis (os de ordem física), selecionando quatro atributos espaciais da hospitalidade urbana: diversidade, permeabilidade, legibilidade e conforto.

Esses e outros estudos inspiraram outros indicadores de avaliação da hospitalidade urbana, como os 22 temas analisados por Cesar (2022): política social, cidadania, turismo, meio ambiente, sociabilidade, relações institucionais e políticas, política econômica, fortalecimento de laços sociais, educação baseada na promoção das relações sociais, acolhimento de sem-teto e

imigrantes, local como construção histórica (território), acesso a direitos individuais, estrutura urbana, deveres do cidadão, deveres de gestão política, lazer, gentrificação, acesso à cidade, mobilidade urbana, utilização dos espaços urbanos, especulação imobiliária e ecologia urbana, demonstrando, assim, a complexidade conceitual que relaciona a hospitalidade urbana às questões vivenciadas em diversos contextos, especialmente nas grandes cidades.

2.2 Legislação urbanística de São Paulo - Fachada ativa

A cidade de São Paulo viveu por décadas o fenômeno do espraiamento urbano⁴, até que políticas públicas passaram a discutir as vantagens de incentivar zonas mistas de alta densidade como forma de otimizar equipamentos públicos e potencializar o atendimento, reduzindo impactos na mobilidade (Severini; Vargas, 2017).

Utilizando o conceito de cidade compacta, que pressupõe o adensamento urbano como uma alternativa sustentável em relação ao alto fluxo de automóveis, minimizando assim a emissão de poluentes, criou-se como estratégia uma política urbana voltada à implantação de edifícios multifuncionais e qualificação urbana, por meio da aprovação do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE - Lei 16.050/2014), ao estabelecer as Zonas Eixo de Estruturação da Transformação Urbana – ZEU e a regulamentação da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – LPUOS (Lei 16.042/2016).

O PDE e a LPUOS garantiram que fossem estabelecidos três grandes territórios para a cidade, com diretrizes urbanísticas específicas para cada um. São eles: território de transformação, território de qualificação e território de preservação. Parte-se do princípio de que as diretrizes propostas para o território de transformação podem contribuir para a qualificação dos espaços e, por consequência, promover mais encontros de pessoas na cidade. Além disso, essas diretrizes vão ao encontro das diretrizes de hospitalidade urbana, conforme Severini e Vargas (2017). Destacam aqui os parâmetros qualificadores do solo⁵ que estabelecem regras para

⁴ Tido como um fenômeno muito comum nas grandes cidades brasileiras, o espraiamento urbano se caracteriza por uma expansão horizontal descontrolada da mancha urbana para áreas rurais ou de proteção ambiental. Esse processo é frequentemente estudado em contraposição ao crescimento urbano tradicional, mais denso e compacto (Lima et al., 2021).

⁵ No artigo 57 da LPUOS, são estabelecidos os parâmetros qualificadores da ocupação do solo que visam a oportunizar uma melhor relação e proporção entre espaços públicos e privados. São eles: fruição pública, fachada ativa, limite de vedação de lote e destinação de área para alargamento do passeio público.

que os novos empreendimentos proporcionem mais harmonia entre espaço público e espaço privado, em especial o parâmetro fachada ativa. Esse instrumento é um dos qualificadores do espaço para a melhoria da relação entre os espaços públicos e privados. Conforme o artigo 71 da Lei 16.042/2016, a fachada ativa, ocupada por uso não residencial (nR) localizada no nível do logradouro, deverá:

I - estar contida na faixa de 5m (cinco metros) a partir do alinhamento do lote, medida em projeção ortogonal da extensão horizontal;

II - ter aberturas para o logradouro público, tais como portas, janelas e vitrines, com permeabilidade visual, com no mínimo 1 (um) acesso direto ao logradouro a cada 20m (vinte metros) de testada, a fim de evitar a formação de planos fechados sem permeabilidade visual na interface entre as construções e o logradouro, de modo a dinamizar o passeio público.

§ 1º O recuo entre a fachada ativa e o logradouro público deve estar fisicamente integrado ao passeio público, com acesso irrestrito, não podendo ser vedado com muros ou grades ao longo de toda a sua extensão, nem ser ocupado por vagas de garagem ou usado para manobra de veículos, carga e descarga e embarque e desembarque de passageiros.

§ 2º Nas vias que não possuam faixa exclusiva ou corredores de ônibus, o recuo entre a fachada ativa e o logradouro público poderá abrigar excepcionalmente vagas de estacionamento de automóveis desde que limitado a no máximo 20% (vinte por cento) da testada do imóvel e autorizado por órgão competente de trânsito.

Benefícios e qualificadores desse tipo estão previstos no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei n. 16.050/14) e na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei. nº 16.402/16), chamada de Lei de Zoneamento Urbano como incentivo à construção de empreendimentos no modelo multifuncional. O objetivo é que as construções proporcionem mais harmonia entre espaço público e espaço privado, promovendo a integração entre moradores, interesse de investimento por empresários e maior sensação de convivência e circulação pelos pedestres, promovendo diversidade e integração social.

Gehl (2013, p. 41) explica que o campo horizontal de visão implica o olhar para os andares térreos, as fachadas dos prédios e edifícios, assim, se “forem ricas em variações e detalhes” propiciam novas experiências. Assim é avaliada a transparência por meio das tipologias: ativo, convidativo, misto, monótono e inativo.

Para Jane Jacobs (2011), os “olhos para a rua” por meio da presença dos “proprietários naturais” é o que gera a urbanidade, garante a vitalidade e a diversidade da cidade em seus espaços. Através da mistura de usos e atividades urbanas, do movimento de pessoas nas calçadas nos mais variados horários do dia e da noite, das vitrines, transparências e iluminações, da fachada ativa em térreos dos edifícios de uso misto, que se dão as contribuições para a diversidade do local e as oportunidades de encontros.

O pensar a cidade urbanisticamente, conforme Speck (2016), tem relação direta com torná-la caminhável, a fim de atender três aspectos principais: prosperidade, saúde e sustentabilidade, e garantir o tipo de ambiente que as pessoas desejam, que vem de “[...] comunidades com ruas vibrantes e cheias de vida, a cultura de pedestres que só pode vir da caminhabilidade” (Speck, 2016, p. 27).

Em análise sobre o caminhar, a métrica do índice de atratividade dos deslocamentos a pé, desenvolvida por Cruz *et al.* (2015), a fachada ativa é um dos aspectos da análise, composta por oito itens, sendo quatro de características físicas das calçadas (existência, largura, continuidade e qualidade do pavimento) e quatro em relação ao entorno do pedestre (cobertura vegetal, sinalização, fachada ativa e estreiteza do leito carroçável). Levantamento realizado demonstrou que a fachada ativa está entre os itens mais valorizados, principalmente entre as mulheres (Gianotti *et al.*, 2017).

A interação e troca política e social são promovidas por esses espaços urbanos organizados, são meios de expressão, são as disposições físicas que fazem acontecer. Quando esses espaços são eliminados, por exemplo, em novos bairros com grandes muros (fachadas cegas ou fundos de prédios), sem fins específicos, geram consequências negativas no âmbito da segurança, do isolamento (Teixeira; Silva, 2018).

O requisito básico da vigilância é um número substancial de estabelecimentos e outros locais públicos dispostos ao longo das calçadas 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, 2011, p. 62).

O andar térreo das edificações propicia a observação dos ambientes urbanos, espaço natural de frequência e instalação de atividades comerciais que geram a conexão entre as pessoas,

especialmente do segmento de alimentação, com mesas e cadeiras nas calçadas, ampliando as funções urbanas dos espaços, um modelo de unificação da cidade. As fachadas ativas são formas de atração das pessoas que não vivem nas edificações, mas interagem com as mesmas (Teixeira; Silva, 2018).

Como elemento urbano, a fachada ativa precisa estar no alinhamento do lote (Faixa de 5 metros), ter portas, janelas, vitrines, com permeabilidade visual e acesso a 20 metros, vedados grades, muros ou limitação de acessos, como a movimentação de veículos no espaço (Artigo 71 - Lei. nº 16.402/16). A função deve ser de dinamizar o passeio público como um convite para adentrar ao espaço, um convite ao movimento (Teles, 2020).

A fim de evitar o fechamento da interface entre o público e o privado, a fachada ativa é um instrumento urbanístico que visa dinamizar espaços e passeios públicos por meio de atividades comerciais e de serviços no pavimento térreo, enquadrados em três atributos espaciais da hospitalidade urbana: a diversidade, a permeabilidade e o conforto, qualificando assim a ocupação do espaço (Severini, 2015).

É a permeabilidade que caracteriza as limitações, muros e demais vedações aos encontros ou movimentação de pessoas. Conforme a facilidade ou dificuldade de acesso, as condições de ruas e calçadas, ou por meio de espaços que estimulem a permeabilidade física, como as galerias com vãos, é que identifica o convite ou não ao acesso (Ferraz, 2013).

O PDE paulistano estabelece a obrigatoriedade da fachada ativa quando a área do lote for superior a 10.000m² (dez mil metros quadrados) e menor ou igual a 20.000m² (vinte mil metros quadrados) em ZEU. A fachada ativa deve ter no mínimo 25% (vinte e cinco por cento) da testada do lote em empreendimentos residenciais ou não residenciais. Teles (2020) pontua que a qualificação dos tipos de espaço resulta na conjunção de variáveis, como a diversidade de usos e funções dos empreendimentos, bem como suas transparências, planos, posições e frequência proporcionada pelas trocas entre o espaço e o passeio público.

De acordo com Karssenber e Laven (2015, p. 15), os moradores urbanos experienciam as cidades na esfera pública por meio, também, da fachada dos prédios, portanto os “[...] plinths são uma parte importante dos prédios: o andar térreo, a cidade ao nível dos olhos”. *Plint* é um termo holandês que significa rodapé, mas também é utilizado para descrever o andar térreo de um prédio. Assim, o autor destaca que a configuração arquitetônica de alguns edifícios pode

afetar diretamente na vida urbana.

Mas considerando a ocupação dos espaços dos prédios de uso misto, quando em referência à implantação de negócio do segmento de alimentação, é preciso conhecer a estrutura do edifício e seus arredores, conforme destaca Monteiro (2013). O espaço necessita atender também às normas nacionais e internacionais, entre elas: a *Codex Alimentarius* (código alimentar criado em 1993 e divulgado pela Organização das Nações Unidas para a Agricultura e a Alimentação - FAO e Organização Mundial da Saúde - OMS) e as resoluções federais do Brasil (RDC nº 216/2004 da Anvisa, portaria CVS nº 5/2013 do estado de São Paulo e portaria nº 2.619/2011 do Município de São Paulo).

A RDC 216/2004 da Anvisa - Regulamento Técnico de Boas Práticas para Serviços de Alimentação é a base para todas as recomendações, pois traz regras bem claras e objetivas sobre o que necessita ser providenciado a fim de garantir a segurança na manipulação, preparo, acondicionamento, armazenamento, transporte e exposição à venda dos alimentos, em estabelecimentos como padarias, cantinas, lanchonetes, bufês, confeitarias, restaurantes, comissárias, cozinhas industriais e institucionais (Brasil, 2004).

A fim de melhorar as condições higiênico-sanitárias dos alimentos preparados, o mesmo Regulamento orienta a criação de manuais de boas práticas, que descrevem o trabalho executado no estabelecimento, e a forma correta de fazê-lo, e dos chamados POP (Procedimento Operacional Padronizado), com o passo a passo das tarefas a serem executadas nos estabelecimentos e por quem (Resolução N° 216, de 15 de setembro de 2004).

A Lei 14.016/2020 é a que regulamenta o gerenciamento de resíduos nos restaurantes de São Paulo, por exemplo, prevendo a doação de excedentes e reforça a necessidade de descarte individualizado do lixo entre orgânicos e recicláveis, com separação de papéis, vidros, óleos, e a destinação adequada para tratamentos (Brasil, 2020a). A Norma Regulamentadora NR-24 (24.1.1), estabelece os requisitos mínimos de condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho, conforme discorre sua mais recente modificação, por meio da Portaria 1.066, de 23 de setembro de 2019, editada pelo Ministério da Economia/Secretaria Especial de Previdência e Trabalho.

Projetos que envolvam estabelecimentos de alimentação precisam seguir todas as regulamentações, que visa a proteção da saúde da população e as peculiaridades locais, como em

relação as aberturas para iluminação e instalação de equipamentos de exaustão, ventilação e climatização, além de garantias ao atendimento de funcionários para garantir o conforto ambiental e a segurança (Portaria 2.619/2011).

Conforme consta do *Codex Alimentarius* (Seção IV – (A), a relevância da localização do estabelecimento, que deve estar em área livre de odores, fumaças e poeiras indesejáveis ou contaminadores (Brasil, 2020b), a edificação ainda deve considerar o conforto térmico, iluminação e ventilação natural, espaços adequados para equipamentos, móveis e utensílios, e de carga e descarga.

Caso o local não conte com todas as especificações necessárias, ocorre a perda de interesse dos estabelecimentos de alimentação, diante do fato de necessitar de muitas adaptações, ou ainda o local é utilizado apenas para finalização e venda de produtos.

3 Procedimentos metodológicos

A fim de atender satisfatoriamente o objetivo proposto, foi adotada a metodologia de pesquisa exploratória e descritiva. Exploratória, pois proporciona maior familiaridade com o problema com vistas a torná-lo explícito. Conforme Lakatos e Marconi (2017), estudos exploratórios-descritivos combinam técnicas e permitem aprofundar o estudo de caso, combinando elementos teóricos, empíricos e documentais, podendo ainda utilizar descrições tanto quantitativas como qualitativas.

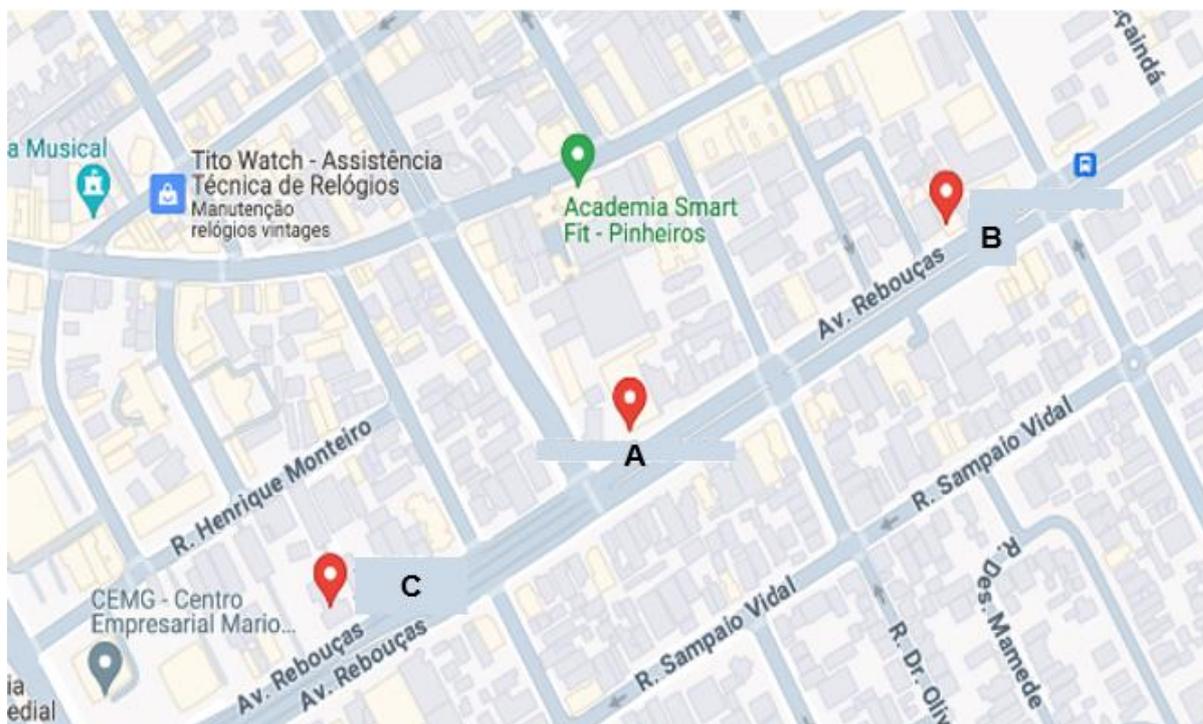
A interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no processo de pesquisa qualitativa. O ambiente natural é a fonte direta para a coleta de dados e o pesquisador é o instrumento-chave. O processo e seu significado são os focos principais de abordagem (Creswell, 2010).

Quanto aos procedimentos técnicos, utilizou-se a pesquisa bibliográfica, que permite descobrir e analisar informações a partir de dados secundários, encontrados em livros, artigos acadêmicos, documentos históricos ou de relatórios governamentais, que sejam devidamente analisadas (Gil, 2008).

Foram realizadas pesquisas de campo num trecho da Avenida Rebouças, umas das avenidas mais importantes da cidade de São Paulo. Foram analisados três edifícios, aqui nominados como A, B e C, que estão instalados na via, no trecho entre os números 2.600 e 3.100,

conforme localiza-se no mapa da Figura 1.

Figura 1 – Localização dos edifícios em trecho da avenida Rebouças



Fonte: Adaptado do Google Maps (2024)

A escolha dessa área se deu em decorrência da elevada quantidade de prédios construídos neste lado da avenida, decorrente da alteração do PDE de 2014 e da regulamentação da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de 2016. Desde 2022, cerca de 33 mil metros quadrados de escritórios foram entregues no eixo da Rebouças, sendo o equivalente a 68% de classe A, superior ao que foi entregue nos 60 anos anteriores. Para 2024 estão previstos mais 21 mil metros quadrados, segundo uma consultoria global especializada no mercado imobiliário (Estigarríbia, 2024).

A avenida Rebouças foi aberta em 1916, tendo sido chamada de caminho de Pinheiros e caminho de Sorocaba (Andery, 2017). A via é uma das principais de ligação do Plano de Avenidas de Prestes Maia, criado e publicado em 1930, com o objetivo atender às necessidades de ligar as regiões centrais às periféricas da cidade, numa época em que a cidade contava com 1 milhão de habitantes (Prestes Maia, 1930; Savelli, 2008). Em 2024, quando São Paulo se aproxima de 12 milhões de habitantes (Belandi & Rubinstein, 2024), mantém o trajeto original,

mas com 3,3 quilômetros duplicados (Rodovias.Org, 2024).

A avenida Rebouças, que começa na altura do 2608 no Complexo Viário Rebouças e vai até a Marginal Pinheiros, cruzando outras importantes avenidas (Paulista, Doutor Arnaldo, Brasil, Oscar Freire, Pedroso de Moraes, Brigadeiro Faria Lima), se tornou conhecida por seus casarões de alto padrão, que aos poucos foram sendo transformados em comércios de luxo (Andery, 2017).

O PDE paulistano visa evitar o espraiamento urbano e concentrar a população junto aos eixos de transporte público. Para tanto, possui um zoneamento que induz o adensamento construtivo e populacional em quarteirões lindeiros às grandes avenidas por onde passam corredores de ônibus ou que tenham estações de trem ou metrô. Os três edifícios analisados estão em ZEU, ou Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana, que, segundo o PDE (Lei 16.050/14), são “porções do território destinadas a promover usos residenciais e não residenciais com densidades demográfica e construtiva altas e promover a qualificação paisagística e dos espaços públicos de modo articulado com o sistema de transporte público coletivo”.

A escolha dos edifícios para o estudo considerou os que apresentavam as melhores condições de análise, mediante a adoção dos seguintes critérios: 1) possuem uso misto; 2) estão com suas obras finalizadas; 3) possuem volumetria e possibilidade na aplicação de comércios e serviços no térreo.

Para análise dos edifícios foi realizada pesquisa documental, registros fotográficos e visita local para observação participante, usando como parâmetro para a criação das categorias de análise os entendimentos de Gehl (2013), Jacobs (2011, 2016), Speck (2016), Grinover (2007) e Ferraz (2013), conforme apresentado no Quadro 1.

Quadro 1 – Principais aspectos incorporados nas categorias de análise

Autor	Ano	Aspectos Arquitetônicos	Aspectos Urbanísticos
Jan Gehl	2013	Transparência com muitas entradas (portas e janelas); Variedade nas tipologias arquitetônicas (riqueza nos detalhes);	Uso misto no pavimento térreo dos edifícios ao nível dos olhos; Calçadas amplas;
Jane Jacobs	2011	Olhos para rua – proximidade com a calçada e transparência;	Atratividade, sensação de segurança e vitalidade urbana;

	2016	Sensação de vizinhança e pertencimento;	Diversidade de usos e diversidades de prédios com idades diversas;
Jeff Speck	2016	Transparência nas fachadas; Presença de toldos e/ou marquises nas fachadas;	Caminhabilidade por meio da oferta de calçadas largas e bem pavimentadas;
Grinover	2007	Manutenção de certas características (históricas) da cidade (identidade/patrimônio);	Acessibilidade e mobilidade por meio de uma cidade que pode ser lida e usufruída em várias escalas;
Ferraz	2013	Permeabilidade visual nas fachadas e limite na vedação do lote (restrição ao tamanho dos muros);	Conforto físico e ambiental por meio da presença de arborização viária, mobiliário urbano e iluminação pública;

Fonte: Adaptado de Gehl (2013), Jacobs (2011), Speck (2016), Grinover (2007), Ferraz/Severini (2013)

O Quadro 2 apresenta as categorias de análise de fachadas ativas como indutoras de hospitalidade urbana e o procedimento de análise de cada categoria, que são: 1) Transparência e atratividade; 2) Proximidade com a rua e proteção ao pedestre; 3) Vitalidade urbana e sensação de segurança; 4) Caminhabilidade e conforto; 5) Sistemas de ventilação para cozinhas profissionais; 6) Fluxos (lixo, carga e descarga e delivery) e 7) Bem-estar dos funcionários.

Quadro 2 – Categorias de análise de fachadas ativas como indutoras de hospitalidade urbana

Categorias de análise	Procedimentos de análise
1) Transparência e atratividade	Para identificar e analisar os níveis de transparência das fachadas ativas foi utilizada a “classificação da cidade ao nível dos olhos – projetando o térreo” criada por Jan Gehl, tendo como referência as fachadas do tipo A (Ativo), B (Convdativo), C (Misto), D (Monótono) e E (Inativo). Além disso, foi observado o poder de atratividade dos usos e atividades instalados nos estabelecimentos comerciais.
2) Proximidade com a rua e proteção ao pedestre	Para identificar e analisar a proximidade da fachada ativa com a rua foi utilizada a classificação de Telles (2020), que conta com oito tipologias diferentes (ver pag. XX). Já para analisar a proteção ao pedestre foram observados detalhes arquitetônicos presentes na fachada capazes de abrigar pessoas em dias de chuva, como toldos e marquises. Ou ainda dificultar a aproximação do pedestre com o prédio, como a presença de floreiras e jardins.
3) Vitalidade urbana e sensação de segurança	Para identificar e analisar a vitalidade urbana e a sensação de segurança provocada pela fachada ativa foram observados os usos e atividades no pavimento térreo, assim como os usos dos andares superiores. Além disso, observou-se também os possíveis fluxos ou passagens que o edifício permite no nível da rua.

4) Caminhabilidade e conforto	Para identificar e analisar características referentes à caminhabilidade e ao conforto foram identificados aspectos físicos da calçada como tipo e condições da pavimentação, largura da calçada, presença de arborização viária e mobiliário urbano e iluminação pública.
5) Sistemas de ventilação para cozinhas profissionais	Para analisar se os espaços disponíveis para locação das fachadas ativas são próprios para abrigar estabelecimentos gastronômicos foi verificado se o edifício possui no projeto para sistemas de ventilação para cozinhas profissionais, em atendimento à Portaria nº 2.619/2011; resolução RDC 216/2004 e normas da ABNT NBR 16401-1 e 16401-2; ABNT NBR 14518.
6) Fluxos (lixo, carga e descarga e delivery)	Para analisar se os espaços do pavimento térreo do edifício dão conta de suportar os mais variados fluxos oriundos da dinâmica estabelecida pelos estabelecimentos gastronômicos foi verificado mediante itens expostos na Portaria nº 2.619/2011, RDC 216/2004 e Lei 14.016/2020.
7) Bem-estar dos funcionários	Para analisar se os espaços do pavimento térreo do edifício dão conta de suportar as necessidades dos funcionários dos estabelecimentos gastronômicos foi verificado se o edifício incorporou itens constantes na NR-24 (24.1.1), Portaria nº 2.619/2011 e da RDC 216/2004 (4.1.12).

Fonte: Autores, 2024.

4 Análise e discussões

A coleta dos dados de cada uma das categorias referentes aos três edifícios instalados na Avenida Rebouças permitiu identificar e comparar aspectos arquitetônicos e urbanísticos que podem influenciar a decisão de instalação de empreendimentos nos locais, especialmente os do segmento gastronômico (Quadro 3, p. 338).

Do ponto de vista da transparência, todos os prédios apresentam fachadas translúcidas. Contudo, floreiras e baias de carro funcionam como obstáculos e prejudicam a visibilidade das fachadas. As plantas são sempre bem-vindas no espaço público, mas, à depender da espécie escolhida, devem passar por manutenção periódica. Caso contrário, podem crescer demais e impedir que os pedestres observem as vitrines. Já as baias de carro trazem conforto aos moradores e frequentadores do prédio. No entanto, podem prejudicar a caminhabilidade do pedestre em dias de muito congestionamento.

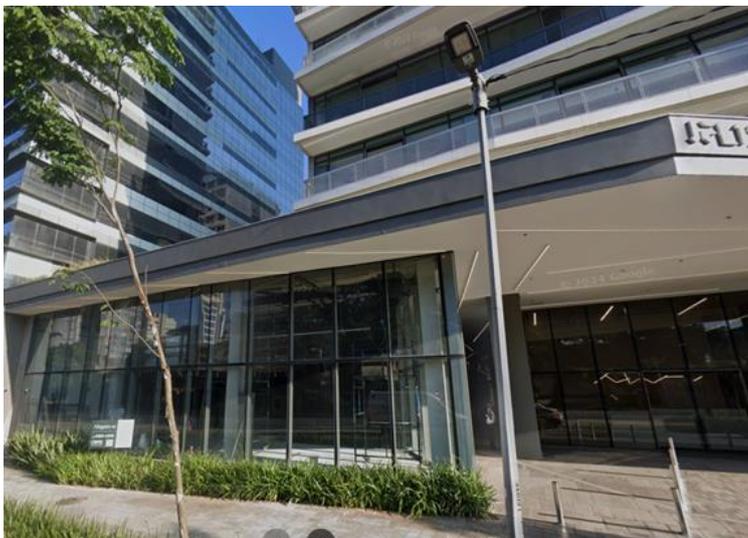
Quadro 3 - Análise comparativa das categorias nos três edifícios

Categorias	Prédio A	Prédio B	Prédio C
1) Transparência e atratividade	Tipo D (Monótono)	Tipo B (Convdativo)	Tipo D (Monótono)

2) Proximidade com a rua e proteção ao pedestre	Categoria 1 (Recuos nas laterais e no fundo do lote, está afastado da calçada e possui embasamento)	Categoria 5 (Recuo frontal, porém com presença de marquises)	Categoria 5 (Recuo frontal, porém com presença de marquises)
3) Vitalidade urbana e sensação de segurança	Baixo (espaço ocioso, reduzida vitalidade urbana)	Média (alguma vitalidade, segurança moderada)	Baixa (Espaço ocioso)
4) Caminhabilidade e conforto	Médio (boa calçada, iluminação ruim, sem árvores)	Alta (calçada ampla, iluminação adequada com árvores)	Médio (Boa calçada, iluminação razoável, sem árvores)
5) Sistemas de ventilação para cozinhas profissionais	Baixa (Sem exaustão adequada)	Média (existe apenas previsão para ventilação)	Baixa (Climatização sem exaustão)
6) Fluxos (lixo, carga e descarga e delivery)	Baixa (Sem fluxos adequados)	Média (Alguns fluxos adequados)	Média (Alguns fluxos adequados)
7) Bem-estar dos funcionários	Baixa (Sem áreas para funcionários)	Média (Presença de alguns espaços)	Média (Presença de alguns espaços)

Fonte: Autores, 2024.

Figura 2 – Transparência do Edifício C



Fonte: Google Street View. Acesso em 1 de setembro de 2024.

A transparência, essencial para a interação entre o público e o privado (Severini e Vargas, 2017), é reduzida em alguns casos, e, como observa Baudrillard (2008), os vidros podem agir como barreiras visuais. Já a presença de atividades comerciais nas ruas gera um fluxo constante

de pessoas, criando uma percepção de vigilância natural e, assim, fortalecendo o sentimento de segurança, pois quanto mais pessoas circulando, menor é a sensação de abandono e vulnerabilidade do espaço público (Fabris, 2023). Na figura 3 observa-se a iluminação e marquise do Edifício B.

Figura 3 – Iluminação e marquise para a proteção do pedestre – Edifício B



Fonte: Autores, 2024.

A junção de atividades comerciais e residenciais em um único edifício contribui para a atratividade dos bairros, que passam a oferecer uma maior gama de serviços e lazer ao alcance dos moradores, melhorando sua qualidade de vida.

A avenida Rebouças é um exemplo de uso misto em sua essência, naturalmente quando os casarões residenciais passaram a ser utilizados como ambientes comerciais, e especialmente a partir do PDE com a viabilidade e construção de edifícios de uso misto, a partir de 2014 (Andery, 2017).

Uma cidade com edifícios de uso misto e fachadas ativas permite que moradores, trabalhadores e visitantes se sintam parte de um ambiente seguro e convidativo, onde a integração entre espaços privados e públicos favorece o convívio e a troca social.

Figura 3 – Calçadas com caminhabilidade e conforto junto ao Edifício B



Fonte: Autores, 2024.

No entanto, os edifícios analisados não foram construídos no alinhamento do lote, dificultando a proximidade com a rua, o que contraria a recomendação de Jacobs (2016) e Grinover (2021) para a melhoria da qualidade de vida urbana (Figura 5). Além disso, a Avenida Rebouças possui tráfego intenso, o que levanta dúvidas sobre a viabilidade de estabelecimentos com mesas na calçada, considerando o desconforto gerado pela poluição e pelo ruído.

Figura 5 – Fachada e marquise do edifício A: diurna e noturna



Nota: A imagem diurna foi registrada em dia de semana em horário bancário e a foto noturna no sábado, às 19 horas (01 junho 2024)

Fonte: Autores, 2024.

Percebe-se nos prédios analisados a ausência de marquises. Contudo, o pavimento térreo

da edificação A está recuado, fazendo com que a laje do pavimento superior atue como uma espécie de marquise de acesso. As marquises são estruturas arquitetônicas que se projetam para fora da fachada de uma construção, com a função de proteger a entrada do edifício abrigando os pedestres e/ou veículos em dias de chuva ou de sol. O Conjunto Nacional, construído na avenida Paulista na década de 1950, é um dos maiores exemplos de sucesso de fachada ativa em São Paulo. Com uma extensa marquise, os pedestres ficam à vontade para admirar as vitrines das lojas dispostas na galeria comercial do pavimento térreo (Severini, 2013).

O conforto está presente nos três edifícios, pelo menos do ponto de vista da caminhabilidade. Já a presença de mobiliário urbano, como bancos para sentar, apenas em dois deles. A vitalidade urbana não deve vir apenas dos espaços públicos, por isso, entende-se o nível de conexão entre os edifícios e a rua como o ponto de maior relevância entre os itens que integram os pressupostos da fachada ativa e como impulsionador das mudanças nas relações de hospitalidade em contexto urbano.

Para além das categorias que agregam os principais elementos da hospitalidade, nota-se deficiência principalmente em relação às categorias que exigem adequação aos estabelecimentos de alimentação, pois não contam com sistema de exaustão e ventilação adequados, por exemplo, para o funcionamento de um restaurante, o que reduziria a atração desse tipo de comércio, que é justamente um de maior atratividade entre os espaços público e privado. A foto da figura 6 mostra a posição das saídas de exaustão na fachada do edifício B.

Figura 6 – Saídas de exaustão posicionadas para fachada e calçada no edifício B



Fonte: Autores, 2024.

Mas um fator não está isolado dos demais, tanto que a pesquisa observou que a falta de planejamento para sistemas de ventilação adequados para estabelecimentos alimentícios, compromete o conforto térmico e a conformidade normativa. Isso ocorre inclusive em relação ao trabalhadores que ocupam o espaço e dos demais frequentadores dos edifícios, por exemplo em relação aos fluxos de lixo, carga e descarga, e entrega de mercadorias, o que impacta na segurança, conformidade sanitária e a própria sensação de bem-estar das pessoas que frequentam o local.

Dessa forma, entende-se que o estudo em questão cria um exemplo de avaliação dos demais edifícios de uso misto, o que pode contribuir para repensar projetos ou adequações necessárias para serem adequadas aos parâmetros previstos no PDE paulistano, principalmente quanto ao elemento fachada ativa.

5 Conclusões

Ao analisar os aspectos arquitetônicos e urbanísticos das fachadas ativas implantadas ao longo de um trecho da Avenida Rebouças em São Paulo, constatou-se a dificuldade que os novos empreendimentos têm em se aproximar do espaço público e ajudar na condição hospitaleira da cidade. Focou-se nesta pesquisa no parâmetro qualificador de ocupação do solo denominado fachada ativa – um instrumento urbanístico implantado no Plano Diretor Estratégico de São Paulo que visa garantir que a calçada seja “ativa”, de tal forma que a cidade seja mais agradável e acolhedora.

Para poder compreender se a fachada ativa é um indutor de hospitalidade urbana, foram criadas sete “categorias de análise de fachadas ativas como indutoras de hospitalidade urbana” e analisadas em três edifícios recém-construídos na Avenida Rebouças. Autores como Gehl (2013), Jacobs (2011), Karssenber e Laven (2015), Speck (2016), que abordam a cidade ao nível dos olhos, ou seja, do pedestre, foram essenciais na elaboração das categorias. Assim como os autores que já estudaram a hospitalidade urbana, como Grinover (2007), Ferraz (2013) e Severini (2023). Já usando como métrica os negócios de alimentação, as legislações e normas (Portaria nº 2.619/2011; resolução RDC 216/2004 e normas da ABNT NBR 16401-1 e 16401-2; ABNT NBR 14518, Lei 14.016/2020 e NR-24) se mostraram fundamentais.

Do ponto de vista da transparência e atratividade todos os três prédios analisados têm

fachadas transparentes e translúcidas. Porém, a presença das floreiras e baias de carro acaba por prejudicar esta permeabilidade visual e, conseqüentemente, a atratividade. Quase não é possível ver da rua quais são as lojas, em especial nos dois últimos prédios analisados, que apresentam ruas internas. A presença de vitrines é um fator que ajuda na atratividade das calçadas, o que Jacobs (2011, 2016) chamou de “buracos na parede” que permitem a interação, tanto de quem está fora e consegue observar o que tem dentro do prédio, como de quem está dentro e pode observar a vida em movimento fora.

Dos três edifícios analisados, situados na Avenida Rebouças, nenhum foi construído no alinhamento do lote. Ou seja, do ponto de vista da proximidade com a rua e proteção ao pedestre, nenhum atendeu às indicações dos autores utilizados na pesquisa, como Jacobs (2016) e Grinover (2021) em atenção à qualidade de vida.

Contudo, há de se considerar que a Rebouças é um importante eixo viário da cidade de São Paulo, mas com um tráfego intenso com velocidade média de 10 km/h durante o dia, entre carros particulares, veículos de aplicativos e ônibus, sempre entre as líderes de congestionamento em monitoramento da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). Estes dados levam a questionar se os empreendimentos da Avenida Rebouças comportariam mesmo bares e cafés com mesas na calçada. Quem conseguiria ficar do lado de fora?

Já do ponto de vista da vitalidade urbana e sensação de segurança constatou-se que a diversidade de usos faz de fato a diferença para ajudar na hospitalidade urbana do local. Seja por meio da diversidade de lojas no pavimento térreo, que ajuda tanto o morador quanto o turista, como a diversidade de usos no próprio edifício, parece que os prédios de uso misto vieram para ficar (Severini, 2023).

A categoria caminhabilidade e conforto é essencial para oferecer ao hóspede, seja ele turista ou morador, sensações de bem-estar. As calçadas dos três prédios analisados estão em bom estado e bem pavimentadas. A iluminação fica a desejar no caso do edifício A, já a arborização viária só vale ser ressaltada no edifício B, já os demais edifícios estão com as plantas ou árvores em desenvolvimento, mas nota-se que estão em poucas unidades. Os bancos para pessoas se sentarem apenas existem no edifício B.

Sistemas de ventilação para cozinhas profissionais são elementos críticos na concepção de edifícios que pretendem abrigar estabelecimentos de alimentação. O planejamento antecipado,

conforme destacado pela NBR-14518, é fundamental para garantir que as instalações sejam seguras, eficientes e conformes com as normas técnicas, evitando problema de segurança e incômodo aos usuários. A falta de previsão durante a fase de projeto pode resultar em adaptações dispendiosas e potencialmente prejudiciais à experiência dos moradores e pedestres, como exemplificado pelo caso do restaurante que instalou a exaustão após a conclusão da obra.

A ausência de sistemas de ventilação adequados pode também diminuir a atratividade do espaço para empresários, uma vez que as adaptações posteriores aumentam o custo e o tempo de implantação, como alerta a Portaria 2.619/2011 da Anvisa. Portanto, a previsão e instalação de sistemas de ventilação devem ser prioridade no planejamento arquitetônico de edifícios destinados a usos comerciais, especialmente no setor de alimentação, para assegurar tanto o conforto térmico quanto a qualidade do ambiente urbano. Nos três prédios, nota-se que não foram previstas climatização e exaustão nas lojas, o que não impede que o empreendedor faça adequação, mas torna o processo mais dificultoso e oneroso, tornando o espaço menos atrativo.

Os Fluxos (lixo, carga e descarga e delivery) geram preocupação em relação à necessidade de demandas separadas e ordenadas para mercadorias, lixo e delivery em empreendimentos comerciais, especialmente em estabelecimentos de alimentação. Para estar em conformidade com a RDC 216/2004, é preciso o planejamento e adequação perfeita para evitar contaminação cruzada e problemas sanitários nos estabelecimentos e, em consequência, de suas atividades. Para isso, é necessária a eficiência operacional, mas a ausência de corredores de serviço e áreas dedicadas para motoboys pode gerar congestionamento e comprometer a segurança. Portanto, existe a perspectiva de adaptação, mas devem ser consideradas as limitações existentes, e se há possibilidade de adequar acessos ou melhorar as condições operacionais de que o negócio necessita para atender bem os clientes.

A previsão adequada de fluxos é crucial para a operação segura e eficiente de estabelecimentos comerciais. A falta de planejamento pode resultar em desafios significativos, tanto em termos de conformidade sanitária quanto de eficiência operacional, enquanto a flexibilidade para adaptações pode ajudar a mitigar esses problemas. A implementação de áreas dedicadas para serviços de entrega e cargas é fundamental para otimizar as operações e garantir uma experiência positiva tanto para os operadores quanto para os clientes.

Por fim, o bem-estar dos funcionários também deve ser considerado já na fase de

planejamento para a operação dos estabelecimentos, pois a legislação (NR-24) determina que é necessária uma estrutura física para esse atendimento, com instalações adequadas de banheiros, vestiários e áreas de descanso. Esses são procedimentos que devem estar em conformidade às normas de segurança e higiene.

Modificações estruturais podem impactar a operação, como é o caso de banheiros, mas quando existe espaço comum para as lojas em operação, otimiza-se o espaço, desde que as exigências sanitárias sejam plenamente atendidas. A falta de áreas adequadas pode impactar negativamente tanto a saúde dos funcionários quanto a eficiência operacional, e a própria imagem do negócio ou da construção, já que é elementar manter aspecto de ambiente de trabalho seguro, higiênico e confortável.

Conforme Castello (2015), os "lugares de urbanidade" são relevantes por proporcionar as interações sociais e promover o sentimento de pertencimento, compartilhamento não só de espaços, mas de experiências. É por isso que são essenciais a discussão e implantação de políticas públicas que democratizem a cidade, que gerem acesso à sociedade de forma integral, sem segregar. Como diz Grinover (2021), a urbanidade é a condição para que a variedade de modos de vida possa realizar intercâmbios no espaço público, e isso implica na discussão da qualidade dos lugares, o que remete também ao conceito de cidadania.

Embora a pesquisa tenha se limitado a um pequeno trecho da Avenida Rebouças, ao que tudo indica, esta análise poderia ser replicada para outros trechos da cidade. Basta andar pelas grandes avenidas de São Paulo que se percebe a quantidade de prédios sendo erguidos diariamente com este mesmo perfil dos prédios analisados. O instrumento fachada ativa foi criado para ser implementado em ZEU (Zonas Eixo de Estruturação Urbana). Portanto, sua utilização se dá em várias vias de grande movimento da cidade. Vale destacar que, apesar deste instrumento ter sido incorporado às leis municipais paulistas neste século, ele, de alguma forma, já estava presente em edifícios multifuncionais construídos na metade do século passado na capital paulista, como o Conjunto Nacional e o Copan, mencionados anteriormente.

Referências

Andery, R. (2017, novembro 12). Avenida Rebouças, em São Paulo, renasce com edifícios de uso misto. *Folha de S. Paulo*. Disponível em:

www1.folha.uol.com.br/sobretudo/morar/2017/11/1934593-avenida-reboucas-em-sao-paulo-renasce-comedificios-de-uso-misto.shtml

Castello, L. (2015). Redesenhando Brownfields em Porto Alegre. In V. Del Rio & W. Siembieda (Eds.), *Desenho urbano contemporâneo no Brasil* (Cap. 8). Rio de Janeiro: LTC.

Del Rio, V., & Siembieda, W. (2015). *Desenho urbano contemporâneo no Brasil*. Rio de Janeiro: LTC.

Associação Brasileira de Normas Técnicas. (2000). NBR 14518 - Sistemas de ventilação para cozinhas profissionais. Disponível em: <https://www.nanoar.com.br/site/wp-content/uploads/nbr14518-sistemas-de-ventilacao-para-cozinhas-profissionais.pdf>

Baptista, I. (2008). Hospitalidade e eleição intersubjectiva: sobre o espírito que guarda os lugares. *Revista Hospitalidade*, 5(2), 5-14.

Baudelaire, C. (1988). *A modernidade de Baudelaire*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

Baudrillard, J. (2008). *O sistema dos objetos* (5ª ed.). São Paulo: Ed. Perspectiva.

Belandi, C., & Rubinstein, L. (2024, agosto 29). População estimada do país chega a 212,6 milhões de habitantes em 2024. *Agência IBGE Notícias*. Estatísticas Sociais. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/41111-populacao-estimada-do-pais-chega-a-212-6-milhoes-de-habitantes-em-2024>

Bell, D. (2007a). Hospitality and Urban Regeneration. In C. Lashley, P. Lynch, & A. Morrison (Eds.), *Hospitality: A Social Lens* (pp. 7–22). Oxford: Elsevier.

Bell, D. (2007b). The hospitable city: social relations in commercial spaces. *Progress in Human Geography*, 31(1), 7–22.

Boff, L. (2005). *Virtudes para um outro mundo possível*, vol. I: hospitalidade: direito e dever de todos. Petrópolis: Vozes.

Brasil. (2004). Resolução N° 216, de 15 de setembro de 2004. Ministério da Saúde, Agência Nacional de Vigilância Sanitária. Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/anvisa/2004/res0216_15_09_2004.html

Brasil. (2019). Norma Regulamentadora No. 24 (NR-24). Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/conselhos-e-orgaos-colegiados/comissao-tripartite-partitaria-permanente/normas-regulamentadora/normas-regulamentadoras-vigentes/norma-regulamentadora-no-24-nr-24>

Brasil. (2020). Lei n° 14.016, de 23 de junho de 2020. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2020/lei/114016.htm

Camargo, L. O. L. (2004). *Hospitalidade*. São Paulo: Aleph. (Coleção ABC Turismo).

Camargo, L. O. L. (2021). As leis da hospitalidade. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 15(2), e-2112.

Cesar, P. H. (2022). *Sistema de indicadores para avaliação da hospitalidade urbana: uma análise da cidade de João Pessoa-PB* (Tese de doutorado). Universidade Federal de Campina Grande, Campina Grande.

Del Rio, V. (2016). Perambulando pelo centro histórico de Lisboa: urbanidade, o flâneur e as qualidades visuais da cidade. In P. A. Rheingantz, R. M. L. R. Pedro, & A. M. Szapiro (Orgs.), *Qualidade do lugar e cultura contemporânea: modos de ser e habitar as cidades* (pp. 248–270). Porto Alegre: Sulina.

Del Rio, V., & Siembieda, W. (2015). *Desenho urbano contemporâneo no Brasil*. Rio de Janeiro: LTC.

Estigarríbia, J. (2024, maio 3). Como a Rebouças tem se tornado uma alternativa à Faria Lima para escritórios em SP. *Bloomberg Línea*. Disponível em: <https://www.bloomberglinea.com.br/negocios/como-a-reboucas-se-tornou-uma-alternativa-a-faria-lima-para-escritorios-em-sp/>

Fabris, V. (2023, julho 28). Fachadas ativas e a vida urbana: o impacto do Plano Diretor em SP. Abrasel. *Revista Bares e Restaurantes*. Disponível em: <https://abrase.com.br/revista/legislacao-e-tributos/fachadas-ativas-e-a-vida-urbana-o-impacto-do-plano-diretor-em-sp/>

Ferraz, V. S. (2013). Medindo a hospitalidade do Conjunto Nacional. In *Anais do IV Colóquio Internacional sobre comércio e cidade: uma relação de origem*. Uberlândia, MG.

Ferraz, V. S. (2013). *Hospitalidade urbana em grandes cidades: São Paulo em foco* (Tese de doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP.

Gehl, J. (2013). *Cidades para pessoas* (2ª ed.). São Paulo: Perspectiva.

Gianotti, M. A., Andrade, M. H., Harkit, M. K., & Santoro, P. F. (2017). Gênero e andar a pé: A qualidade do ambiente construído incentiva igualmente mulheres e homens a caminhar? In V. Andrade & C. C. Linke (Orgs.), *Cidades de pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo* (Cap. 10). Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial.

Gotman, A. (2019). Hospitalidade em sentido próprio e figurado. *Revista Hospitalidade*, 16(3), 160–174.

Grassi, M. C. (2004). Hospitalité. Passer le seuil. In A. Montandon (Ed.), *Livre de 'hospitalité*. Paris: Bayard.

Grinover, L. (2007). *A Hospitalidade, a Cidade e o Turismo*. São Paulo: Aleph.

Grinover, L. (2013). *Hospitalidade, qualidade de vida, cidadania, urbanidade*: Novas e velhas categorias para a compreensão da hospitalidade urbana. *Revista Iberoamericana de Turismo – RITUR*, 3(1), 16–24.

Grinover, L. (2021). *A cidade, nós e a hospitalidade* [Recurso eletrônico]. Caxias do Sul, RS: Educ.

Jacobs, J. M. (2011). *Morte e vida de grandes cidades* (C. S. Mendes Rosa, Trad., 3ª ed.). São Paulo: WMF Martins Fontes. (Coleção Cidades)

Karszenberg, H., et al. (2015). *A Cidade ao Nível dos Olhos*: Lições para criar os plinths. Porto Alegre: EDIPUCRS.

Lashley, C., Lynch, P., & Morrison, A. (2007). Ways of knowing hospitality. In *Hospitality: a social lens* (pp. 173-191). Oxford: Elsevier.

Lima, L. S., Loureiro, C. F. G., Sousa, F. F. L. de M., & Lopes, A. S. (2021). Espriamento urbano e seus impactos nas desigualdades socioespaciais da acessibilidade ao trabalho em Fortaleza. *Transportes*, 29(1), 229–246. <https://doi.org/10.14295/transportes.v29i1.2348>

Lores, R. J. (2022a, dezembro 14). Falta de inspiração na Rebouças - Parte 2: arquitetura e térreos genéricos com pouco espaço para pedestres. *São Paulo Nas Alturas*. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=8QXrdrVf4xE&t=58s>. Acesso em: 30 maio 2024.

Lores, R. J. (2022b, novembro 28). *Falta de inspiração na Rebouças*: arquitetura e térreos genéricos com pouco espaço para pedestres. *São Paulo Nas Alturas*. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=t-ZEqNxRyKs>. Acesso em: 30 maio 2024.

Lores, R. J. (2024). *São Paulo das alturas*: A revolução modernista da arquitetura e do mercado imobiliário nos anos 1950 e 1960. São Paulo: Companhia das Letras.

Montandon, A. (2003). Hospitalidade ontem e hoje. In A. F. M. Dencker & M. S. Bueno (Orgs.), *Hospitalidade*: cenários e oportunidades. São Paulo: Pioneira-Thomson.

Monteiro, R. Z. (2013). *Cozinhas profissionais*. São Paulo: Senac São Paulo.

Oliveira, J. P., Tricárico, L. T., Rossini, D. M., & Tomelin, C. A. (2020). Concepts of hospitality and its application in the built space: Genesis and evolution of urban hospitality in tourist Brazilian destinations. *Journal of Hospitality and Tourism, Insights*, 3(2), 155-170.

Pitt-Rivers, J. P. (2012). *The law of hospitality*. *HAU: Journal of Ethnographic Theory*, 2(1), 501-517.

Prestes Maia, F. (1930). *Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo*, São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo.

Rafestin, C. (1997). *Réinventer l'hospitalité*. *Communications*, 65, 165-174.

Rodovias.org. (2024). *Avenida Rebouças*. Disponível em: <http://rodovias.org/avenida-reboucas/>. Acesso em: 14 jun 2024.

São Paulo (Município). (2011). *Portaria 2.619/2011*. SMS – Publicada em DOC 06 dez 2011, página 23. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/portaria_2619_1323696514.pdf. Acesso em: 20 jan 2024.

São Paulo (Município). (2016). *Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo*. Lei nº 16.402, de 22 de março de 2016. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/menu/index.php?p=214281. Acesso em: 20 jan 2024.

São Paulo (Município). (2019). *Decreto Nº 58.611 de 24 de janeiro de 2019*. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58611-de-24-de-janeiro-de-2019>. Acesso em 30 jul 2024.

São Paulo (Município). (2020, agosto 3). *Prefeitura dá início à implantação de ciclofaixa da Avenida Rebouças. Mobilidade e Trânsito*. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transito/noticias/?p=301428>. Acesso em: 15 jul 2024.

São Paulo (Município). (2024). *Dicionário de ruas: Avenida Rebouças*. Disponível em: <https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/historia-da-rua/avenida-reboucas>. Acesso em: 20 maio 2024.

São Paulo. (2017). Lei nº 16.642, de 9 de maio de 2017. *Aprova o Código de Obras e Edificações do Município de São Paulo*. Acesso em: 20 jan 2024.

Savelli, A. M. (2008). *São Paulo: a história e a realidade*. *Exacta*, 5(2), 361–374.

Severini, V. F. (2013). Hospitalidade urbana: ampliando o conceito. *Revista Iberoamericana de Turismo – RITUR*, 3(2), 84-99.

Severini, V. F., & Panosso Netto, A. (2023). *Cidades litorâneas paulistas, cidades hospitaleiras? Identificando conceitos de hospitalidade nos planos diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo*. São Paulo: Edições EACH.

Severini, V. F., & Vargas, H. C. (2017). Rediscutindo hospitalidade urbana na lei de zoneamento de São Paulo 2016. *Revista Hospitalidade*, 14(2), 769.

Speck, J. (2016). *Cidade caminhável*. São Paulo: Perspectiva.

Teixeira, B. K., & Silva, A. S. (2018). Fachadas ativas e sua influência na qualidade de vida urbana. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, 25(36).

Teles, T. O. (2020). Legislação urbanística e forma urbana: São Paulo do século XXI. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 22, e202042.

Tricárico, L. T. (2008). *Raptos do direito à cidade como categoria de análise do plano urbano na modernidade* (Tese de Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

Artigo recebido em: 05/11/2025.

Avaliado em: 17/11/2024.

Aprovado em: 19/12/2024.