

REDISCUINDO HOSPITALIDADE URBANA NA LEI DE ZONEAMENTO DE SÃO PAULO DE 2016

REDISCUING URBAN HOSPITALITY IN THE SÃO PAULO ZONING LAW, 2016

REDISCUINDO HOSPITALIDAD URBANA EN LA LEY DE ZONEAMENTO DE SÃO PAULO DE 2016

Valéria Ferraz Severini¹
Heliana Comin Vargas²

RESUMO

A condição de cidade hospitaleira está intrinsecamente ligada a oferta de qualidades urbanísticas no espaço público. Parte-se do pressuposto que essa qualificação só ocorre de fato quando todos os sujeitos envolvidos na hospitalidade urbana passam a ter responsabilidades e atribuições para com o espaço que serve como local do encontro e da recepção. Tem-se aqui o primeiro objetivo do trabalho, o de aprofundar o debate entre hospitalidade urbana e dádiva, atribuindo ao anfitrião e ao hóspede seus respectivos direitos e deveres de cidadãos. Defende-se ainda que o sucesso na qualificação do espaço público está atrelado a maneira pela qual este se relaciona com o espaço privado. Nesse sentido, o segundo objetivo do trabalho é investigar de que maneira os conceitos e diretrizes da hospitalidade urbana podem ser inseridos em políticas públicas de desenvolvimento urbano, em especial na Lei de Zoneamento. Para tanto, utiliza-se como base os atributos espaciais de hospitalidade urbana, desenvolvidos sob uma extensa base teórica e prática, e os analisa na Lei de Zoneamento da cidade de São Paulo.

PALAVRAS-CHAVE: hospitalidade urbana; lei de zoneamento; dádiva; cidadania; espaço público.

ABSTRACT

The condition of hospitable city is intrinsically linked to the offer of urban qualities in the public space. It is assumed that this qualification only occurs when all the subjects involved in urban hospitality start to have responsibilities and assignments for the space that serves as the meeting and reception venue. This is the first objective of the work, to deepen the debate between urban hospitality and gift, giving the host and guest their respective rights and duties of citizens. It is also argued that success in the qualification of the public space is linked to the way in which it relates to the private space. In this sense, the second objective of the work is to investigate how the concepts and guidelines of urban hospitality can be inserted in public policies of urban development, especially in the Zoning Law. For this, the spatial attributes of urban hospitality, developed under an extensive theoretical and practical basis, are used as basis and analyzed in the São Paulo Zoning Law.

KEY-WORDS: urban hospitality; zoning law; the gift; citizenship; public space.

¹ Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela FAUUSP; <http://lattes.cnpq.br/8891763912619998>; valferraz@yahoo.com

² Professora Titular da FAUUSP; <http://lattes.cnpq.br/0563684368871881> hcvargas@usp.br

RESUMEN

La condición de ciudad hospitalaria está intrínsecamente ligada a la oferta de calidades urbanísticas en el espacio público. Se parte del supuesto que eso sólo ocurre cuando todos los sujetos involucrados en la hospitalidad urbana pasan a tener responsabilidades y atribuciones hacia el espacio que sirve como local del encuentro y de la recepción. Se tiene aquí el primer objetivo del trabajo, el de profundizar el debate entre hospitalidad urbana y donación, atribuyendo al anfitrión y al huésped sus respectivos derechos y deberes de ciudadanos. Se defiende además que el éxito en la calificación del espacio público está vinculado a la manera en que éste se relaciona con el espacio privado. En ese sentido, el segundo objetivo del trabajo es investigar de qué manera los conceptos y directrices de la hospitalidad urbana pueden ser insertados en políticas públicas de desarrollo urbano, en especial en la Ley de Zonificación. Para ello, se utiliza como base los atributos espaciales de hospitalidad urbana, desarrollados bajo una extensa base teórica y práctica, y los analiza en la Ley de Zonificación de la ciudad de São Paulo.

PALABRAS-CLAVE: hospitalidad urbana; ley de zonificación; donación; ciudadanía; espacio público.

1. INTRODUÇÃO

Diversamente do que ocorre com as outras instâncias da hospitalidade³, na hospitalidade urbana o espaço designado para sediar as relações sociais entre hóspede e anfitrião não é um espaço privado, mas um espaço público. Trata-se de um espaço comum à todos, aberto ao público e que não exige reservas, não impõe restrições e nem possui horário de funcionamento.

O espaço público compõe todo e qualquer espaço da cidade de uso coletivo e de livre acesso. Trata-se das ruas, das calçadas e calçadões, das praças e largos. É natural, portanto, atribuir a maior parte da responsabilidade por esse espaço ao gestor público. Afinal, do ponto de vista jurídico, o espaço público está sob a jurisdição do Estado e pode sofrer alterações físicas a qualquer instante em prol do bem comum. Contudo, do ponto de vista formal, o cuidado para com os elementos do espaço público são ações tão importantes quanto as intervenções em si realizadas e devem ser tomadas por todos os atores da sociedade, incluindo moradores e turistas (FERRAZ, 2013).

A cidade hospitaleira, deste modo, ao mesmo tempo em que cobra do poder público a oferta de espaços públicos de qualidade não exime a população de suas obrigações morais e

³ Dois autores se dispuseram a criar “modelos” para facilitar os estudos sobre hospitalidade, que é multidisciplinar. Camargo (2003), definindo a hospitalidade como o ato de receber, hospedar, alimentar e entreter pessoas fora de seu hábitat, entende que a hospitalidade, enquanto instância social, se desenvolve em quatro categorias: doméstica, pública, comercial e virtual. A hospitalidade urbana é derivada da hospitalidade pública. Já para Lashley (2004), a hospitalidade consiste no conjunto de comportamentos originários da base da sociedade e se manifesta nos domínios social, privado e comercial. Este estudo utiliza a classificação de Camargo.

cívicas. É um ciclo, como o ciclo do dar-receber-retribuir. Por esta razão, Ferraz (2013) aproxima a discussão sobre a hospitalidade urbana ao sistema de dádiva de Marcel Mauss (2003). Parte-se da premissa que a população ao receber espaços urbanos de qualidade passa a ter um desejo natural de retribuição, representado por ações de cidadania. Por outro lado, atribui-se ao anfitrião o passo inicial. Seja por meio da elaboração de políticas públicas ou ações de zeladoria, o anfitrião, no papel de gestor público, é quem “dá” e inicia o processo.

A instalação de pontos de ônibus cobertos e sinalizados, por exemplo, é responsabilidade do poder público. Contudo, o sucesso de sua vida útil está intrinsecamente ligado a maneira pela qual a população usufrui e mantém esse mobiliário urbano. Pode parecer óbvio, mas cabe ao morador não quebrar ou danificar o que lhe foi ofertado. A manutenção da arborização viária também depende do comportamento dos moradores, afinal, a pavimentação excessiva nas calçadas pode comprometer a saúde das árvores⁴.

Mas não é só isso. A busca pela cidade hospitaleira demanda que os espaços privados dialoguem de forma harmônica com o espaço público. A instalação de muros altos na divisa do lote com a calçada, por exemplo, segrega e discrimina os pedestres, “protegendo” apenas os que estão do lado de dentro (FERRAZ, 2013). O anfitrião urbano, que pode ser representado nesse caso por um secretário de planejamento urbano, é responsável pela elaboração de leis específicas que ditam as regras para as construções em âmbito privado.

Até praticamente meados do século XX a interferência do poder público na propriedade privada era mínima no Brasil. O que diferenciava o meio rural do meio urbano eram algumas regras de implantação para as edificações poderem ter acesso aos serviços públicos urbanos, como abastecimento de água, serviço de esgoto e iluminação.

As questões relacionadas à terra foram de fato regulamentadas com a Constituição de 1988, por meio dos artigos 182 e 183, que estabeleceram normas sobre a regulamentação do uso da propriedade criando diretrizes para as políticas urbanas nacionais. Mas sua consolidação só veio em 2001 com a regulamentação da Lei 10.257/2001, conhecida como Estatuto da Cidade, que incorporou uma série de instrumentos urbanísticos e o conceito de função social da

⁴ Vale mencionar que a manutenção das calçadas é uma responsabilidade do proprietário ou do responsável pelo imóvel, definidas por leis municipais específicas. Cabe ao poder público, no entanto, reformar e adequar calçadas em lugares específicos, tais como: junto a edificações públicas municipais, de vias estruturais (vias de tráfego intenso definidas no Plano Diretor) e em vias definidas como Rotas Estratégicas e de Segurança.

propriedade e passou a incentivar e encorajar a participação popular na elaboração dos planos e projetos. Pela primeira vez, o país assume que a terra urbana deve servir para benefício da coletividade e não apenas ao interesse do proprietário. Ou seja, o interesse individual é subordinado pelo interesse coletivo.

O Estatuto da Cidade deu mais poder as políticas públicas de desenvolvimento urbano municipais, que passaram a exigir a elaboração de Planos Diretores e leis municipais complementares, como a Lei de Zoneamento (ou disciplina do Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo), o Plano Plurianual, Gestão Orçamentária Participativa, Planos e Projetos Setoriais e de Bairro. O Plano Diretor passa a ser uma lei municipal fundamental para orientar as políticas de desenvolvimento e de ordenamento da expansão urbana do município. É uma Lei que deve ser elaborada pelos gestores públicos da prefeitura com a participação da sociedade civil e da Câmara Municipal visando direcionar o funcionamento e o crescimento da cidade além de orientar as prioridades de investimentos.

A Lei de Zoneamento é a lei municipal responsável pelo estabelecimento de um conjunto de regras urbanísticas que buscam, em sua essência, a boa relação entre espaço público e espaço privado. Ela define entre outros aspectos, as atividades que podem ser implementadas nos diferentes locais da cidade, o posicionamento das edificações em relação ao passeio público, a altura dos edifícios e a forma como um terreno pode ser parcelado. Cada “zona” traz consigo a definição de todas essas características urbanísticas separadas por uso, parcelamento e ocupação do solo. Características essas, que podem ser associadas as qualidades urbanísticas da cidade hospitaleira.

Diante do que foi exposto, o trabalho foi dividido em duas partes, para atender dois objetivos específicos. A primeira parte, discorrida no Item 2 - “Dádiva, Espaço Público e Cidadania no Brasil”, dá conta do primeiro objetivo: debater sobre a relação entre hospitalidade urbana e o sistema da dádiva de Marcel Mauss (2003), visando aprofundar questões sobre apropriação do espaço público e cidadania no Brasil. Para tanto, são utilizadas referências bibliográficas e documentais de áreas afins.

A segunda parte compreende o segundo objetivo do trabalho: investigar de que maneira os conceitos e diretrizes da hospitalidade urbana podem ser inseridos em políticas públicas de desenvolvimento urbano, em especial na Lei de Zoneamento. O Item 3, denominado “Lei de Zoneamento: a hospitalidade urbana em análise”, é subdividido em três partes. Cada uma delas

aborda partes específicas da Lei. Para tanto, utiliza-se como referência os “atributos espaciais de hospitalidade urbana”, desenvolvidos por Ferraz em 2013, analisando-os nas três esferas da lei: uso do solo, parcelamento do solo e ocupação do solo. Para tornar a investigação mais didática, expõe-se partes da Lei de Zoneamento da cidade de São Paulo, regulamentada em 2016, onde os atributos já foram de fato incorporados.

Para dar conta do alcance do primeiro objetivo foi realizada uma discussão teórica a partir da bibliografia sobre o tema hospitalidade, hospitalidade urbana, espaço público e paisagem urbana, buscando aproximar o tema da hospitalidade com o ambiente construído da cidade. Para o alcance do segundo objetivo, o entendimento e análise dos parâmetros que compõe a lei de zoneamento de São Paulo, tem caráter interpretativo, e foram discutidos a partir da identificação da presença dos atributos espaciais de hospitalidade urbana e da forma como são apresentados nesta legislação, visando fornecer subsídios à implementação de políticas públicas.

Poucos estudos se arriscaram, até hoje, a identificar os elementos urbanos capazes de tornar a cidade mais hospitaleira⁵. Isso não é tarefa fácil. Para Ferraz (2013), a hospitalidade urbana é resultado de uma somatória de sensações, muitas delas oriundas de aspectos urbanos, físicos e mensuráveis, e outras sensações derivadas de aspectos subjetivos, particulares de cada indivíduo. Cada hóspede urbano traz em sua bagagem experiências anteriores e memórias que, de alguma forma, dialogam, ou não, com a cidade a ser visitada. Por esta razão, Ferraz (2013) defende que a hospitalidade urbana se desenvolve a partir de dois tipos de atributos: os intangíveis (os de ordem pessoal) e os tangíveis (os de ordem física), sendo que apenas os últimos é que podem ser identificados, mapeados e servirem de base para intervenções no território urbano.

Tomando como base o estudo pioneiro de Lucio Grinover (2007) e uma série de estudos relacionados a paisagem e ao desenho urbanos⁶, Ferraz (2013) estudou os atributos tangíveis e associou a condição de cidade hospitaleira à implantação de qualidades urbanísticas relacionadas à diversidade, à permeabilidade, à legibilidade e ao conforto. Denominados pela autora de “atributos espaciais de hospitalidade urbana”, essas qualidades são capazes de evidenciar

⁵ Dentre os mais conhecidos estão: Grinover (2007), Ferraz (2013), Severini (2013) e Grinover (2016).

⁶ Esses estudos ressaltam aspectos do desenho urbano que incluem: a cidade pensada na escala do pedestre, a valorização do lugar, a estrutura da malha viária e a preservação do patrimônio histórico. Dentre os autores destacam-se: Jane Jacobs (2000); Kevin Lynch (1997); Jan Gehl (2009 e 2011); Camilo Sitte (1992), Bill Hillier (1996), Gordon Cullen (2009), Madden & Schwartz (2002) e Allan Jacobs (1999).

aspectos urbanos responsáveis pela geração de bem-estar e pela sensação de acolhimento no espaço público e podem ser facilmente implementados pelo anfitrião, no papel de gestor público (SEVERINI, 2016).

Cabe ao gestor público analisar como cada atributo pode ser utilizado. Através do atributo **diversidade** é possível estimular tanto a mistura de atividades urbanas (residências, comércio e serviços) quanto a variedade de espaços públicos propriamente ditos (como praças, calçadas e largos). Por meio do atributo **permeabilidade** é possível incentivar a capacidade de um lugar em se tornar permeável no sentido físico, por meio de quadras curtas ou ruas internas em edifícios, e no sentido visual, por meio de elementos de transparência e de visibilidade. O atributo **legibilidade** ajuda na manutenção de elementos visuais referenciais para a paisagem urbana (edifícios históricos, monumentos e marcos) e na identificação de heterogeneidade ou monotonia tipológica arquitetônica. E o atributo **conforto** seria responsável pela presença de elementos arquitetônicos e paisagísticos capazes de garantir ao hóspede a sensação de que ele está em sua própria “casa” (mobiliário urbano, arborização viária e calçadas pavimentadas).

2. DÁDIVA, ESPAÇO PÚBLICO E CIDADANIA NO BRASIL

Segundo Caillé (2002), a dádiva é fenômeno social, que ocorre entre amigos, parentes ou estranhos sob a forma de presentes, hospitalidade ou serviços, e circula em prol do laço social que ocorre sem obrigação ou garantia de retribuição. Analisando as relações sociais nas sociedades primitivas, Mauss (2003) entendeu que os três deveres do dar, receber e retribuir eram a chave para entender que o contato humano não se estabelece como uma troca, ele começa com uma dádiva que parte de alguém. Quem recebe, irá retribuir um dia, e assim inicia-se uma nova dádiva que implica em um novo receber e retribuir, gerando um processo sem fim (CAMARGO, 2004). Trazendo essa discussão para os dias de hoje, Brusadin (2017, p. 24) exemplifica: “se alguém nos faz um favor, uma relação é estabelecida, por meio da qual provavelmente sentiremos alguma obrigação em troca de fazer outro favor. Essas relações são sociologicamente importantes pela contribuição que dão a coesão social”.

Enquanto nas outras esferas da hospitalidade (doméstica e comercial) o vínculo (ou o laço social) acontece entre dois indivíduos (entre hóspede e anfitrião), na hospitalidade urbana esse vínculo é institucional, o “laço” ocorre entre o indivíduo e a cidade. Desenvolve-se uma ligação, ou empatia, entre o hóspede e o espaço da recepção urbana (SEVERINI, 2016).

O anfitrião, na figura de gestor público, oferece (ou dá) espaços públicos de qualidade à toda a população. Ele tem desde obrigações simples de zeladoria da cidade que consistem, por exemplo, em: pavimentar as ruas e calçadas, cuidar das praças e largos, garantir a iluminação pública, providenciar a instalação de lixeiras, bancos e floreiras. Até deveres mais complexos, como a construção de pontes e edifícios públicos e a elaboração de políticas públicas de desenvolvimento urbano. Já o hóspede, representado na figura do turista ou do morador, recebe essas benfeitorias e as usufrui. A retribuição, de acordo com o sistema da dádiva, pode ocorrer de forma livre e/ou obrigatória (FERRAZ, 2013).

A retribuição de forma “livre”, se dá por meio de ações morais, cívicas e éticas. Entre essas ações estão desde as mais comuns que podem ser feitas no sentido de cooperar com o bem estar da cidade, entre elas: usar de forma adequada o mobiliário urbano, escolher o material mais apropriado para pavimentar sua própria calçada (evitando material escorregadio), fazer a manutenção de toldos e marquises que servem de abrigo para pedestres em dias de chuva, cuidar da árvore que está plantada na calçada (podar e regar se for preciso); quanto ações específicas que interferem diretamente no bom funcionamento da cidade, tais como: construir edifícios inteligentes e sustentáveis, optar pela instalação de interfaces transparentes para com o espaço público e fazer a manutenção de edifícios de valor patrimonial. Já a retribuição de caráter “obrigatório” acontece por meio do cumprimento das leis e do pagamento de impostos e taxas (FERRAZ, 2013). O hóspede morador é naturalmente o que mais tem a retribuir. É nesse momento que ganha força o que Gastal & Moesh (2007, p.60) chama de “turista cidadão”, que:

(...) envolvendo o habitante que desenvolve um relacionamento diferenciado como local onde mora no seu tempo de lazer, quebrando o modelo existencial da sociedade industrial criticado por Jost Krippendorf (trabalho-moradia-lazer-viagem), de acordo com o qual o lazer – as práticas sociais capazes de restabelecer o equilíbrio físico e emocional do sujeito contemporâneo – só seria possível em lugares distantes da própria residência.

Essa ideia reforça a teoria de que a cidade tem que ser boa em primeiro lugar para seu morador e depois para o turista. E não ao contrário. Deve-se despertar a satisfação do morador em cuidar de seus espaços urbanos, fazendo com que eles sejam a “extensão de suas casas”. A secretaria de turismo e comércio da cidade de Camboriu, citado em Gastal & Moesh (2007, p.64), tem um lema pertinente e que cabe aqui nessa discussão: “em Balneário Camboriú, cada turista

deve ser aceito como um cidadão muito especial, e cada cidadão deve ser tratado como se fosse um turista muito especial”.

Por outro lado, o hóspede turista deve entender que, ao receber um espaço público de qualidade, sua retribuição deve ser no mínimo a de manter e não estragar tudo o que lhe foi ofertado. E isso pode ser feito por meio de ações simples como: não jogar lixo nas ruas, respeitar as placas e avisos), seguir à risca as sinalizações viárias e de pedestres, obedecer as leis de trânsito etc.

Trata-se, portanto, de uma ação conjunta entre anfitrião e hóspede para com o que é público, despertando na sociedade o senso de civilidade. Por este motivo, Ferraz (2013), defende que, quando as práticas da hospitalidade urbana são analisadas sob a ótica da dádiva, recaem inevitavelmente sobre a noção de cidadania. Compartilhando dessa ideia, Grinover (2016) afirma que “o resgate histórico do conceito de cidadania permite dizer que não poderá haver hospitalidade em lugares em que não se afirma a cidadania, como conceito central da hospitalidade urbana”. A crença na importância da cidadania é tanta, que Grinover, ao revisar as dimensões da hospitalidade urbana⁷ em sua última obra, incorporou a cidadania em sua lista.

A ideia de cidadania surge na Grécia Antiga associada aos direitos dos indivíduos que moravam nas cidades (polis). Os indivíduos deveriam ser iguais perante às leis regentes e poderiam participar das decisões políticas. Teoricamente nesse momento surgem os direitos civis (que tratam da liberdade individual e garantem a vida em sociedade, independente de sua cor, raça e classe social) e os direitos políticos (que garantem a participação da sociedade no governo). Contudo, o fato de excluir alguns atores da sociedade como mulheres, idosos e escravos, a ideia de cidadania na Grécia já nasce deturpada.

O feudalismo interrompe a evolução do conceito de cidadania, que só ressurgiu mais de 10 séculos depois através das primeiras cidades que se formam no final da Idade Média. Segundo Grinover (2016), cidades como castelnaus, sauvetés e bastides, representavam a expressão de uma nova realidade democrática demonstrada por um código civil e um espírito igualitário. Segundo Grinover, cidadania não é uma definição, mas um conceito histórico que varia no tempo e no espaço.

⁷ As outras dimensões da hospitalidade urbana definidas pelo autor (Grinover, 2007) são: acessibilidade, legibilidade e identidade.

A Revolução Industrial e o sistema capitalista trazem à tona novamente a discussão sobre cidadania. Para Marschall (1967) além dos direitos civis e políticos, o pleno cidadão precisa também do direito social que divide as riquezas desse novo meio de produção (os direitos que incluem por exemplo, o direito à educação, ao trabalho, ao salário justo, à saúde, à aposentadoria). Marschall defendia uma sequência cronológica e lógica na conquista dos direitos da cidadania. Tomando como exemplo a Inglaterra, Marschall afirmava que:

(...) foi com base no exercício dos direitos civis, nas liberdades civis, que os ingleses reivindicaram o direito de votar, de participar do governo de seu país. A participação permitiu a eleição de operários e a criação do Partido Trabalhista, que foram os responsáveis pela introdução dos direitos sociais (apud Carvalho, 2014, p.17).

Para Carvalho (2014, p.17), a ordem na conquista desses três direitos (civil, político e social) define o tipo de sociedade, afinal “o surgimento sequencial dos direitos sugere que a própria ideia de direitos, e, portanto, a própria cidadania, é um fenômeno histórico”. O percurso inglês foi apenas um entre outros, cada país seguiu seu próprio caminho. Segundo Carvalho (2014), a ordem dos direitos foi invertida no Brasil, os direitos sociais precederam os outros dois direitos afetando a natureza da cidadania. Para Sorj (2001, p.26), o Brasil, assim como todas as sociedades modernas, teve que encontrar soluções próprias na criação de instituições capazes de diminuir o conflito social em torno da distribuição da riqueza social dentro da ordem capitalista liberal. E, diferente dos modelos europeu e americano, o mecanismo utilizado no Brasil foi a “cooptação das elites através da distribuição de emprego público, prebendas e benefícios”.

Além dos direitos, a cidadania também envolve deveres. É dever do cidadão zelar pelo o que é público. Para autores como Damatta (1997), Holanda (1995) e Prado Jr. (1987), algumas características da herança colonial exploratória ajudam a explicar a dificuldade do brasileiro em se apropriar e cuidar do que “é público”.

É sabido que a ditadura do domínio rural prevaleceu no Brasil até meados do século XVIII atrasando o desenvolvimento dos centros urbanos brasileiros por quase três séculos. O incremento de nossas cidades durante todo o período colonial foi precário, lento e relativo, tornando o engenho, assim como a família colonial, um organismo completo que se bastava a si mesmo. Segundo Holanda (1995, p. 80) o engenho tinha:

capela onde se realizavam as missas. Tinha escola de primeiras letras, onde o padre-mestre desasnava meninos. A alimentação diária dos moradores, e aquela com que se

recebia os hóspedes, frequentemente agasalhados, procedia das plantações, das criações, da caca, da pesca proporcionadas no próprio lugar. Também no mesmo lugar montavam-se as serrarias, de onde saíam acabados os mobiliários, os apetrechos do engenho, além da madeira para as casas.

A autossuficiência da vida rural brasileira transformou as fazendas em lugares autônomos. Como consequência, as cidades tornaram-se lugares vazios e as relações sociais não se desenrolavam no meio urbano. No Brasil colonial, as terras dedicadas à lavoura eram a moradia habitual dos grandes senhores, que só iam aos centros urbanos a fim de assistirem aos festejos e solenidades. E essa falta de vivência nas cidades acabou retardando o convívio mais próximo entre os cidadãos e desencadeando uma série de comportamentos típicos de uma sociedade que cresceu em um meio rural e patriarcal.

O conceito de cidadania está relacionado à vida urbana e a ideia fundamental de indivíduo que deve seguir certas regras universais, como um sistema de leis que vale para todos. Ser cidadão é algo que se aprende, é algo socialmente institucionalizado e moralmente construído.

Se o processo de urbanização no Brasil foi lento, nos seus primeiros trezentos anos, no século XX ocorreu de forma muito rápida e progressiva (DEÁK & SCHIFFER, 2010), dificultando a ação do poder público na qualificação do território urbano. A cidade de São Paulo, por exemplo, viu sua população quadruplicar em 30 anos. Segundo Rolnik (2009), a capital paulista tinha cerca de 250 mil habitantes na virada do século XIX para o XX e nos anos de 1930 já contava com um milhão de habitantes. Para Casella (2009), criou-se um cenário em boa parte das cidades brasileiras repleto de espaços desordenados, segregados e/ou privatizados.

Para Abrahão (2008), espaços públicos são espaços indispensáveis ao exercício da cidadania e à manifestação da vida pública. Para o autor, eles deveriam assegurar os direitos dos cidadãos ao uso da cidade, a acessibilidade à memória, segurança, informação, conforto, circulação, além do acesso visual à arquitetura e à estrutura urbana (ABRAHAO, 2008). Segundo Bauman (2009, p. 50):

um espaço é público à medida que permite o acesso de homens e mulheres sem que precisem ser previamente selecionados. Nenhum passe é exigido, e não se registram entradas e saídas. Por isso, a presença num espaço público é anônima, e os que nele se encontram são estranhos uns aos outros.

A cidade hospitaleira nesse sentido é aquela em que anfitrião e hóspede compreendem seus deveres e direitos para com o espaço público e para com o que é público. Como salienta

Gallo (1998, p108, apud VARGAS, 2002), é interessante lembrar que, *viver é*, acima de tudo *con-viver* e, portanto, o local de maior expressão da convivência são os espaços públicos. Para Grinover (2016), hospitalidade “implica a partilha de um território, de informação, de palavras, de sabores, de afetos, de direitos e de deveres” (p. 1398).

3. LEI DE ZONEAMENTO: A HOSPITALIDADE URBANA EM ANÁLISE

As Leis de Zoneamento tratam, basicamente de três grandes aspectos: uso do solo, parcelamento do solo e ocupação do solo⁸. Em cada um desses segmentos da Lei é possível verificar a possibilidade de incorporação dos atributos espaciais de hospitalidade urbana, o que mostra sua praticidade.

Para tornar essa investigação mais didática, optou-se por utilizar como base a Lei de Zoneamento da cidade de São Paulo, 2016, denominada “Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo” (LPUOS).

O novo Plano Diretor Estratégico da cidade de São Paulo (Lei 16.050/14), aprovado em 2014, conta com dezessete objetivos estratégicos, dos quais cinco dizem respeito a reequilibrar os espaços da cidade a fim de conter o processo de urbanização periférica e acomodar o crescimento urbano em áreas centrais subutilizadas e dotadas de infraestrutura urbana. Propõe-se, nesse sentido, diminuir o ritmo das construções no meio dos bairros e nas periferias e incentivar o adensamento populacional e construtivo junto aos eixos de corredores de transporte público coletivo e nas regiões mais centrais.

Para concretizar essa nova concepção de cidade, foi elaborada a Lei de Zoneamento para a cidade, denominada Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo. Aprovada em 2016, a LPUOS (Lei 16.402/16) setorizou a capital paulista em três tipos de territórios (de transformação, de qualificação e de preservação) e para cada um deles estipulou um conjunto de zonas.

Para o presente trabalho, destacamos aqui o território de transformação, composto pelas “zonas eixo de estruturação da transformação urbana”, uma vez que essas áreas permitem a implementação de usos do solo residenciais e não residenciais, estimulando a diversidade de usos, bem como estimulam o adensamento construtivo e populacional. Localizadas junto às

⁸ Para saber mais sobre estes instrumentos urbanísticos ver: Vargas (2014).

grandes avenidas da cidade, essas zonas⁹ são definidas basicamente em função do sistema de transporte público coletivo (existente e previsto) e da capacidade de adensamento construtivo e populacional¹⁰, variando os parâmetros urbanísticos em função de sua localização.

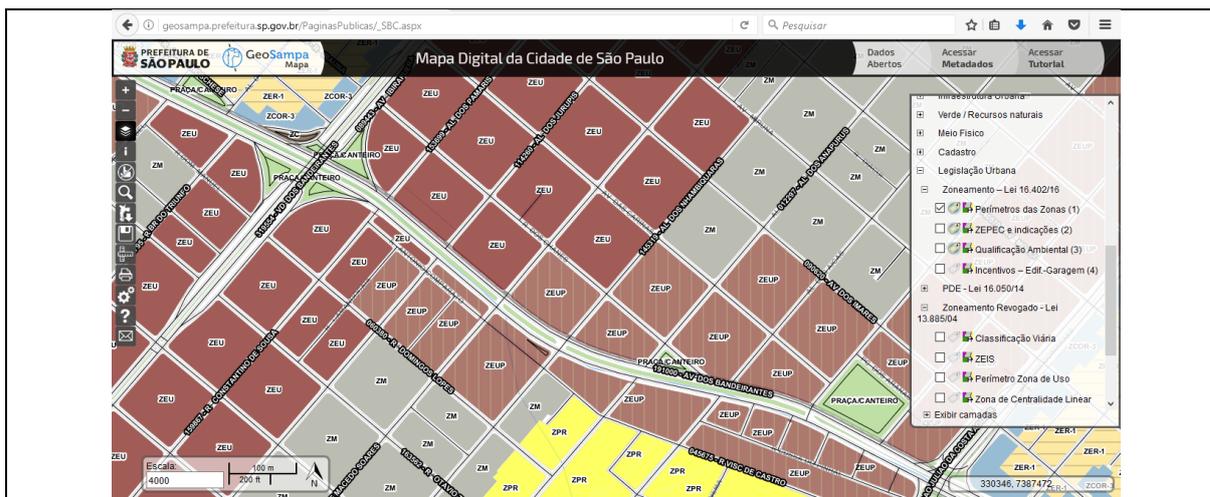


Figura 1 – Mapa Digital da Cidade de São Paulo, com as camadas sistema viário e zoneamento ativos. Trecho Avenida dos Bandeirantes entre as avenidas Ibirapuera e Washington Luís. Fonte: GeoSampa, 2016.

A Figura 1 mostra um exemplo de como acontece esta situação no novo zoneamento paulistano. As quadras lindeiras à Avenida dos Bandeirantes, junto aos bairros de Moema e Campo Belo, foram demarcadas com ZEU e ZEUP. As quadras em que estão demarcadas a ZEUP são próximas a futura estação de Metrô Eucaliptos da Linha 5 Lilás.

3.1. USO DO SOLO

O “uso do solo” define os tipos de atividades permitidas em cada lote e quadra da cidade e são divididos geralmente em usos Residenciais e Não Residenciais. O atributo espacial de hospitalidade urbana **diversidade** pode ser evidenciado nesta parte da Lei de Zoneamento quando as “zonas” permitem ambos os usos, residenciais e não residenciais.

⁹ As seis Zonas Eixo de Estruturação da Transformação Urbana são: ZEU, ZEUP, ZEUa, ZEUPa, ZEM e ZEMP. Elas foram demarcadas em função de sua localização e em função da perspectiva de ampliação da infraestrutura de transporte público coletivo, daí a letra P no final de algumas zonas (P de Previsto).

¹⁰ Adensamento construtivo diz respeito a quantidade de metros quadrados construídos e adensamento populacional remete ao número de pessoas que efetivamente passa a morar no local. As zonas integrantes do território da transformação buscam os dois tipos de adensamento. Para tanto, estimula-se a construção de unidades residenciais menores e sem garagem.

Cidades que possuem extensas áreas exclusivamente residenciais têm menos chances de se tornarem hospitaleiras do ponto da atratividade. Por outro lado, cidades que possuem um zoneamento mais permissivo, com uma **diversidade de usos** residenciais e não residenciais¹¹ em vários trechos da cidade, tem mais chances de se tornarem hospitaleiras. A mistura de usos é vista como positiva na cidade hospitaleira pois atrai uma quantidade maior e mais variada de pessoas a qualquer hora do dia e da noite. Essa variedade de usos facilita a vida do morador (e do turista), que passa a ter uma série de atividades urbanas ao seu alcance. A **diversidade de usos** propicia vantagens de caráter econômico e social. Para Jacobs (2000, p.178):

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

Os usos exclusivamente residenciais tem como base a unidade habitacional e permitem apenas construções para fins de moradia ou habitação. A Lei de Zoneamento é capaz de determinar ainda se o lote pode receber uma construção unifamiliar (uma casa); ou uma construção multifamiliar (um prédio de apartamentos), o que remete a outros parâmetros, relativos ao parcelamento e ocupação do solo, como será visto mais adiante.

Situação semelhante também pode ocorrer com outros usos urbanos como o comércio e serviços e os industriais. No entanto, a diversidade de usos, desde que atenta a coexistência pacífica, sem perturbações efetivas, pode e deve ser estimulada pelo poder público. Esta **diversidade de usos** também pode ser incentivada para a construção de edifícios multifuncionais. Cabe ao poder público, garantir que estes edifícios mantenham uma boa relação com o espaço público. Exemplos positivos desse tipo de incentivo podem ser vistos nos Edifício Copan, localizado na Av. Ipiranga, o Conjunto Nacional (Figura 2), situado na Avenida Paulista, e mais recentemente o Brascan Open Mall no Itaim (Figura 3), todos na cidade de São Paulo.

Análise semelhante pode ser feita também com relação aos shoppings Centers, muitos deles assumindo a condição de edifícios multifuncionais, visando melhorar o diálogo com o espaço público. O Pátio Higienópolis em São Paulo, ou Providence Place na cidade americana

¹¹ Os usos não residenciais se referem as atividades de comércio e serviços, industriais, institucionais e de infraestrutura.

de Providence, possuem entradas acessíveis a pedestres e lojas no pavimento térreo que ajudam a aumentar a vitalidade do entorno (Figuras 4 e 5).



Figura 2 – Conjunto Nacional, São Paulo.
Foto das autoras, 2012.



Figura 3 – Brascan Open Mall, São Paulo.
Foto das autoras, 2013.



Figura 4 – Shopping Pátio Higienópolis, São Paulo. Foto das autoras, 2013.



Figura 5 – Providence Place, Rholand Island, EUA. Foto das autoras, 2000.

3.2.PARCELAMENTO DO SOLO

O “parcelamento do solo” diz respeito a divisão do território em unidades independentes, do ponto de vista jurídico¹², definindo as dimensões mínimas do lote (ou do terreno), a área máxima de uma quadra (ou quarteirão) e as regras para sua divisão. As questões sobre parcelamento do solo estão intimamente ligadas ao atributo espacial de hospitalidade urbana **permeabilidade** (física)¹³.

A permeabilidade do sistema viário gera uma gama maior de trajetos entre origem e destino e está vinculada ao tamanho e formato das quadras. Já a permeabilidade das quadras e as

¹² Assim, cada imóvel consegue ter sua matrícula legal, onde estão registradas informações importantes como localização do terreno e dimensões, transações de compra e venda, inventários, desapropriações etc.

¹³ Vale mencionar que essa permeabilidade física não se aplica a permeabilidade do solo, mas sim a permeabilidade que possibilita mais percursos viários e de pedestres.

passagens internas de edifícios, trazem maiores possibilidades de percursos para os pedestres tornando as distâncias mais curtas e mais interessantes.

A estrutura da malha urbana, segundo Hillier (1996) é um fator fundamental de estímulo ao movimento em uma cidade, aumentando a sua conectividade. Opinião compartilhada por Jacobs (2000), que defendia bairros com ruas bem conectadas e quadras curtas¹⁴. No entanto, é importante destacar que as motivações para o deslocamento devem estar presentes. Ou seja, polos geradores e atratores de fluxo respondem pela intensidade do movimento gerado. Sem estes atratores as pessoas tendem a não se deslocar.

A permeabilidade (física) pode influenciar no uso do solo de um determinado trecho urbano, se estes forem bastante acessíveis, onde quadras menores aumentam as possibilidades de percursos e aumentam o número de esquinas aumentando a probabilidade do surgimento de estabelecimentos comerciais e de serviços.

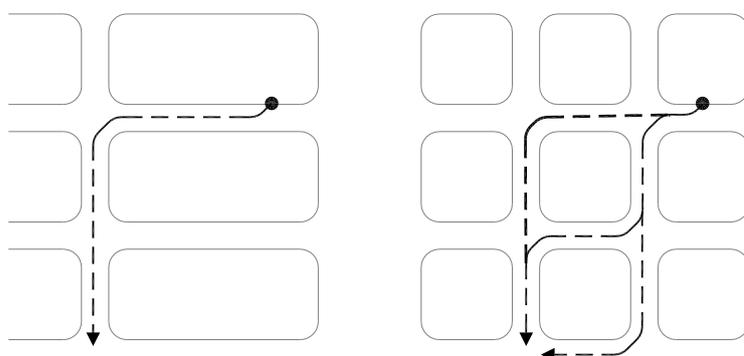


Figura 6 – Esquema gráfico comparativo entre número de possíveis trajetos em trechos urbanos com quadras longas (imagem da esquerda) e quadras curtas (imagem da direita). Desenho das autoras, 2017

O esquema gráfico acima (Figura 6), desenhado com base no livro de Jacobs (2000, p. 198-199), demonstra a limitação no número de trajetos quando se tem um trecho urbano com quadras longas (figura da esquerda) e as várias possibilidades de trajetos e número de esquinas quando um trecho urbano apresenta quadras mais curtas.

¹⁴ As dimensões das quadras variam de cidade para cidade. Quadras curtas medem em média 100 x 100 metros. Como exemplo de quadras curtas podemos citar as quadras de uma parte da cidade de Barcelona, na Espanha, projetada por Cerdá, que possuem as dimensões de 113 x 113 metros. Já Brasília, com sua super-quadras, são exemplo de quadras longas, em média medem 280 x 280 metros. Já a cidade de Nova Iorque, em Manhattan, possui quadras retangulares que medem cerca de 80 x 250 metros.

Apesar das cidades já possuírem suas malhas urbanas consolidadas, ainda é possível encontrar grandes glebas (quadras muito grandes) em áreas urbanas. Isso é comum, por exemplo, em cidades que tiveram um passado industrial e hoje buscam reurbanizar esses trechos urbanos dotados de terrenos grandes e ociosos. Nesse caso, a Lei de Zoneamento deve exigir áreas mínimas para a implantação de novo sistema viário (de preferência que se conecte com o sistema viário existente), reserva de terreno para a construção de edificações de uso institucional (como creches, escolas, agências bancárias, hospitais etc. garantindo uma mistura de usos) e para a implantação de áreas verdes (MASCARÓ, 1987).

No Artigo 43 da nova Lei de Zoneamento de São Paulo, por exemplo, fixou a área máxima da quadra em 20.000 m² (vinte e mil metros quadrados). Na realidade essa foi uma tentativa dos técnicos da prefeitura paulistana de impedir a construção de grandes empreendimentos, geradores de tráfego, em áreas centrais da cidade. O mesmo Artigo 43, que determina a área máxima da quadra, também determina o comprimento máximo da face da quadra em 300 m (trezentos metros) sendo que, em determinadas situações exige a construção de uma via para o pedestre. No entanto, alguns grandes empreendimentos como universidades, quando inseridas nas áreas centrais, podem funcionar como geradoras de fluxo e contribuir para a manutenção da vitalidade urbana.

Ao determinar as áreas mínimas e máximas para lotes e quadras, a Lei de Zoneamento acaba influenciando na escolha do uso do solo. Lotes pequenos costumam abrigar usos residenciais unifamiliares e alguns usos comerciais e de serviços de pequeno porte. Já os lotes maiores conseguem abrigar grandes empreendimentos dos mais variados usos. Por outro lado, a permissão de remembramentos elimina algumas restrições por tamanho. Cabe ao gestor público analisar muito bem cada trecho da cidade e refletir sobre como o tamanho dos lotes e quadras pode influenciar na dinâmica da cidade.

Um outro artifício a ser usado pelo gestor público para gerar permeabilidade, mas nesse caso apenas para os pedestres, é a criação de calçadões através do fechamento de ruas ou parte delas (Figuras 7 e 8). Essa estratégia foi utilizada em cidades como São Paulo, Curitiba e Rio de Janeiro na década de 1980 principalmente nos bairros centrais. Os calçadões, quando implantados em áreas onde o sistema de transporte público é adequado e satisfatório, se tornam uma ferramenta útil para gerar permeabilidade e aumentar a dinâmica do lugar, tomando o

cuidado, conforme salienta Vargas (2015) para que não sejam extensos demais exigindo longas caminhadas.

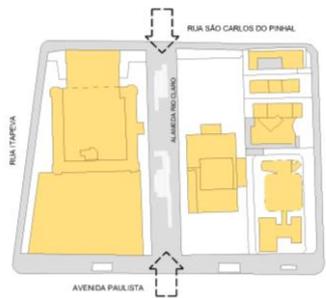


Figura 7 - Permeabilidade física na Alameda Rio Claro. O trecho compreendido entre a Avenida Paulista e Rua São Carlos do Pinhal foi fechado e se transformou em um calçadão. Fonte: Ferraz, 2013.



Figura 8 – Vista do calçadão da Alameda Rio Claro. São Paulo. Foto das autoras, 2013.

Como será visto no próximo item (Ocupação do Solo), a nova Lei de Zoneamento de São Paulo criou um parâmetro qualificador do espaço denominado “fruição pública”. Ao determinar a abertura de áreas para circulação no pavimento térreo, este novo instrumento urbanístico busca, na realidade, incentivar a permeabilidade no interior das quadras e garantir maiores possibilidades de trajetos para o pedestre. Na Lei paulistana, dependendo do tamanho do empreendimento a fruição pública não é obrigatória. Contudo, se o projeto vier instituído de “fruição pública”, o proprietário irá se beneficiar de alguma forma, como por exemplo através da diminuição de implantação de área verde, previsto no Art. 50 da lei.

3.3.OCUPAÇÃO DO SOLO

A “ocupação do solo” define as regras de como a edificação será implantada no lote, em termos de projeção e altura dos edifícios e determina qual será sua relação com as edificações vizinhas e com a calçada. É nesse item em que se percebe a oportunidade do gestor público em aplicar a maior quantidade de atributos espaciais de hospitalidade urbana.

As regras referentes à “ocupação do solo” apontam para o tipo de urbanização da cidade que, de modo geral, pode ser uma urbanização compacta ou uma urbanização espraiada. Ou seja, os parâmetros de ocupação do solo estão relacionados principalmente ao tipo de adensamento que se pretende em um determinado trecho urbano.

Os parâmetros de ocupação do solo mais comuns são: o Coeficiente de Aproveitamento (CA); a Taxa de Ocupação (TO); o Gabarito e os Recuos Mínimos. O CA define a quantidade máxima e mínima de metros quadrados que podem ser construídos no lote, somando a área de todos os pavimentos. O TO define a relação percentual entre a projeção da edificação e a área total do lote. Já o Gabarito determina a altura máxima da edificação, em metros ou em número de pavimentos. E os recuos (frontal, laterais e de fundo) definem as áreas não edificantes do lote.

Quanto maior for o CA, o TO e o Gabarito de uma determinada zona, mais adensada construtivamente ela será¹⁵. Porém, isso não implica necessariamente em um adensamento populacional, afinal esses parâmetros não definem a metragem ou especificam um número mínimo de apartamentos/conjuntos por andar. Tanto é, que é possível encontrar bairros verticalizados com uma baixa densidade demográfica. Ou seja, são bairros de classe média alta que possuem unidades habitacionais de alta metragem quadrada. Isso reforça a ideia de que verticalização não necessariamente traz adensamento populacional.

O adensamento populacional é positivo para a geração de hospitalidade urbana. Isso porque uma área mais adensada conta com uma quantidade maior e mais variada de pessoas, aumentando a **diversidade** do lugar e as chances do visitante encontrar “seu par” e se sentir mais à vontade (FERRAZ, 2013). Existem algumas formas de promover o adensamento populacional. Para além dos parâmetros já mencionados, a nova Lei de Zoneamento de São Paulo, por exemplo, criou um novo parâmetro de ocupação do solo: a “cota-parte”, que define o número mínimo de unidades habitacionais que devem ser construídas em cada terreno. A “cota-parte” assim criada, varia em função da área dos terrenos e da proximidade da rede de transporte coletivo. A ideia é que haja uma diversidade no tamanho das unidades nos novos edifícios das ZEUs estimulando ocupações urbanas que atendam diferentes faixas de renda.

O esquema gráfico abaixo (Figura 9) mostra como é possível aplicar o parâmetro de ocupação do solo “cota-parte”. Quanto menor for a “cota-parte”, maior será a quantidade de pessoas a morar no local.

¹⁵ As zonas integrantes do “Território de Transformação” dentro da nova lei de zoneamento de São Paulo, possuem Ca de 4, To de 0,75 e gabarito sem limite. Esse é um exemplo de adensamento construtivo e populacional. Em alguns casos, até o recuo frontal é liberado nessas zonas.

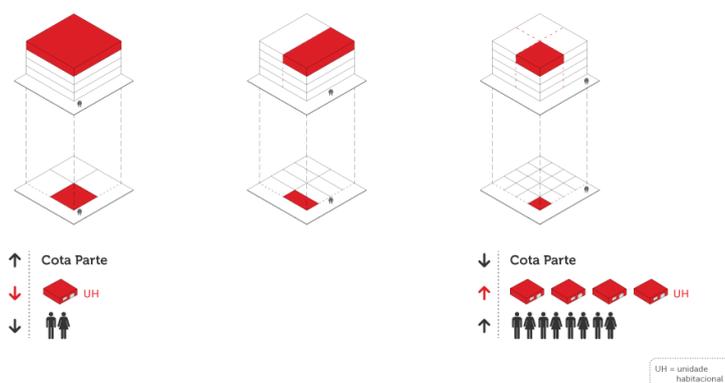


Figura 9 – Ilustração da Cota-parte. Fonte: Site da Gestão Urbana - <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/novo-pde-cota-parte-maxima/>

Por outro lado, esse mesmo adensamento populacional exige uma qualificação dos espaços públicos. É preciso garantir que certas regiões da cidade, que estão prestes a receber mais moradores e turistas, ofereçam, o conforto necessário para seus usuários. Entre as ações que visam garantir o conforto, podemos citar a instalação de mobiliário urbano (bancos para sentar, lixeiras, placas de sinalização, iluminação pública etc.), áreas verdes e a ampliação e tratamento do piso das calçadas.

A instalação de mobiliário urbano e áreas públicas verdes, é tarefa do poder público. Contudo, a ampliação e pavimentação das calçadas pode ser também uma ação da iniciativa privada. Utilizada já em outras situações, quando o proprietário doa uma parte da área de frente do terreno para ampliação do passeio público, ele consegue alguns benefícios. No caso paulistano, foi criado o parâmetro qualificador da ocupação¹⁶ denominado “destinação de área para alargamento do passeio público”. Ao doar parte da propriedade privada para o passeio público, o proprietário conta com certas contrapartidas, como construir mais andares. De acordo com o Artigo 67, a largura das calçadas será de no mínimo 5 metros de largura nas zonas integrantes do território de transformação.

O **conforto** também é o atributo espacial de hospitalidade urbana que deve ser utilizado em áreas onde se pretende o adensamento construtivo, mas do ponto de vista ambiental. Já se sabe o quanto a impermeabilização do solo e a falta de áreas verdes nas grandes cidades é prejudicial ao meio ambiente e a saúde da população. Nesse sentido, cabe ao gestor criar estratégias de ação para implementar elementos que amenizem esse cenário. Arborização viária,

¹⁶ A nova Lei de Zoneamento possui, além dos parâmetros de ocupação do solo, os parâmetros qualificadores da ocupação criados para serem implantados nas ZEUs. Ver artigos 56 e 57 da Lei.

biovaletas, pontos de ônibus cobertos etc. são exemplos do que o gestor pode fazer pelo conforto de sua cidade. Mas o proprietário também pode e deve contribuir para melhorar a condição ambiental de sua cidade.

Pensando nisso, a nova Lei de Zoneamento paulistana criou outro parâmetro de ocupação do solo, a “quota ambiental”. Previsto no Artigo 82 da LPUOS esse parâmetro estipula um conjunto de regras de ocupação para aumentar a drenagem do terreno e cooperar para reduzir as ilhas de calor. A ideia é incentivar, por exemplo, a construção de telhados verdes, floreiras e jardins permeáveis e construção de reservatório de águas pluviais dentro do lote. Ao utilizar algumas das opções da quota ambiental, o proprietário do imóvel consegue benefícios financeiros ou tributários.

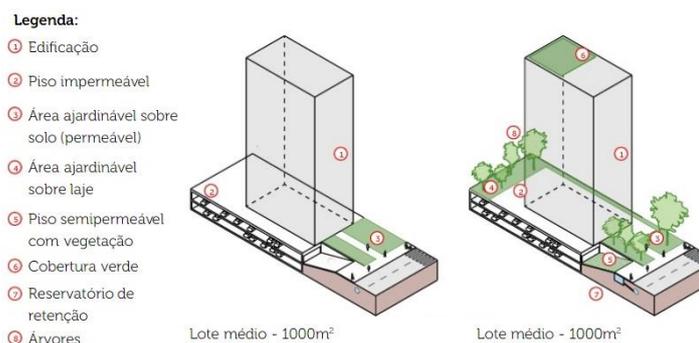


Figura 10 – Esquema de Quota Ambiental. Fonte: Site da Gestão Urbana, elaborado e mantido pela Secretaria do Desenvolvimento Urbano (SMDU). <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/cota-ambiental-2/>

O atributo espacial de hospitalidade urbana **conforto** pode estar atrelado ainda a outro parâmetro de ocupação do solo: os “recuos mínimos”. Os recuos, áreas que não podem ser edificadas e que fazem divisa com os lotes vizinhos, existem para fins de conforto (ventilação e iluminação) e privacidade. Os recuos são fundamentais no quesito permeabilidade do solo, contribuindo para a infiltração adequada das águas superficiais no combate às enchentes.

Do ponto de vista da hospitalidade urbana, a incorporação do recuo frontal à calçada, principalmente em áreas de uso misto, contribui para melhorar a relação entre espaço público e espaço privado, muitas vezes viabilizando a implantação de toldos ou marquises junto às fachadas dos edifícios, garantindo ao pedestre uma possibilidade de se proteger das intempéries (Figuras 11 e 12).

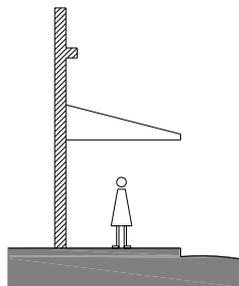


Figura 11 – Croqui esquemático com edifícios que possuem marquises ou toldos. Desenho das autoras, 2017.



Figura 12 – Edifício com marquise em Buenos Aires. Foto das autoras, 2013.

Para completar essa sensação de hospitalidade urbana, a incorporação dos recuos como espaço de uso público, a possibilidade de usos do solo diversificados (de preferência com uso comercial no pavimento térreo) e a existência de fachadas transparentes (24 horas), também contribuem com a sensação de segurança por meio do que chamamos de **permeabilidade** (visual). Apesar de terem horários pré-determinados de funcionamento e possuírem algumas regras, os espaços privados de uso público (como cafés, restaurantes, lojas etc.), junto com os espaços públicos, são essenciais para a hospitalidade urbana oferecendo a sensação de co-presença, advinda da transparência e iluminação que oferecem tornando o caminhar mais agradável, além de mais seguro.



Figura 13 - Vista da Rua São Bento à noite, entre o Largo do Café e o Largo do Mosteiro São Bento, São Paulo. Fonte: Ferraz, 2013.



Figura 14 - Vitrines da Avenida Paulista iluminadas à noite, São Paulo. Fonte: Ferraz, 2013.

Quando a interface entre espaço público e espaço privado é transparente, a sensação é de acolhimento e bem estar. Mas quando essa mesma interface se dá por meio de face opaca ou por meio de muros, o desconforto do pedestre é inevitável (Figuras 13 e 14). A falta de

visualização entre espaço interno e espaço externo privilegia apenas quem está do lado de “dentro”.

Nesta direção, cabe aqui ressaltar que a LPUOS criou o parâmetro qualificador da ocupação chamada de “fachada ativa”, que busca justamente a utilização dos atributos espaciais acima mencionados. A ideia de fachada ativa, prevista no Artigo 71 da Lei, está relacionada à implantação de edifícios de uso misto. Estima-se que, no pavimento térreo (no nível da rua), sejam implantadas atividades ligadas ao comércio. Embora o surgimento de atividades comerciais não possa ser imposto, pois ele depende da existência do mercado (VARGAS, 2001, 2015).

A “fachada ativa” deve ser utilizada em edifícios de uso não residencial e:

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.



Figura 15 – Esquema gráfico do parâmetro qualificador da ocupação “fachada ativa”. Fonte: Site da Gestão Urbana

<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/fachada-ativa/>

O Artigo 87 obriga que a fachada ativa seja implantada em 25% da testada do lote em empreendimentos residenciais e não residenciais em quadras localizadas nas zonas integrantes do território de transformação com áreas entre 10.000 m² e 20.000 m². Contudo, há de se considerar que o fluxo de pessoas é que atrai as atividades comerciais, e não ao contrário.

Incentiva-se também a utilização do atributo **permeabilidade** (visual) através da instalação de interfaces transparentes e iluminadas para com o espaço público. Nesse caso, vale a pena mencionar o parâmetro qualificador da ocupação, ao “limite de vedação do lote” da LPUOS. Esse parâmetro tem como proposta impor limites a extensão de muros ou interface opacas que não permitam a visualização do interior do lote. No Artigo 87 fica determinado que, em quadras localizadas nas zonas integrantes do território de transformação com áreas entre 10.000 m² e 20.000 m² e com uso não residencial, apenas 25% da testada do lote seja vedada com muros.

A nova Lei de Zoneamento de São Paulo criou ainda, um parâmetro qualificador do espaço denominado “fruição pública” e que vem ao encontro do princípio do atributo espacial de hospitalidade urbana **permeabilidade** (física). De acordo com a Lei, o Artigo 70 da LPUOS definem fruição pública:

- I - não poderá ser fechada à circulação de pedestres por nenhum objeto de vedação, temporário ou permanente, podendo ter controle de acesso no período noturno;
- II - deverá ter largura mínima de 4m (quatro metros), tratamento paisagístico que atenda às normas técnicas pertinentes à acessibilidade universal e, nas áreas de circulação de público, adotar o mesmo tipo de pavimentação da calçada diante do lote.



Figura 16 - Esquema gráfico do parâmetro qualificador da ocupação “fruição pública”. Fonte: Site da Gestão Urbana <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/novo-pde-fruicao-publica/>

Ao determinar a abertura de áreas para circulação no pavimento térreo, este novo instrumento urbanístico busca, na realidade, incentivar a permeabilidade no interior das quadras e garantir maiores possibilidades de trajetos para o pedestre. Na Lei paulistana, dependendo do tamanho do empreendimento a fruição pública não é obrigatória. Contudo, se o projeto vier

instituído de “fruição pública”¹⁷, o proprietário irá se beneficiar de alguma forma, como por exemplo através da diminuição de implantação de área verde, previsto no Art. 50 da lei. Ou seja, ao definir uma área no andar térreo do nível da rua que não pode ser fechada, seja com edificações, com barreira, instalações ou equipamentos, estamos tratando de permear fisicamente esse espaço criando “ruas internas” que muito se assemelham às passagens ou galerias.

Cabe ao gestor público analisar quais regiões da cidade devem ser adensadas do ponto de vista construtivo e populacional. Para tanto, é preciso mencionar que o gestor público, no papel de anfitrião deve conhecer muito bem sua cidade e propor alternativas de planejamento urbano que não comprometam a história e a memória da cidade. É nesse momento que o atributo espacial de hospitalidade urbana **legibilidade** ganha força.

Determinados edifícios, áreas verdes ou conjunto arquitetônicos garantem a leitura da cidade e definem sua identidade. É preciso tomar cuidado ao propor mudanças radicais. Nesse sentido, a **legibilidade** pode, por exemplo, estar presente por meio de restrições de gabarito (altura do edifício) de edificações vizinhas a prédios históricos ou áreas verdes numa tentativa de preservar as referências visuais da cidade¹⁸. A manutenção de recuos mínimos de edificações vizinhas a prédios históricos também é uma saída para garantir a legibilidade do local.

4. REFLEXÕES FINAIS

A imagem do brasileiro é, muitas vezes, associada a hospitalidade¹⁹. É claro que a simpatia e o riso maroto, que o gosto pela agitação e pela diversão, inerentes ao comportamento do brasileiro, são características que agradam os visitantes. Porém, a hospitalidade implica em uma série de fatores que vão muito além da alegria e do bom humor. Falar em hospitalidade é

¹⁷ No Artigo 87 fica determinado que, em quadras localizadas nas zonas integrantes do território de transformação com áreas entre 10.000 m² e 20.000 m² e com uso não residencial, o recurso da fruição pública é obrigatório e deverá ter 20% da área do lote sem edificação. Já em terrenos menores, com até 10.000 m², o Artigo 88 da Lei determina que não será cobrado outorga (correspondente a metade do potencial construtivo adicional previsto para área destinada a fruição pública), desde que a área destinada a fruição pública tenha no mínimo 250 m² e esteja localizada no alinhamento da via ao nível do passeio público, fique aberta permanentemente para a circulação de pedestres e que a área seja averbada em Cartório de Registro de Imóveis.

¹⁸ O Artigo 64 da nova Lei de Zoneamento da cidade de São Paulo restringe o gabarito (altura dos edifícios) a 28 metros de altura na faixa envoltória de vilas residenciais.

¹⁹De acordo com o Ministério do Turismo, o país recebeu notas positivas pelos estrangeiros que aqui estiveram em 2014. A “hospitalidade brasileira” agradou 97,2% dos entrevistados. Fonte: <http://www.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/5695-lazer-%C3%A9-a-principal-motiva%C3%A7%C3%A3o-do-estrangeiro-que-visita-o-brasil,-revela-estudo.html>

dar conta das múltiplas implicações presentes na dupla relação humana: a relação com o outro e a relação com o espaço que recebe. Este trabalho procurou mostrar que um espaço urbano de qualidade rebate-se imediatamente sobre a hospitalidade urbana, indicando e analisando os dispositivos e parâmetros existentes na legislação urbanística que, se devidamente implantados podem contribuir nesta direção.

Tornar uma cidade hospitaleira é um desafio para os gestores públicos. A oferta de qualidades urbanísticas no espaço público contribuiu para aumentar a qualidade de vida dos moradores e proporcionar uma estada mais agradável e duradoura a turistas. Porém, como foi mencionado, existem variáveis que fogem às questões de caráter físico/espacial e adentram o campo da subjetividade. Além disso, de nada adianta oferecer espaços hospitaleiros se a retribuição não vier pela existência de cidadania, que só se adquire por meio de uma educação adequada da população.

A aproximação com o sistema da dádiva ajuda a compreender melhor a relação entre hospitalidade urbana e cidadania. Cabe ao gestor público, no papel de anfitrião urbano, dar o primeiro passo fazendo o que lhe é possível, ou seja, qualificando o espaço público por meio da elaboração de políticas públicas de desenvolvimento urbano. Como pode ser demonstrado, a Lei de Zoneamento é uma importante ferramenta para essa qualificação, uma vez que, estabelece um conjunto de regras urbanísticas que influenciam no modo como as edificações interagem (ou não) com o espaço público do município. No entanto, apesar da existência da lei, é a vontade política de implantação das políticas públicas que respondem por sua efetivação. Ao hóspede, seja ele morador ou turista, cabe a tarefa de agir como cidadão, mantendo o patrimônio que lhe foi ofertado, pagando seus impostos e respeitando o próximo e fazendo valer as leis de desenvolvimento urbano por meio da sua efetiva participação.

5. REFERÊNCIAS

5.1. Bibliográficas

- ABRAHÃO, Sérgio L. **Espaço público: do urbano ao político**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2008.
- BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e meda na cidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.
- BRUSADIN, Leandro (org.). **Hospitalidade e dádiva: a alma dos lugares e a cultura**. Curitiba: Editora Prismas, 2017.

- CAMARGO, Luiz O. **Os domínios da hospitalidade**. In DENCKER, A.; BUENO, M. (orgs). **Hospitalidade: Cenários e Oportunidades**. São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2003.
- CAMARGO, Luiz O. **Hospitalidade**. São Paulo: Aleph, 2004.
- CARVALHO, Jose. **Cidadania no Brasil: um longo caminho**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.
- CASELLA, Luana L. de Camargo. **Hospitalidade dos Espaços Públicos: possibilidades e dificuldades em torná-lo acolhedor**. *Revista Hospitalidade*, 2009.
- CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. São Paulo: Edições 70, 2009.
- DAMATTA, Roberto da. **A casa & a rua**. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.
- DEÁK, Csaba & SCHIFFER, Sueli R. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Editora da USP, 2010.
- DENCKER, A.; BUENO, M. (orgs). **Hospitalidade: Cenários e Oportunidades**. São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2003.
- DIAS, Celia M. de Moraes (org.). **Hospitalidade Reflexões e Perspectivas**. São Paulo: Manole, 2002.
- FERRAZ, Valéria de Souza. **Hospitalidade urbana em grandes cidades. São Paulo em foco**. Tese de Doutorado. FAU USP, 2013.
- GALLO, Sílvio. **Ética e cidadania na sociedade tecnológica**. In: *Ética e cidadania. Caminhos da filosofia*. Campinas: Papirus Editora, 1998.
- GASTAL, Susana; MOESCH, Marutschka. **Turismo, políticas públicas e cidadania**. São Paulo: Aleph, 2007 (Coleção ABC do Turismo).
- GEHL, Jan. **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009.
- GEHL, Jan. **Life Between Buildings**. Washington, DC: Island Press, 2011.
- GREENBIE, Barrie B. **Spaces: dimensions of the human landscape**. Mass, 1981.
- GODBOUT, J. **O espírito da dádiva**. Rio de Janeiro: FGV, 1999.
- GRINOVER, Lucio. **Hospitalidade: um tema a ser reestudado e pesquisado**. Em DIAS, Célio M. de Moraes. *Hospitalidade: reflexões e perspectivas*. São Paulo: Monole: 2002.
- GRINOVER, Lucio. **A hospitalidade, a cidade e o turismo**. São Paulo: Aleph, 2007.
- GRINOVER, Lucio. **A cidade a procura da hospitalidade**. São Paulo: Aleph (edição digital), 2016.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- HILLIER, Bill. **Cities as movement economies in Space is the machine**, Cambridge University Press, 1996.
- HILLIER, Bill. **Space is the machine**, Cambridge University Press, 1996.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- KLOSS, Maarten. **Public Interiors. Arcam Pockets**. Architectura & Natura Press: 1993.
- 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.

- MARSHALL, Thomas H. **Cidadania, Classe Social e Status**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1967.
- MASCARÓ, Juan L. **Desenho urbano e custos de urbanização**. Brasília: MHU/SAM. 1987.
- MAUSS, Marcel. *Sociologia e Antropologia*. Volume II. SP, 2003.
- PRADO JR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.
- ROLNIK, Raquel. **São Paulo**. São Paulo: Publifolha, 2009.
- SEVERINI, Valeria Ferraz. **Hospitalidade urbana: ampliando o conceito**. *Revista Iberoamericana de Turismo - RITUR*, Penedo, v. 3, n.2, p. 84-99, 2013.
- SEVERINI, Valeria Ferraz. **O novo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo à luz da Hospitalidade Urbana**. In *Anais do VII Seminário PROJETAR*. Natal, UFRN, 2015.
- SEVERINI, Valeria Ferraz. **Atributos espaciais de hospitalidade urbana**. In VARGAS, Heliana C. & PAIVA, Ricardo (Orgs.). *Turismo, arquitetura e cidade*. Barueri, SP: Manole, 2016. p. 257-285.
- SORJ, Bernardo. **A nova sociedade brasileira**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- VARGAS, Heliana C. **O espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. São Paulo: Editora SENAC, 2001.
- VARGAS, Heliana C **A Sustentabilidade dos Espaços de Uso Público**. *Anais do I Encontro da Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade*. ANPPAS. Indaiatuba: ANPPAS, 2002.
- VARGAS, Heliana C. **Dinâmica Urbana: usos e fluxos**. p. 108-113 In: Vargas, Heliana C; Perrone Rafael A.C. *Fundamentos de projeto: Arquitetura e Urbanismo*. São Paulo: EDUSP, 2014.
- VARGAS, Heliana C. **A localização comercial não se define por “decreto”**. Disponível em www.labcom.fau.usp.br. Postado em 19/09/2015.

5.2. Digitais

Gestão Urbana SP

<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/>

Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo

http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/menu/index.php?p=214281

Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo

http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/legislacao/plano_diretor/index.php?p=201105

Artigo recebido em: 01/12/2017

Avaliado em: 07/12/2017

Aprovado em: 18/12/2017