

# Hospitalidade urbana e legislação urbanística em cidades turísticas: possibilidades e limitações<sup>i</sup>

## Urban hospitality and zoning law in tourist cities: possibilities and limitations

### Revisado por pares

Submetido em: 05/09/2020

Aprovado em: 24/09/2020

Valéria Ferraz Severini<sup>ii</sup>  
Alexandre Panosso Neto<sup>iii</sup>  
Josefa Laíze Soares Oliveira<sup>iv</sup>

### Palavras-chave

Hospitalidade Urbana.  
Políticas Públicas.  
Espaço Público.  
Plano Diretor.  
Cidade  
Hospitaleira.

### Resumo

A atividade turística é uma prática socioespacial que envolve sujeitos de várias ordens, com expectativas diferentes e que ocupam e disputam o mesmo território, mas não necessariamente de forma equilibrada. Ora, se o espaço desempenha o papel de reprodutor material da organização social, cabe ao poder público conciliar esses interesses para que todos se beneficiem. A hospitalidade urbana remete à capacidade das cidades (turísticas) em bem receber, oferecendo espaços urbanos de qualidade para o usufruto de seus moradores e turistas. Parte-se do pressuposto que a qualificação desses espaços está associada à existência de diversos atributos físicos espaciais presentes nas legislações urbanísticas municipais. Nesse sentido, este artigo tem como objetivo principal investigar as possibilidades e limitações de políticas públicas de desenvolvimento urbano, em especial Planos Diretores, no processo de geração de cidades hospitaleiras. Toma-se como base os dados parciais de uma pesquisa de pós-doutoramento em andamento que analisa os Planos Diretores das Estâncias Balneárias do Estado de São Paulo, e que utiliza como método pesquisa documental e bibliográfica a partir dos textos, mapas e quadros das referidas leis. Os resultados iniciais reforçam a necessidade de extrapolar as questões econômicas e estatísticas, frequentemente presentes nas análises sobre o sucesso da atividade turística, e incorporar aspectos urbanísticos e sociais. Caso contrário as cidades continuarão a ter seus territórios “consumidos” pela prática do turismo.



## Keywords

Urban Hospitality.  
Public policies. Public  
Space. Master Plan.  
Hospitable city.

## Abstract

*Tourist activity is a socio-spatial practice that involves subjects of various orders, with different expectations and who occupy and dispute the same territory, but not necessarily in a balanced way. Now, if the space plays the role of material reproducer of the social organization, it is up to the public power to reconcile these interests so that everyone benefits. Urban hospitality refers to the ability of (tourist) cities to welcome, offering quality urban spaces for the enjoyment of their residents and tourists. It is assumed that the qualification of these spaces is associated with the existence of several spatial physical attributes present in municipal urban legislation. In this sense, this article's main objective is to investigate the possibilities and limitations of public policies for urban development, especially Master Plans, in the process of generating hospitable cities. It takes as a base the initial results of the ongoing research that analyzes the Master Plans of the "Estâncias Balneárias do Estado de São Paulo", and it uses as a method documentary and bibliographic research from the texts, maps and tables of the referred laws. The initial results reinforce the need to extrapolate the economic and statistical issues, frequently present in the reviews of the success of the tourist activity, and to incorporate urban and social aspects. Otherwise, cities will continue to have their territories "consumed" by the practice of tourism.*

## INTRODUÇÃO: PROBLEMÁTICA E OBJETIVOS

A atividade turística compõe uma das principais práticas socioespaciais da contemporaneidade que interfere significativamente no processo de urbanização, na medida em que acentua transformações do território urbano (Paiva, 2016). Moradores, turistas, comerciantes, empresários e poder público ocupam e disputam o mesmo território alterando aspectos estruturais, funcionais, formais e estéticos da cidade. Gestores públicos e a própria sociedade civil enxergam a atividade turística, muitas vezes, como o único eixo de desenvolvimento econômico. Não há como negar a importância da atividade para o desenvolvimento econômico local, uma vez que a cadeia produtiva do turismo estimula a geração de emprego e renda (Ugá, 2008; Santos & Pereira, 2018). Contudo, a maneira pela qual esse território é utilizado e parcelado pode revelar as desigualdades do setor e expor que os benefícios econômicos advindos do turismo nem sempre são percebidos igualmente pelos sujeitos envolvidos na mesma atividade.

Trechos urbanos bem localizados que passam a ser ocupados indiscriminadamente por hotéis, por exemplo, estimulam o aumento no preço dos aluguéis do entorno e no custo de vida da região. Como

consequência, há uma expulsão natural da população local, *gentrificando* o local que passa a ser frequentado apenas por turistas ou por pessoas com poder aquisitivo mais alto (Ribeiro, 2014). Ao longo dos anos há uma diminuição da diversidade de pessoas e da variedade de estabelecimentos comerciais e de serviços nesses locais que passam a atender apenas a uma população flutuante (turistas), tornando o lugar artificial (Yázigi, 2001).

Circunstância similar acontece em cidades litorâneas que reservam as melhores porções do território (à beira-mar) para uso estritamente residencial (leia-se bairros de veraneio). Se, durante o período das férias esses bairros permanecem lotados, no resto do ano eles ficam vazios transformando-se em locais inseguros e caros para serem mantidos pela prefeitura. A falta de água e os congestionamentos são exemplos de outros problemas que moradores de cidades turísticas enfrentam em época de férias devido ao número excessivo de turistas. Já a verticalização sem controle ou sem estudo prévio pode comprometer a qualidade ambiental e/ou prejudicar a legibilidade da cidade. A presença de prédios altos junto à orla pode gerar áreas de sombra na faixa de areia durante algumas horas do dia, alterando a temperatura do local e comprometendo o turismo (Severini & Panosso Netto, 2019).

Parte-se do princípio que o usufruto dos atrativos turísticos não pode comprometer a qualidade de vida dos moradores, que permanecem na cidade depois da partida do turista. Ao afirmar que o centro do processo é sempre o turista, Camargo (2004) questiona a maneira pela qual se mede o sucesso da atividade turística. Segundo autor, o Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR) contabiliza ganhos e perdas tanto em termos financeiros (medindo o sucesso do turismo por quilômetros viajados e dólares gastos), quanto em termos econômicos (contabilizando postos de trabalho abertos, mesmo se tratando de empregos precários e mal remunerados). Há de se encontrar uma forma mais equilibrada, do ponto de vista social e urbanístico, de unir o desejo do homem em viajar com benefícios econômicos. Parte-se da premissa que a hospitalidade urbana pode ajudar nesse processo.

Para Camargo (2004), o campo do planejamento é o único campo dos estudos turísticos que dá espaço à hospitalidade, que, para o autor deveria ser um dia chamado de “planejamento da hospitalidade”. A condição de cidade hospitaleira está atrelada a aspectos físicos e funcionais que visam promover o acolhimento e o bem estar não só de turistas, mas também, e essencialmente, de moradores (Ferraz, 2013). Aspectos esses, que estão vinculados ao desenho urbano e a uma série de regras urbanísticas capazes de ditar as normas para garantir que as construções em âmbito privado dialoguem de forma harmônica com o espaço público.

Diante do que foi exposto, este artigo tem como objetivo principal explorar como certos parâmetros urbanísticos, tidos como essenciais para a qualificação do espaço público, podem ser incorporados em Planos Diretores de cidades turísticas. O Plano Diretor é a lei municipal que define as diretrizes de crescimento da cidade a partir de vários aspectos, como físicos, econômicos, sociais, ambientais e urbanísticos e desde 2001 a ser obrigatório em “cidades integrantes de áreas de especial interesse turístico”<sup>v</sup>.

Para dar conta de atender esse objetivo, utiliza-se como base os dados da pesquisa de pós-doutorado em andamento intitulada “Cidades paulistas litorâneas, cidades hospitaleiras?”.

O artigo foi dividido em três partes. Na primeira apresenta-se a fundamentação teórica, o recorte espacial da pesquisa e exploram-se quais elementos urbanos reúnem os códigos da cidade hospitaleira – chamados aqui de “categorias de análise da cidade hospitaleira”. Na segunda, são apresentados os resultados iniciais da pesquisa explorando como parâmetros urbanísticos básicos podem ajudar no processo de qualificação do espaço público. Por fim, são esboçadas algumas conclusões visando subsidiar tomadas de decisão no âmbito das políticas públicas de desenvolvimento urbano para cidades turísticas.

## **CORPO TEÓRICO E MÉTODO - Fundamentação teórica**

Hospedar e receber pessoas são ações que fazem parte da conduta do ser humano na sociedade. São inúmeras as razões que levam o homem a receber seus hóspedes, sendo os interesses econômicos aqueles em que a hospitalidade mais se aproxima do turismo, fazendo do acolher e do hospedar atividades rentáveis. Contudo, a hospitalidade pode ser oferecida por prazer, e é isso que a torna tão especial (Severini, 2016, p. 257). Por esse motivo, estudos de hospitalidade ganham uma dimensão mais ampla quando associados ao conceito de dádiva. Para Caillé (2002), a dádiva é um fenômeno social que ocorre entre amigos, vizinhos, parentes ou estranhos, sob a forma de presente, hospitalidade ou serviço. É o que circula em nome do laço social e que ocorre sem obrigação ou garantia de retribuição.

A ciência da hospitalidade abrange, portanto, um leque maior de possibilidades, pois estuda tanto as necessidades do turista como as relações sociais que se estabelecem entre o ser que recebe (anfitrião) e o ser que é recebido (hóspede) num determinado espaço<sup>vi</sup>. Espaço esse que pode ser o espaço da casa (hospitalidade doméstica), o espaço do hotel (hospitalidade comercial) ou espaço da cidade (hospitalidade urbana) (Ferraz, 2013). Mas, diferentemente do que ocorre nas outras duas esferas acima citadas, na



hospitalidade urbana o espaço encarregado para sediar as relações sociais entre hóspede e anfitrião não é um espaço privado, mas sim o espaço público. Isso altera completamente a compreensão de quem são e quais são as responsabilidades dos agentes da hospitalidade urbana.

Para Pitt-Rivers (1977, p.15) “os papéis de anfitrião e hóspede possuem limitações territoriais, e o anfitrião é anfitrião apenas no território sobre o qual ele possui autoridade”. Ora, se o espaço público é um espaço comum à todos, que não exige reservas, não impõe restrições e nem possui horário de funcionamento, a quem ele pertence na esfera da hospitalidade urbana? É comum atribuir a maior parte da responsabilidade por esse espaço ao gestor público. Afinal, como afirma Severini & Vargas (2017, p. 02) “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”. Porém, 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.

O hóspede urbano se divide então entre morador e turista, pois todos consomem ou vivem a experiência da cidade. Não se trata de afirmar que morador seja turista ou vice-versa, mas parece razoável “tratar turistas e moradores como sujeitos da mesma atividade, convivendo em suas experiências urbanas e compartilhando espaços e serviços urbanos” (Allis, 2012, p. 235). Para Severini (2013, p.6) o morador quando “visita um novo museu, um centro cultural recém-inaugurado, um centro de exposições, uma praça, uma avenida reformada, se torna um turista em sua própria cidade”. Já a figura do anfitrião urbano é compartilhada pelo gestor público e por todos aqueles que usufruem do espaço público compartilhando a tarefa de zelar pelo espaço da cidade (Severini & Vargas, 2017).

Mas afinal, quais são os aspectos urbanos característicos da cidade hospitaleira e como eles podem ser incorporados em políticas públicas de desenvolvimento urbano?

A partir da regulamentação do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), as leis de desenvolvimento urbano passaram a ter novos instrumentos urbanísticos capazes de interferir significativamente na urbanização brasileira. Novos parâmetros de desenho urbano passaram a fazer parte dos Planos Diretores e das Leis de Zoneamento. Com isso, o anfitrião urbano, representado na figura do gestor público, ganhou novas ferramentas para interferir no parcelamento, uso e ocupação do solo, qualificando o espaço público e estabelecendo regras mais rígidas para as construções em âmbito privado. Da mesma forma, essas leis passaram a incorporar uma série de diretrizes que visam incentivar a participação da sociedade civil no processo de elaboração de políticas públicas.

## CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA E RECORTE ESPACIAL

Para dar conta de identificar quais são os aspectos urbanos que configuram a condição de cidade hospitaleira, esta pesquisa utilizou os estudos de dois autores brasileiros que se propuseram, até o momento, a identificá-los, sendo eles Lucio Grinover (2007; 2016) e Valéria Ferraz (2013).

Para Ferraz (2013), a hospitalidade urbana é decorrente de uma somatória de sensações oriundas de atributos tangíveis (físicos e mensuráveis) e de atributos intangíveis (subjetivos e imensuráveis). A autora concentra seus estudos nos atributos tangíveis, pois só eles é que podem ser classificados, mapeados e implementados pelo gestor público. Utilizando como base os estudos de Grinover (2007) somado a uma ampla bibliografia sobre paisagem e desenho urbanos, Ferraz (2013) estabeleceu quatro “atributos espaciais de hospitalidade urbana”: *diversidade*, *permeabilidade*, *legibilidade* e *conforto*. Cada categoria é capaz de avaliar (e medir) uma série de características físicas relacionadas a sensação de acolhimento e bem-estar no espaço urbano.

A *diversidade* identifica a mistura de usos e atividades de um trecho urbano, assim como a variedade de espaços públicos e espaços privados de uso público. A *permeabilidade* identifica a capacidade de um lugar em se deixar permear no sentido físico, por meio de quadras curtas ou espaços internos de edifícios, e no sentido visual, por meio de elementos de transparência. A *legibilidade* identifica elementos visuais referenciais, como edifícios, marcos e monumentos, e identifica a heterogeneidade ou monotonia arquitetônica. O *conforto* identifica espaços confortáveis no sentido físico e ambiental, através de elementos arquitetônicos e paisagísticos.

Ao associar os estudos de hospitalidade urbana ao sistema da dádiva de Marcel Mauss (2003), Ferraz (2013) ressalta a importância das ações de *cidadania* para a geração da cidade hospitaleira. Segundo a autora, a tríplice obrigação do dar-receber-retribuir está presente também na hospitalidade urbana. Afinal, ao receber as benfeitorias ofertadas pelo anfitrião urbano, o hóspede irá retribuir por meio de ações de cidadania (Severini & Vargas, 2017).

Isso se torna tão verdadeiro, que Grinover (2016) em sua última obra acaba transformando a *cidadania* em uma nova dimensão da hospitalidade urbana<sup>vii</sup>. Para este autor (2016, p.1132), “a cidadania vive e respira no espaço público” e é aí que as competências éticas estão colocadas à prova. A *cidadania* deve ser entendida como “direito à cidade”, ou seja, trata-se de um direito que vai além de usar e consumir o



espaço urbano, é um direito de partição ativa de sua produção social e política enquanto espaço de convivência e transformação.

A pesquisa adotou os estudos de ambos autores e criou cinco “categorias de análise da cidade hospitaleira”. São elas: *diversidade, permeabilidade, legibilidade, conforto e cidadania*. As quatro primeiras categorias são de ordem físico-espacial e tem a capacidade de identificar as diretrizes urbanísticas tangíveis e mensuráveis presentes nas leis. Já a última categoria, a *cidadania*, é de ordem social e se dispõe a identificar as diretrizes que incentivam a participação popular no processo de elaboração, fiscalização e acompanhamento das leis e ações relacionadas à manutenção e zelo para com o espaço público.

Essas categorias foram utilizadas para identificar como e onde os conceitos de hospitalidade urbana foram incorporados nos Planos Diretores das Estâncias Balneárias do Estado de São Paulo.

Diferentemente da maioria dos estados brasileiros, que, em sua maioria utilizam a metodologia do *Programa de Regionalização do Turismo* e o *Mapa do Turismo*<sup>viii</sup> para decidir quais são as cidades turísticas, o governo do Estado de São Paulo exige a elaboração de lei para cada cidade (turística) após observadas as condições e atendidos os requisitos mínimos estabelecidos na Lei 1.261/15. Por outro lado, dentre essas condições e pré-requisitos não estão nem a exigência na elaboração de Planos Diretores tampouco a observação de aspectos referentes a infraestrutura urbana existente (Severini & Panosso Netto, 2019).

As cidades turísticas paulistas são classificadas em duas categorias: *Estâncias Turísticas* (balneárias, hidrominerais, turísticas e climáticas) e *Municípios de Interesse Turístico* (MIT). A pesquisa em andamento tem como recorte espacial os Planos Diretores das Estâncias Balneárias do Estado de São Paulo. Para a elaboração deste artigo foram analisados os Planos Diretores de oito cidades do litoral paulista. São elas: Santos, Guarujá, São Vicente, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém, Peruíbe e Ilhabela. Utilizou-se como método a pesquisa documental. Os dados primários analisados são referentes aos textos, mapas, quadros e tabelas dos Planos Diretores em questão.



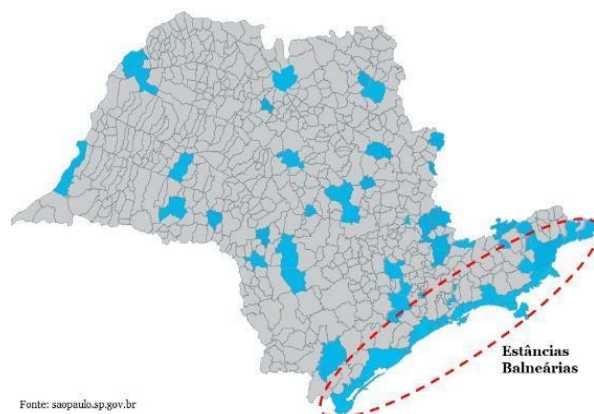


Figura 1 – Mapa com as *Estâncias Turísticas* do Estado de São Paulo; Fonte: saopaulo.sp.gov.br (acessado em 2019).

Após leitura detalhada dos Planos Diretores foram identificadas as diretrizes em função de sua proximidade às *categorias de análise da cidade hospitaleira*. Em seguida, essas diretrizes foram organizadas e setorizadas em planilhas a fim de identificar quais ações tem a capacidade de estimular acolhimento e bem-estar no espaço urbano. A seguir, apresenta-se uma parte de uma das planilha elaborada com base na “categoria de análise da cidade hospitaleira” *diversidade*. Na Figura 2 é possível verificar que o Artigo 5º do Plano Diretor de São Vicente visa evitar um tipo de ocupação urbana dispersa e espalhada incentivando densidades urbanas condizentes com o tipo de infraestrutura urbana local.



SÃO VICENTE				
ESTÂNCIA	Estância Balneária - Lei Estadual 1.358/1977			
PLANO DIRETOR	Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de São Vicente			
N.LEI	Lei Complementar nº 917/2018			
N. Títulos e Artigos	5 Títulos e 210 Artigos (incluindo capítulo sobre instrumentos de políticas urbanas e turismo)			
População	360.380 (IBGE 2017)		Extensão Territorial: 148,424 km²	
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALAIREIRA	LOCAL PLANO DIRETOR			DIRETRIZES
	TÍTULO	CAPÍTULO	ARTIGO	
DIVERSIDADE	I - PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES	II- Objetivos Gerais e específicos	Art. 4º	IX - orientar as dinâmicas de produção imobiliária, com adensamento sustentável e diversificação de usos ao longo dos eixos de passagem do VLT e nos corredores de transporte coletivo público das áreas de centralidades com concentração de atividades não residenciais;
			Art. 5º	II- evitar a expansão urbana dispersa no território, dando prioridade ao adensamento e desenvolvimento urbano no interior dos espaços construídos, com a recuperação dos ambientes urbanos degradados, assegurando densidades urbanas sustentáveis;
		IV- Desenvolvimento da Qualificação Ambiental	Art. 17º	X- incentivar a criação de áreas multiuso, ampliando a oferta de habitação e serviços nos bairros com grande concentração de empregos, visando à diminuição dos deslocamentos em veículos particulares motorizados, intensificando o fluxo de pedestres e priorizando o uso de meios de transportes;

Figura 2 – Diretrizes da categoria *diversidade* identificadas no Plano Diretor de São Vicente; Fonte: autores, 2020.

## ANÁLISE DOS RESULTADOS

Nesse item serão apresentados os resultados parciais da pesquisa em andamento apontando de como e onde as “categorias de análise da cidade hospitaleira” foram incorporadas nos Planos Diretores das oito cidades analisadas. A sigla PD será utilizada para representar Plano Diretor.

### Diversidade

A categoria *diversidade* está presente em todos os Planos Diretores analisados, em geral nos capítulos referentes ao *Ordenamento Territorial*. Ela se manifesta principalmente nas diretrizes que visam incentivar o adensamento construtivo e populacional em áreas dotadas de infraestrutura. Destacam-se aqui os Planos Diretores de Santos e São Vicente que estimulam esse adensamento junto as quadras próximas ao VLT – Veículo Leve sobre Trilhos. O Artigo 17 do PD de São Vicente visa:

Incentivar a criação de áreas multiuso, ampliando a oferta de habitação e serviços nos bairros com grande concentração de empregos, visando à diminuição dos deslocamentos em veículos particulares motorizados, intensificando o fluxo de pedestres e priorizando o uso de meios de transportes (São Vicente, 2018, p.11).

O incentivo ao *zoneamento de uso misto* é uma outra forma de estimular a *diversidade*. Ou seja, permite-se que em determinadas áreas ou bairros da cidade as edificações abriguem usos e atividades variadas, tais como uso residencial, uso institucional, uso comercial e de serviços. 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 mais atividades urbanas ao seu alcance. 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 consequentemente maior será o número de pessoas atraídas.

Esse estímulo pode ser reforçado através de parâmetros urbanísticos referentes ao tipo de ocupação do solo, como *Coeficiente de Aproveitamento* (CA), *Taxa de Ocupação* (TO) e *Recuos Mínimos*<sup>ix</sup>. Quanto maior for o CA e o TO de uma determinada zona, mais adensada construtivamente ela será e, em tese, maior será o adensamento populacional. Destaca-se aqui os Planos Diretores de Guarujá, Praia Grande, Peruíbe e Ilhabela que definem alguns desses parâmetros.

O Artigo 176 do PD de Peruíbe define os índices de CA. São eles: CA mínimo de 0,15; CA básico de 1 e CA máximo de 3. Para as "zonas de alta densidade" - caracterizadas pelo alto índice de aproveitamento do solo - o Artigo 96 do PD do Guarujá estipula para CA mínimo de 0,1; CA básico de 4 e CA máximo de 5. Já o PD de Peruíbe não estabelece valores para os parâmetros urbanísticos acima citados, mas o Artigo 111 define que, na "Macrozona Turística de Sol e Praia", certos instrumentos da política urbana (chamados no PD de "instrumentos de ordenação do desenvolvimento do território") sejam aplicados no intuito de gerar adensamento, entre eles: *Operações Urbanas Consorciadas*, *Outorga Onerosa do Direito de Construir* e *Área Receptora de Potencial Construtivo*.

A definição desses parâmetros urbanísticos delinea o tipo de ocupação desejada para cada trecho urbano. A proposta de aumentar o CA e o TO, e flexibilizar os Recuos, vai ao encontro da ideia de "racionalização do território", o que parece ser o ideal para o poder público. Afinal, quanto mais adensada (do ponto de vista populacional e construtivo) for uma cidade mais fácil será sua governabilidade. Contudo, as políticas públicas de desenvolvimento urbano de certas cidades litorâneas parecem não seguir esse modelo e estimulam a criação ou a manutenção de bairros de veraneio, que são o oposto da ideia de otimização/racionalização do território. Dotados de calçadas largas, ruas bem pavimentadas, postes de iluminação e sinalização e rede de água, esgoto e telefonia instalados, esses bairros ficam ocupados apenas

na alta estação e/ou feriados e permanecem vazios no resto do ano, tornando o lugar inseguro e caro para ser mantido pelo poder público (Ver Figura 3).

Contudo, muitos Planos Diretores acabam caindo numa armadilha. Em suas diretrizes iniciais, incorporadas nos capítulos referente aos *Conceitos, Princípios e Objetivos*, alguns planos incentivam a racionalização do território a fim de evitar a ociosidade de certos trechos urbanos e a especulação imobiliária. É o caso do Artigo 10 do PD de Mongaguá que visa “organizar o uso e a ocupação do solo no território do município e, em particular, em sua área urbana, visando evitar a retenção especulativa do imóvel urbano, que resulte sua subutilização ou não utilização”. Mas o mesmo PD estabelece no Artigo 22 “preservar e proteger as áreas de uso estritamente residencial”. O mesmo ocorre no PD do Guarujá. De um lado visa “combater a especulação imobiliária da qual resulte a subutilização ou não utilização de imóveis urbanos” (Artigo 10), e de outro lado cria “zonas de baixa densidade” em áreas junto a orla marítima, como a Praia da Enseada. Os Artigos 105 e 106 do PD do Guarujá definem para essas zonas parâmetros urbanísticos que incentivam o uso monofuncional (estritamente residencial) e o baixo adensamento populacional, como: *Coeficiente de Aproveitamento* (CA) mínimo de 0,1; básico de 1 e máximo de 1,2; *Gabarito*<sup>x</sup> máximo de 11 (onze) metros e *Recuo frontal* de 5 metros.

Ora, se a intenção é otimizar o território, evitando sua ociosidade e desestimulando a especulação imobiliária, como é possível criar zonas de baixa densidade em áreas dotadas de infraestrutura urbana? O que se quer é a otimização do território ou a reserva de áreas próximas a praia para uso estritamente residencial e temporário?

A seguir exemplos de como dois trechos urbanos dotados de infraestrutura urbana podem ser ocupados. O Perfil “A” simula um típico bairro de veraneio, com casas e/ou apartamentos de uso exclusivamente residencial implantadas no meio do terreno e cercados de muros. Já o Perfil “B” simula uma ocupação totalmente diferente, com tipologias variadas de edifícios que abrigam usos diversos implantados no alinhamento do lote. O tipo de ocupação do segundo croqui (Perfil “B”) confere *diversidade* ao bairro trazendo “vida” as ruas com pessoas ocupando as calçadas e os pavimentos térreos dos edifícios. Já o primeiro croqui (Perfil “A”) incentiva a monotonia de usos e o baixo aproveitamento da infraestrutura urbana instalada, contribuindo para a sensação de insegurança já que as calçadas permanecem vazias boa parte do ano.

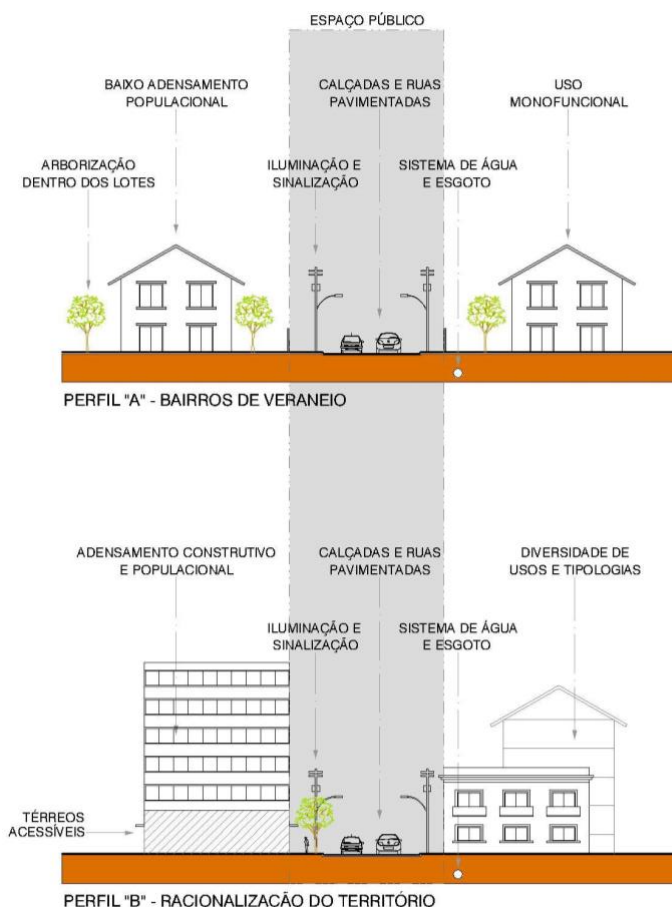


Figura 3 – Croqui simulando dois tipos diferentes de ocupação do território urbano; Fonte: autores, 2020.

## Permeabilidade

Diretrizes de *permeabilidade* podem ser incorporadas em capítulos específicos sobre *Parcelamento do Solo* ou *Mobilidade Urbana* (dentro de *Políticas Setoriais*). Os Planos Diretores de Mongaguá e Itanhaém, por exemplo, incentivam a abertura de novas vias e passarelas sobre a Rodovia Padre Manoel da Nóbrega - via que “corta” esses municípios e nitidamente segrega o território entre as porções de terra destinadas à população local (trecho entre a rodovia e a serra) e ao turismo (trecho entre a rodovia e a orla marítima). O Artigo 65 do PD de Mongaguá visa “facilitar a interligação entre as áreas residenciais e as áreas ao longo da orla marítima, minimizando o impacto do tráfego de passagem na rodovia e contribuindo para a redução de acidentes”. Contudo, nenhum dos Planos indica a localização dessas futuras intervenções.

Mas as diretrizes relacionadas à *permeabilidade* vão além de intervenções viárias. A *permeabilidade* pode estar presente em regras urbanísticas relacionadas ao “*remembramento de lote*” e às “*dimensões mínimas e máximas*” dos lotes. Ao restringir o valor em m<sup>2</sup> dos lotes, o poder público pode evitar que grandes resorts sejam implantados à beira-mar impedindo o acesso da população à faixa de areia. Essa situação se agrava em cidades que não possuem uma avenida à beira-mar e em locais que possuem litorais “recortados” (isto é, áreas com uma configuração geográfica marcada pela existência de montanhas, densas florestas e baías que tornam o acesso à praia mais difícil), como algumas praias do Guarujá e de Ilhabela. A configuração espacial das cidades de Santos e São Vicente e do litoral sul (Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe) facilita o acesso à faixa de areia.

A implantação do “Sofitel Guarujá Jequitimar” exemplifica essa situação. Implantado em um terreno à beira-mar de cerca de 80 mil m<sup>2</sup>, o hotel ocupa uma área que poderia acomodar 7 (sete) quadras de tamanho normal e gerar mais movimento e conexões viárias no local. As quadras do mesmo bairro, a Praia de Pernambuco, tem aproximadamente 75 x 150 m. A dificuldade de acesso à praia só não é pior pois a estrutura da malha viária do entorno permite o acesso à faixa de areia através de ruas laterais (Figura 4).

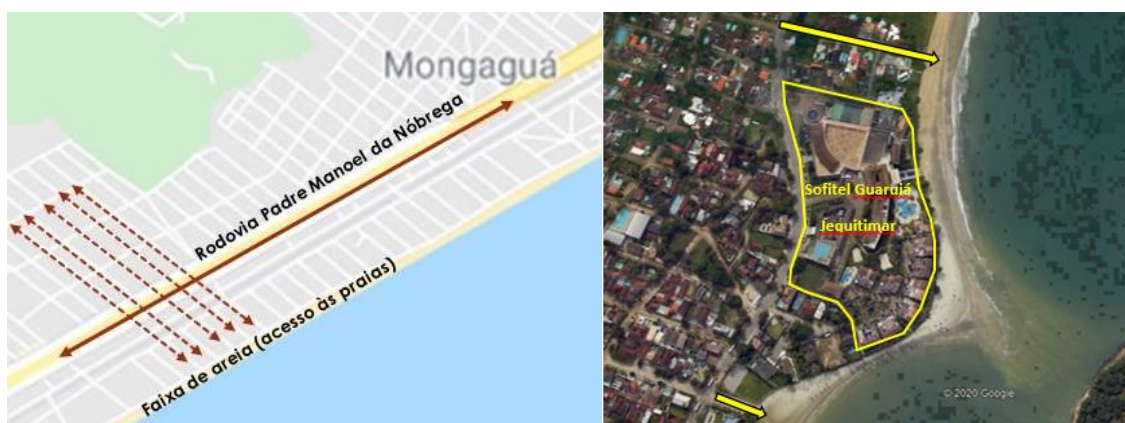


Figura 4 – Trecho da malha viária de Mongaguá e implantação do “Sofitel Guarujá Jequitimar” (croquis realizados sobre imagem do Google Maps e Google Earth); Fonte: autores, 2020.

No que tange à *permeabilidade* visual, algumas regras urbanísticas podem ser inseridas nos capítulos sobre *Ordenamento Territorial*, entre elas “*limite de vedação da testada do lote*” e “*fachada ativa*”<sup>xi</sup>. Essas regras incentivam transparência e abertura nas fachadas (muros baixos, gradis e vitrines) possibilitando

um contato visual com o lado interno da edificação e contribuindo para a sensação de segurança. A obrigatoriedade em implementar interfaces transparentes ou vazadas, ajuda a tornar o bairro um local mais acolhedor gerando uma sensação de “co-presença”, ou seja, a presença de pessoas no espaço público pressupõe a presença de outros indivíduos engajados (ou não) em atividade compartilhada (Ver Figura 5). O Plano Diretor de Ilhabela é o único que contém uma diretriz específica que incentiva a implantação de fachadas transparentes. O Artigo 177 determina “restringir a altura dos muros a serem edificados nas áreas de interesse turístico paisagístico: a base de alvenaria deverá ter altura máxima de 0,5m, e o restante constituído de materiais que não obstruam a visibilidade e circulação de ar”.

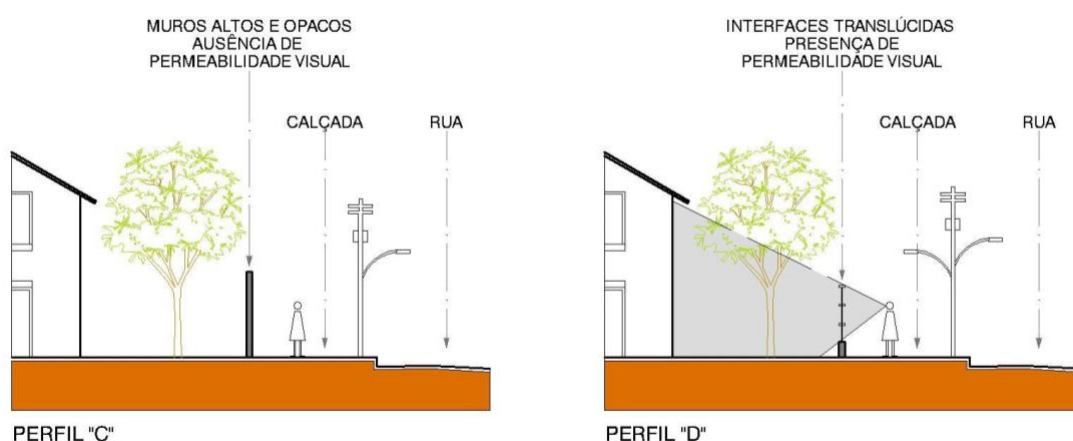


Figura 5 – Croqui simulando a permeabilidade visual ou a falta dela; Fonte: autores, 2020.

Quando a interface entre espaço público e espaço privado é transparente, a sensação é de acolhimento e bem-estar. Mas quando essa interface é opaca o desconforto do pedestre é inevitável. Sendo que essa última situação é a mais comum nos bairros de veraneio, que são dotados de casas fechadas com muros altos e opacos que tornam o lugar hostil e inseguro para o pedestre (Figura 6).





Figura 6 – Típica ocupação nos bairros de veraneio de cidades litorâneas. Acima um exemplo de interfaces transparentes (à esquerda) e interfaces opacas (à direita), na Praia dos Sonhos, Itanhém; Fonte: autores, 2020.

## Legibilidade

A incorporação da categoria *legibilidade* pode ser percebida nos capítulos específicos sobre *Paisagem Urbana* e *Patrimônio Cultural*, como ocorre os Planos Diretores do Guarujá, São Vicente e Santos. Cabe ao poder público municipal garantir o direito do cidadão à fruição da paisagem pela identificação, leitura e apreensão dos elementos urbanos. Para tanto, é preciso “garantir a qualidade ambiental do espaço público, assegurando a harmonia entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana, evitando a poluição visual” - como diz o Artigo 19 do PD do Guarujá.

Estímulos à permanência de ícones ou edifícios de valor cultural ajudam a manter a história do local e facilitam a leitura da cidade. As pessoas, sejam elas turistas ou moradores, utilizam essas referências visuais para se localizarem na cidade. O Artigo 45 do PD da Praia Grande designa ao poder público municipal a tarefa de assegurar a proteção do patrimônio cultural de expressão local. Para respaldar essa ação, o mesmo Artigo estabelece que Poder Executivo crie o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural.

Já o Artigo 40 do PD de Itanhaém estabelece o “Setor de Interesse Cultural” que engloba os monumentos tombados e os imóveis de interesse do patrimônio histórico e cultural. A criação de “setores” (ou áreas de especial interesse) para as áreas dotadas de patrimônio é de extrema importância para que certos instrumentos da política urbana sejam aplicados no futuro, como a “transferência de potencial construtivo”. Previsto no Estatuto da Cidade, esse instrumento permite transferir os potenciais construtivos do lote onde está sediado um bem tombado, e que tem restrições urbanísticas, para outro lote. A



“transferência do potencial construtivo” para outro lote com capacidade de infraestrutura adensável é uma das soluções utilizadas para beneficiar o proprietário do imóvel que sofreu restrição. Essa estratégia é reforçada no Artigo 69 do mesmo PD de Itanhaém:

Instituir compensação financeira dos proprietários de imóveis protegidos, através, por exemplo, da permuta e transferência de potencial construtivo ou de instrumentos fiscais, como isenção de tributos, como forma de incentivo financeiro ao proprietário, para que este proceda à restauração e faça a manutenção da edificação, com orientação e acompanhamento do Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural, desde que não tenha deliberadamente dado causa à sua deterioração (Itanhaém, 2015, p. 105).

Aqui cabe mencionar um importante parâmetro urbanístico de ocupação do solo que também deve ser observado nas cidades turísticas. Trata-se do “*Gabarito*”, que determina a altura máxima da edificação, em metros ou em número de pavimentos. Sem esse controle, determinados marcos urbanos (construídos ou naturais) podem ficar em segundo plano na paisagem urbana. A seguir (Figura 7) uma simulação de como a falta de controle de gabarito pode comprometer a *legibilidade* do local. Não só a vista do mirante fica comprometida, como também pode avistar a igreja (hipoteticamente sugerida aqui como um marco histórico da cidade) de outras partes da cidade.



Figura 7 – Croqui simulando a falta de legibilidade decorrente da construção de edifícios sem controle de gabarito; Fonte: autores, 2020.

A Figura 8 é um exemplo real de como essa falta de controle pode prejudicar a legibilidade do local e o turismo. Situado entre as praias da Enseada e Pitangueiras, o “Mirante da Campina” - implantado no Morro

do Maluf, é um dos pontos turísticos da cidade. Mas sua vista está comprometida. Lá de cima só é possível avistar a Praia da Enseada, pois a vista para a Praia de Pitangueiras está impedida pelos prédios altos ali implementados.



Figura 8 – Vista comprometida do Mirante da Campina, Guarujá (imagens obtidas no Google Earth); Fonte: <http://cyberspaceandtime.com/kTo9F5tEp48.video+related>

Na intenção de evitar algo parecido, o Artigo 50 do PD de Itanhaém visa:

Manter gabaritos crescentes no sentido praia-serra e estabelecer limite máximo de pavimentos para cada trecho da orla da praia, definindo de acordo com suas características geológicas, distância e desnível em relação à faixa de areia, em especial para a praia do Centro (Itanhaém, 2015, p. 29).

## Conforto

A oferta de espaços confortáveis no espaço público depende muito do poder público. Em tese, é o Estado que pode interferir no espaço em prol do bem comum. Nesse sentido, percebe-se a incorporação da categoria *conforto* em diretrizes relacionadas a requalificação de calçadas, implantação de parques e áreas verdes, arborização viária e implantação de mobiliário urbano. Essas ações estão em capítulos relacionados a *Políticas Setoriais*, *Mobiliário Urbano* e *Estrutura Urbana e Ambiental* dos Planos Diretores.

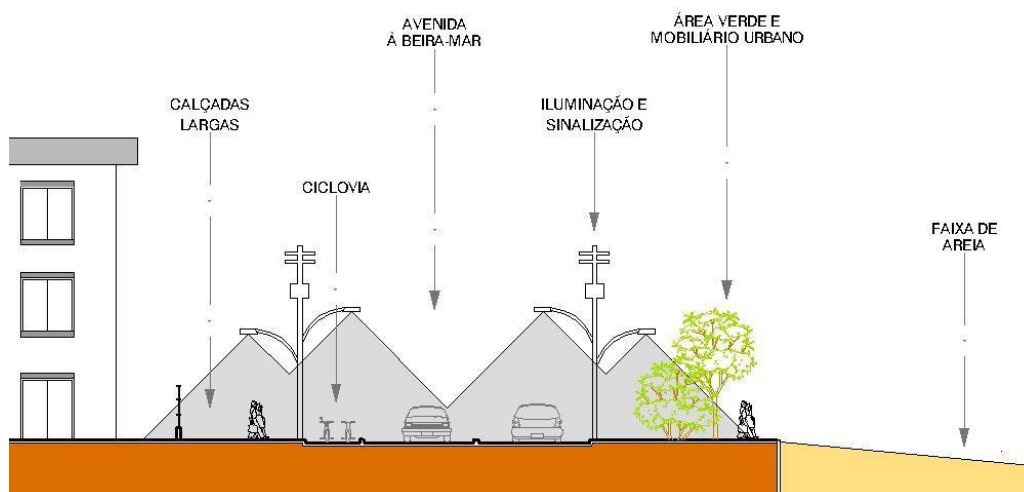


Figura 9 – Croqui simulando características urbanísticas que geram conforto no espaço público; Fonte: autores, 2020.

O Artigo 18 do PD de Mongaguá visa “promover programas de arborização nas vias públicas e incentivar programas similares nas propriedades privadas”. Já o Artigo 88 do PD da Praia Grande visa:

Promover segurança e conforto ao deslocamento de pedestres por meio da requalificação e ampliação da rede de calçadas e demais componentes do sistema de circulação de pedestres, tais como travessias, transposições e sinalização específica, bem como da sua infraestrutura complementar, tais como arborização urbana, mobiliário urbano e iluminação pública (Praia Grande, 2016, p. 28).

O incentivo à implantação de mobiliário urbano pode ser percebido no Artigo 54 do PD de Itanhaém que visa:

Elaborar regulamento específico para a instalação de equipamentos de mobiliário urbano em geral, contendo no mínimo: I) quanto à instalação de placas, posteamento e arborização nos passeios públicos, que estejam todos alinhados junto à guia, ocupando no máximo o primeiro terço da largura do passeio; II) padronização do mobiliário urbano em locais de interesse histórico, cultural ou turístico; III) regulamentação com o tipo do revestimento dos passeios públicos, com proibição de padrões que dificultem a locomoção de pessoas com mobilidade reduzida ou sejam escorregadios (Itanhaém, 2015, p. 49).

O jardim das praias de Santos e São Vicente acaba sendo uma referência para a região. Dotado de ciclovias, bancos para sentar, lixeiras e chuveiros, esse espaço público pode ser visto como a sala de estar dessas cidades (Ver Figura 10). Objetivo reforçado pelo Artigo 128 do PD de Santos que estabelece que as praias “deverão receber tratamentos paisagístico e estético, adequados e permanentes, preservando suas características de espaços dinâmicos”.



Figura 10 – Jardim das praias de Santos, com chuveiros, iluminação e calçadão; Fonte: autores, 2020.

Mas o *conforto* sentido no espaço público também está relacionado, em certa medida, com as construções em âmbito privado. O *Gabarito*, regra urbanística já mencionada no item anterior, é um exemplo de como os edifícios podem interferir no *conforto* do espaço público. Muitas vezes os prédios situados à beira mar que foram construídos sem controle de gabarito geram áreas de sombra na faixa de areia. Essa situação pode prejudicar o turismo. Destaca-se aqui o Artigo 14 do PD do Guarujá que visa “garantir a insolação das praias, impedindo intervenções urbanas e edílicas que provoquem o sombreamento das áreas públicas de banho, excetuando-se as áreas de alta densidade, já edificadas em seus conjuntos”. Vale a pena mencionar que adensamento não significa verticalização. Ao combinar certas regras urbanísticas, como aumentar o valor do CA e do TO e diminuir os recuos, é possível ter um controle maior do gabarito e gerar adensamento construtivo e populacional.

Obrigando a implementação de um sistema de saneamento próprio em loteamentos particulares e criando restrições para jogar o esgoto na rede pública sem tratamento é outra ação que pode ser estimulada para gerar *conforto* no espaço público. Isso pode ser percebido no Artigo 50 do PD de Ilhabela que visa:

Vedar a instalação de qualquer empreendimento ou equipamento urbano, mesmo que de interesse público que lance efluentes nos corpos d’água. O lançamento de esgotos e efluentes não poderá provocar euforização, poluição em geral, aumento de turbidez ou assoreamento do corpo de água que o receber (Ilhabela, 2006, p.15).

## Cidadania

As diretrizes que incorporam a categoria *cidadania* estão geralmente inseridas nos capítulos sobre *Gestão do Sistema Municipal de Planejamento Urbano* dos Planos Diretores. Para além das diretrizes que visam



assegurar a participação da população em todas as fases do processo de gestão democrática da política urbana (como audiências públicas, assembleias territoriais, conferência da cidade, plebiscito e referendo popular, conselhos de políticas públicas setoriais e iniciativa popular de projetos de lei, de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano) como faz o Artigo 76 do PD de Peruíbe, a categoria *cidadania* também pode estar presente em diretrizes que estimulem a parceria público privada.

O Artigo 30 do PD da Praia Grande incentiva o “fornecimento de projetos padrão, cesta básica e assistência técnica gratuita” e o Artigo 98 visa “promover a parceria com o setor privado em programas de desenvolvimento urbano e habitacional, tendo em vista as restrições orçamentárias de Município face às crescentes demandas decorrentes do processo de desenvolvimento regional”.

Os Planos Diretores de Santos e São Vicente também estimulam esse tipo de parceria. O Artigo 64 do PD de São Vicente propõe “utilizar estudos e levantamentos realizados por instituições de ensino ou pesquisa acadêmica devidamente reconhecidos pelo MEC ou cadastrado no CNPq para identificar se o imóvel está por mais de 1 (um) ano desocupado”. Já o Artigo 68 do PD de Santos permite “utilizar bancos de dados específicos elaborados pelo Poder Público municipal, autarquia, empresa pública municipal e empresas concessionárias de serviços públicos para identificar se o imóvel está por mais de 1 (um) ano desocupado”. Essas duas diretrizes estão vinculadas ao instrumento de política urbana “IPTU Progressivo no Tempo”, que visa combater a ociosidade de imóveis situados em regiões da cidade dotadas de infraestrutura urbana. Esse instrumento estimula a racionalização do território e vai ao encontro dos objetivos da categoria *diversidade*.

Nos capítulos de *Políticas Setoriais* também é possível encontrar diretrizes de *cidadania*. Em *Políticas de Habitação*, o destaque fica por conta do Artigo 20 do PD do Guarujá estimula a realização de parcerias com universidades e institutos de pesquisa para o desenvolvimento de alternativas de menor custo e maior qualidade e produtividade das edificações residenciais. E, em *Políticas Culturais*, o Artigo 39 do PD de Ilhabela propõe o tombamento de bens imóveis de valor histórico a partir de estudos realizados em parceria entre o poder municipal e o CONDEPHAAT.

## CONCLUSÃO

O planejamento turístico pode ser um importante aliado no desenvolvimento de cidades na medida em que se comprometa a implementar políticas públicas de desenvolvimento urbano capazes de organizar o território de forma justa e democrática para o benefício de todos, turistas e moradores. Este artigo procurou demonstrar as possibilidades e limitações dessas políticas a partir da inclusão de certos parâmetros urbanísticos geradores de sensações de bem-estar e acolhimento. Sem a definição desses parâmetros essas cidades correm o risco de serem ocupadas de forma desigual acarretando uma reconfiguração espacial que não necessariamente dialoga com a infraestrutura local, alterando a paisagem urbana local e comprometendo a qualidade de vida dos moradores.

Os Planos Diretores de Ilhabela e Guarujá são casos positivos no tocante a definição de algumas dessas regras urbanísticas. Ao estipular um CA (Coeficiente de Aproveitamento) básico de 4 nas "zonas de alta densidade", o Plano Diretor do Guarujá incentiva a otimização e racionalização do solo em regiões dotadas de infraestrutura urbana. Uma solução alternativa, mas não tão eficaz, é a setorização do território para a utilização de certos instrumentos da política urbana, como fizeram as cidades de Peruíbe e Itanhaém. Ao não estabelecerem os principais parâmetros urbanísticos, os Planos Diretores perdem a chance de já garantirem o tipo de ocupação do solo que almejam para suas cidades dando margem para que leis complementares (muitas vezes elaboradas e aprovadas muito tempo depois e em outra gestão) inviabilizem as diretrizes do Plano Diretor.

Por outro lado, os resultados parciais da pesquisa também alertam para a falta de coerência dos Planos Diretores. De nada adianta estabelecer em seus capítulos iniciais ações que estimulam o cumprimento da função social da propriedade, se outras diretrizes do mesmo Plano forem de encontro a esse objetivo. O maior exemplo dessa falta de coerência está na reserva das melhores áreas da cidade, geralmente aquelas dotadas de infraestrutura e próximas à orla marítima, para uso estritamente residencial. Com exceção de Santos, São Vicente e Praia Grande, praticamente todos os outros Planos Diretores analisados estimulam a criação ou manutenção dessas áreas, os chamados "bairros de veraneio". Isso prejudica a dinâmica da região, aumenta os gastos públicos e gera sensação de insegurança. O PD de Mongaguá além de estimular a permanência e ampliação dessas áreas para veraneio ainda assinala a atividade turística como sendo a principal fonte de renda da cidade, perdendo a chance de estimular outras atividades econômicas e estimulando apenas o turismo de sol – tido como predatório.



## REFERÊNCIAS

- Allis, T. (2012). *Projetos urbanos e turismo em grandes cidades: o caso de São Paulo*. São Paulo. Tese de doutorado. FAU/USP.
- Caillé, A. (2002). *Antropologia do Dom. O terceiro paradigma*. Petrópolis: Vozes.
- Camargo, L. O. (2004). *Hospitalidade*. São Paulo: Aleph.
- Camargo, L. O. (2003). Os domínios da hospitalidade. In: Dencker, A.; Bueno, M. (orgs.). *Hospitalidade: Cenários e Oportunidades*. São Paulo: Pioneira Thompson Learning.
- Ferraz, V. de S. (2013). *Hospitalidade urbana em grandes cidades*. São Paulo em foco. Tese de Doutorado. FAU-USP. São Paulo.
- Grinover, L. (2016). *A cidade a procura da hospitalidade*. São Paulo: Aleph (edição digital).
- Grinover, L. (2007). *A hospitalidade, a cidade e o turismo*. São Paulo: Aleph.
- Guarujá. (2013). *Lei Complementar nº 156/2013. Institui o Plano Diretor do Município de Guarujá e dá outras providências*. Guarujá. Poder Executivo.
- Ilhabela. (2006). *Lei nº 421/2006. Dispõe sobre a Instituição do Plano Diretor Socioambiental do Município de Ilhabela e dá outras providências*. Ilhabela. Poder Executivo.
- Itanhaém. (2015). *Lei Complementar nº 168/2015. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Itanhaém – PDDI*. Itanhaém. Poder Executivo.
- Jacobs, J. (2000). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.
- Mauss, M. (2003). *Sociologia e Antropologia*. Volume II. SP.
- Monguaguá. (2006). *Lei nº 217/2006. Institui o Plano Diretor do Município de Mongaguá*. Mongaguá. Poder Executivo.
- Paiva, R. (2016). Turismo, produção e consumo do espaço. In: Vargas, H. C. & Paiva, R. (Orgs.). *Turismo, arquitetura e cidade*. Barueri, SP: Manole, 33 - 53.
- Peruíbe. (2007). *Lei Complementar nº 100/2007. Institui o Plano Diretor, define Princípios, Objetivos, Estratégias e Instrumentos para a realização de ações de Planejamento Urbano de Peruíbe e dá outras providências*. Peruíbe. Poder Executivo.
- Pitt-Rivers, J. (1977). The law of hospitality. In: *The Fate of shechem or the politics of sex: essays in the anthropology of the Mediterranean*. Cambridge: Cambridge University Press, 94-112.



- Praia Grande. (2016). *Lei Complementar nº 727/2016. Institui o Plano Diretor da Estância Balneária de Praia Grande*. Praia Grande. Poder Executivo.
- Ribeiro, D. A. (2014). Reflexões sobre o conceito e a ocorrência do processo de gentrification no Parque Histórico do Pelourinho, Salvador – BA. *Cad. Metrópole*, São Paulo, v. 16, n. 32, 461-486.
- Santos. (2018). *Lei Complementar nº 1.005/2018. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos e dá outras providências*. Santos. Poder Executivo.
- Santos, T. S., & Pereira, R. S. (2018). Governança do Turismo no Campo das Vertentes (MG): garantia de desenvolvimento regional? *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 12(2), 83-111. <https://doi.org/10.7784/rbtur.v12i2.1415>.
- São Vicente. (2018). *Lei Complementar nº 917/2018. Institui Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de São Vicente*. São Vicente. Poder Executivo.
- Severini, V. F.; & Panosso Netto, A. (2019). Estratégias de Planejamento Urbano dos Cinco Estados mais hospitaleiros do Brasil. *Anais do XVI Seminário ANPTUR*. Curitiba.
- Severini, V. F.; & Vargas, H. C. (2017). Rediscutindo hospitalidade urbana na Lei de Zoneamento de São Paulo de 2016. *Revista Hospitalidade*. Vol,14. n. 02., Ago.
- Severini, V. F. (2016). Atributos espaciais de hospitalidade urbana. In: Vargas, H. C.; & Paiva, R. (Orgs.). *Turismo, arquitetura e cidade*. Barueri, SP: Manole, 257-285.
- Severini, V. F. (2013). Hospitalidade urbana: ampliando o conceito. *Revista Iberoamericana de Turismo - RITUR*, Penedo, v. 3, n.2, 84-99.
- Ugá, V. D. (2008). *A questão social como “pobreza”: crítica à conceituação neoliberal*. Tese (doutorado), Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro - IUPERJ/CIÊNCIA POLÍTICA, Rio de Janeiro.
- Yázigi, E. (2001). *A alma do lugar. Turismo, planejamento e cotidiano*. São Paulo: Contexto.

---

<sup>i</sup> Esse trabalho foi elaborado com base no artigo publicado e apresentado no VII CinCCI 2020 – Colóquio Internacional sobre Comércio e Cidade. Nome do artigo: “A importância dos parâmetros urbanísticos para a geração de cidades hospitaleiras”.

#### INFORMAÇÕES DOS AUTORES (AS)



ii VALÉRIA FERRAZ SEVERINI - Pós-doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Turismo pela Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH-USP). E-mail: [valferraz@yahoo.com](mailto:valferraz@yahoo.com)

iii ALEXANDRE PANOSSO NETO - Livre-docente pela Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH-USP). E-mail: [panosso@usp.br](mailto:panosso@usp.br)

iv JOSEFA LAIZE SOARES OLIVEIRA - Mestranda em Turismo pela Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH-USP). E-mail: [laizeoliveira@usp.br](mailto:laizeoliveira@usp.br)

v O Estatuto da Cidade exige a elaboração de Plano Diretor em quatro situações: (a) cidades com mais de vinte mil habitantes; (b) cidades integrantes de regiões metropolitanas e/ou aglomerações urbanas; (c) cidades integrantes de áreas de especial interesse turístico e; (d) cidades inseridas na área de influência de grandes empreendimentos com grande impacto ambiental.

vi Utiliza-se nessa pesquisa a classificação de Camargo (2003) que entende que a hospitalidade enquanto instância social e se desenvolve em quatro categorias: doméstica, pública, comercial e virtual. Vale mencionar que a hospitalidade urbana é derivada da hospitalidade pública.

vii Para Grinover (2007), uma cidade é hospitaleira em função da coexistência de três dimensões fundamentais: acessibilidade, legibilidade e identidade. Em sua última obra (2016), o autor expandiu a dimensão acessibilidade para mobilidade e acrescentou a dimensão cidadania.

viii O *Programa de Regionalização do Turismo* é um programa do governo federal implantado pelo Ministério do Turismo em 2013. Tem como objetivo “subsidiar a estruturação e qualificação dessas regiões, buscando fortalecer a identidade local”. Como parte do Programa, foi elaborado o *Mapa do Turismo Brasileiro* - instrumento que guia a atuação dos Órgãos Estaduais de Turismo no desenvolvimento de políticas públicas que orientem os investimentos para cada região.

ix 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. E os Recuos Mínimos (frontal, laterais e de fundo) definem as áreas não edificantes do lote.

x Gabarito determina a altura máxima da edificação, em metros ou em número de pavimentos.

xi Inseridos no item Parâmetros de Ocupação do Solo, esses dois instrumentos urbanísticos *limite de vedação da testada do lote* e *fachada ativa* estão previstos na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo (Lei 16.402/16).