



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Turismo e Hospitalidade Urbana: repensando a sustentabilidade das grandes cidades...

Tourism and Urban Hospitality: rethinking the sustainability of big cities

Turismo y Hospitalidad Urbana: repensando la sostenibilidad de las grandes ciudades

SEVERINI, Valéria Ferraz (1)

(1) Professora Doutora, Faculdades de Artes Alcântara Machado, FIAM FAAM, São Paulo, SP, Brasil; email: valferraz@yahoo.com



Turismo e Hospitalidade Urbana: repensando a sustentabilidade das grandes cidades...

Tourism and Urban Hospitality: rethinking the sustainability of big cities

Turismo y Hospitalidad Urbana: repensando la sostenibilidad de las grandes ciudades

RESUMO

Procurando investigar soluções alternativas de planejamento urbano para grandes cidades, este trabalho discute como diretrizes urbanísticas aliadas a intervenções no espaço público podem se tornar modelos sustentáveis de turismo e desenvolvimento urbano. Inicialmente o trabalho abre uma discussão sobre a atratividade das grandes cidades e os motivos pelos quais os grandes centros urbanos são os lugares mais procurados para se viver e visitar. Em seguida a pesquisa aborda o tema da sustentabilidade urbana e investiga sua relação com a qualidade ambiental urbana, presente em Planos e Projetos Urbanos de grandes cidades. São apresentados então dois conceitos de desenvolvimento urbano que procuram, de um lado, otimizar o uso do solo e torná-lo sustentável e, de outro, oferecer qualidade de vida a moradores e turistas (ou hóspedes) proporcionando uma estadia agradável. São eles: o conceito de “cidade compacta”, que trata de diretrizes na escala macro, e o conceito de “cidade hospitaleira”, que ressalta a importância do desenho urbano na escala do pedestre.

PALAVRAS-CHAVE: planejamento urbano, cidade compacta, hospitalidade urbana, desenho urbano

ABSTRACT

Searching to investigate alternative solutions to urban planning big cities, this paper discusses how the urban public space guidelines associated with interventions in public space can become sustainable models of tourism and urban development. Initially, the work opens a discussion on the attractiveness of big cities and the reasons why the major urban centers are the most popular to live and visit places. Then the research discourses the issue of urban sustainability and investigates its relation with the urban environmental quality, present in plans and urban projects of big cities. Then two concepts of urban development are presented seeking on the one hand, optimize the use of land and make it sustainable and on the other, provide quality of life for residents and tourists (or guests) providing a pleasant stay. They are: the concept of "compact city", which deals with guidelines on the macro scale, and the concept of "hospitable city", which highlights the importance of urban design at the scale of the pedestrian.

KEY-WORDS: urban planning, compact city, urban hospitality, urban drawing

RESUMEN

Buscando investigar soluciones alternativas a la planificación urbana grandes ciudades, este trabajo analiza cómo las directrices urbanísticas aliadas las intervenciones en el espacio público pueden convertirse en modelos sostenibles de turismo y el desarrollo urbano. Inicialmente, el trabajo abre un debate sobre el atractivo de las grandes ciudades y las razones por las que los grandes centros urbanos son los más buscados para vivirse y visitarse. A continuación, la investigación aborda el tema de la sostenibilidad urbana y se investiga su relación con la calidad ambiental urbana, presente em los planes y proyectos urbanos de grandes ciudades. Se presentan entonces dos conceptos de desarrollo urbano que buscan, por un lado, optimizar el uso de la tierra y hacerla sostenible y, por otro, proporcionando una calidad de vida para los residentes y turistas proporcionando una estancia agradable. Ellos son: el concepto de "ciudad compacta", que trata de directrices sobre la escala macro, y el concepto de "ciudad hospitalaria", que pone de relieve la importancia del diseño urbano en la escala del peatón.

PALABRAS-CLAVE: directrices, sumisión, artículo, modelo



1 DESTINO PREFERIDO: AS GRANDES CIDADES

Segundo o IBGE, uma “metrópole”, entendida aqui como “grande cidade”, se distingue não só pelo tamanho, mas por sua influência do ponto de vista econômico, político e sociocultural em um âmbito local, regional, nacional ou global. As oportunidades são imensas, assim como são imensos os desafios.

Enquanto que há algumas décadas atrás os maiores aglomerados urbanos se encontravam na Europa e na América do Norte, hoje em dia boa parte das grandes cidades encontram-se em países subdesenvolvidos¹, apresentando graves problemas de sustentabilidade e qualidade de vida. O crescimento destas cidades nem sempre veio acompanhado de um desenvolvimento urbano e social e de um aumento compatível da infraestrutura de forma sustentável, gerando muitas vezes uma degradação ambiental expressada, por exemplo, pelo: esgotamento de energias fósseis e minerais, alterações climáticas e desmatamento desenfreado. Mas os problemas não se restringem às questões ambientais. Essa expansão descontrolada pode desregular e inflacionar os mercados imobiliários, levar a um planejamento habitacional deficiente e, em alguns casos, originar o convívio lado a lado de situações extremas de pobreza e riqueza, promovendo tensões sociais.

Ainda assim, as grandes cidades são os lugares mais visitados do planeta². O que será que leva milhares de pessoas a optarem a viver, trabalhar e visitar as grandes cidades?

Para Glaeser (2011), gente atrai gente. Para o autor, os centros urbanos são a maior invenção de nossa espécie e têm sido os motores de inovação desde a época de Platão e Sócrates. As cidades sempre foram e continuam sendo produtoras de ideias, de conhecimento. Elas são inovadoras. Para o autor, a grande prosperidade de cidades como Londres, Bangalore, Tóquio e Nova Iorque surge da capacidade de produzir novos pensadores. Segundo o autor, cidades significam proximidade e intimidade e nos permitem trabalhar, passear, estudar juntos. Dessa forma, elas concentram talentos, fazendo com que a proximidade com outras pessoas permita que o conhecimento se espalhe e se aprimore.

E essa concentração de talentos, concentrada principalmente nos grandes centros urbanos, é a chave do sucesso das chamadas cidades globais. Termo criado por Sassen (1991), essas cidades possuem uma capacidade organizacional e tecnológica que as permite separar o processo produtivo em diferentes localizações, ao mesmo tempo em que reintegra sua unidade por meio de conexões de telecomunicações e de flexibilidade. As cidades globais estão ligadas a outras cidades principais, de igual ou maior importância, e ligadas a uma variedade de centros urbanos e rurais, em nível regional e nacional (LOPES, 2007). Isso faz com que elas se tornem os centros, por excelência, da produção e do consumo, e faz delas também os grandes centros de distribuição e os grandes nós da circulação.

Nesse contexto, algumas atividades acabaram se tornando fundamentais para a vida econômica globalizada e para o turismo urbano - atividade que passa a ser fundamental nesse novo tipo de

¹ Em 1º lugar está Xangai, na China, com 17,80 mi, em 2º lugar está Lagos, na Nigéria, com 16 mi, em 3º lugar Karachi, no Paquistão, com cerca de 14 mi, em 4º lugar Istambul na Turquia com 13,90 mi e em 5º está Mumbai na Índia com 12,50 mi. São Paulo aparece na 7ª posição com 11,80 milhões de habitantes. Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Anexo:Lista_das_cidades_mais_populosas_do_mundo

² Segundo a “Euromonitor International’s top city destinations ranking”, dentre as 20 cidades mais visitadas em 2011, boa parte têm mais de 5 milhões de habitantes, entre elas: Londres, Bangkok, Singapore, Kuala Lumpur, Nova Iorque, Dubai e Paris. Para lista completa acessar: <http://blog.euromonitor.com/2012/01/euromonitor-internationals-top-city-destinations-ranking1-.html>

produção descentralizada. Chamado por Santos (2008) de novo terciário e definido por Castells (2001) como serviços avançados, as atividades relacionadas a finanças, bens imobiliários, consultorias, propaganda, projetos, marketing, relações públicas, segurança e inovação científica ajudam na dinâmica urbana de grandes cidades gerando oportunidades e demandas das mais variadas. Segundo Castells (2001), os serviços avançados aumentaram substancialmente sua participação nos índices de emprego e no PIB da maioria dos países e apresentam o maior crescimento de empregos e taxas mais altas de investimento nas principais áreas metropolitanas do planeta.

Conhecidas por sediar as melhores universidades e centros de pesquisas, excelentes hospitais e clínicas, oferecer ótimas oportunidades de trabalho e de negócios e uma programação cultural rica, as grandes cidades conseguem reunir, no mesmo espaço físico, diferentes atividades urbanas para variados grupos sociais com diversos propósitos (VARGAS, 2000). Isso torna as grandes cidades os lugares turísticos mais procurados em todo o planeta. E o fato delas possuírem esta diversidade tão grande de atrativos faz com que os próprios moradores possam usufruir de toda essa variedade, tornando-se, muitas vezes, turistas em sua própria cidade.

Segundo Allis (2012), em recente pesquisa realizada pela empresa de turismo e eventos da cidade de São Paulo (SPTuris) é possível verificar que os maiores fluxos de visitantes são formados por moradores da Região Metropolitana de São Paulo. A pesquisa mostra que, em praticamente todos os eventos esportivos e culturais, há predominância de público local. Citando uma pesquisa realizada em 2010, o mesmo autor comenta que os moradores da cidade de São Paulo representam o grupo com maior contribuição para o total de visitantes dos atrativos: Museu da Língua Portuguesa (52%), Espaço Raymundo Magliano – Bovespa (70,3%) e Prédio Martinelli (66,4%)³. Situação que se repete na capital francesa, onde 22% dos visitantes do Museu do Louvre eram provenientes de Paris entre os anos de 1996 e 1996.

Além disso, a escala urbana das grandes cidades possibilita absorver e justificar certos custos altos de infraestrutura, transportes e lazer (GLAESER, 2011). Os museus, por exemplo, precisam de grandes e caras exposições e de estruturas atraentes e capazes de receber as obras. Nas grandes cidades, esses custos fixos tornam-se mais acessíveis por serem compartilhados por milhares de visitantes e frequentadores. Não se trata de afirmar que morador seja turista, mas parece razoável “tratar turistas e moradores como sujeitos da mesma atividade, convivendo em suas experiências urbanas e compartilhando espaços e serviços urbanos” (ALLIS, 2012, p. 235). Continuando, o autor afirma que o sujeito do turismo urbano não é o turista, mas o “consumidor de lugar”.

2 SUSTENTABILIDADE URBANA: UM TEMA MULTIDISCIPLINAR

Sustentabilidade é a capacidade do ser humano em manter-se em um determinado meio ambiente sem comprometer os recursos naturais para as gerações futuras. Já o conceito de sustentabilidade urbana é mais complexo e abrange um leque maior de conceitos. Para Gomes (2009), a sustentabilidade urbana pode ser encarada como um cruzamento de três valores essenciais: econômicos, sociais e ecológicos. O primeiro valor, o econômico, diz respeito aos modos de exploração e gestão do capital buscando uma inovação e uma gestão eficaz do capital

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

de forma a sustentar o crescimento. Já os valores sociais buscam a igualdade, a diversidade e a satisfação das necessidades básicas, que divergem de sociedade para sociedade. E os valores ecológicos tem como objetivo aumentar ou manter a qualidade do ar, da água e do solo, apoiando a biodiversidade. Para Silva & Vargas (2001), a cidade deve ser entendida como um ecossistema, uma unidade ambiental, dentro da qual todos os elementos e processos do ambiente são inter-relacionados e interdependentes.

A sustentabilidade urbana visa, portanto, o desenvolvimento sustentável das cidades e a melhoria da qualidade de vida de sua população. Nesse sentido, ela se aproxima da “qualidade ambiental urbana”, que está intrinsecamente ligado ao de qualidade de vida urbana e refere-se à capacidade e às condições do meio urbano em atender às necessidades de seus habitantes. Para Vargas e Ribeiro (2004), o conceito qualidade ambiental urbana está ligado a dois outros conceitos: (a) Ecossistema urbano, que é caracterizado pela presença da atividade humana na transformação do ambiente natural; e (b) Qualidade de vida, normalmente associada às ordens sociais, ambientais e perceptivas. De acordo com Maslow (1954), qualidade de vida está associada à teoria das necessidades básicas do ser humano, sendo que a capacitação (profissional), encontrada mais facilmente nas grandes cidades, está situada na camada mais avançada na cadeia classificada pelo autor⁴.

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

De modo ainda muito tímido e muitas vezes presente apenas no discurso, a preocupação com a sustentabilidade urbana começa a fazer parte da agenda das políticas públicas de grandes cidades. O marco inicial desta preocupação nacional surge durante a “Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento”, realizada no Rio de Janeiro, em 1992. Durante a conferência, cria-se a “Agenda 21”⁵, um documento que estabeleceu um pacto pela mudança do padrão de desenvolvimento global para o século XXI consolidando a ideia de que a conservação do meio ambiente deve reconduzir a sociedade rumo ao novo paradigma de desenvolvimento humano e não mais ser guiado pelos índices que constituem os atuais Sistemas de Contas Nacionais, como, por exemplo, o Produto Interno Bruto – PIB. Um década mais tarde, em 2001, a ONU (Organização das Nações Unidas) lançou a “Declaração do Milênio” adotada pelos 191 estados membros que definia diretrizes de crescimento sustentável para países em desenvolvimento, mas que poderia ser adotado para todos os países. Dos oito objetivos, apenas um era focado na sustentabilidade, o que confirma a multidisciplinaridade do tema⁶.

⁴ Para o autor qualidade de vida está associada às necessidades básicas hierarquicamente definidas como: (1) fisiológicas: fome, sono; (2) de segurança: estabilidade, ordem; (3) de amor e pertença: família, amigos; (4) de estima: respeito, aceitação; (5) de auto-realização: capacitação.

⁵ A ideia de utilizar o termo “agenda” veio da intenção de fixar um compromisso que expresse o desejo de mudanças das nações do atual modelo de civilização para outro, em que predomine o equilíbrio ambiental e a justiça social.

⁶ Os 8 (oito) objetivos para o milênio foram assim definidos: (1) erradicar a extrema pobreza e a fome; (2) universalizar a educação primária; (3) promover a igualdade entre sexos e a autonomia das mulheres; (4) reduzir a mortalidade infantil; (5) melhorar a saúde materna; (6) combater o HIV, a malária e outras doenças; (7) garantir a sustentabilidade ambiental; (8) estabelecer uma parceria mundial para o desenvolvimento.

Grandes cidades passam então a incorporar a preocupação com a qualidade ambiental urbana em seus Planos e Projetos Urbanos. São Paulo foi uma delas. Com o objetivo de construir uma visão estratégica de longo prazo para a capital paulista, o “SP 2040 – A cidade que queremos” (lançado em 2012) tinha como objetivo principal oferecer diretrizes de planejamento urbano apontando novas formas de organização social, econômica, urbana e ambiental que resultassem em melhores condições de vida para a população. Procurando abordar uma gama de assuntos multidisciplinares e por meio de projetos em escalas diversas, o SP 2040 apresentou o Plano em cinco grandes eixos estruturadores e seis projetos catalisadores⁷.

A abordagem em diversas escalas pode traduzir e interpretar a cidade de diferentes pontos de vista e oferecer uma visão ampla das condicionantes e determinantes que agem sobre o território. Ao mesmo tempo, permite ao urbanista uma percepção local mais coerente com as dinâmicas regionais que atuam na produção do espaço. A percepção das escalas pode se associar aos estudos de indicadores urbanísticos e apontar a espacialização urbana de forma eficaz, vislumbrando o planejamento urbano e regional integrado e sustentável que, por sua vez, otimiza a aplicação de recursos em médio e longo prazo, possibilitando políticas urbanas mais qualitativas (SILVA & ROMERO, 2011).

Assim como o SP 2040, o Plano para Chicago 2040 - “Go to Chicago 2040” -, lançado em 2010, buscou a opinião dos moradores para elaborar um plano que definisse políticas capazes de orientar a resolução de desafios na rotina da população local, articulando as possibilidades de aplicação desses anseios na prática do planejamento metropolitano. Com quatro grandes eixos⁸, o Go to Chicago 2040 destacou, entre outros assuntos, a importância do senso local, da habitabilidade pelo uso do solo e habitação, da presença de espaços públicos, como parques e espaços abertos, do transporte público eficiente entre outros. Já o Plano de Nova Iorque para 2030 – o “PlaNYC 2030”, realizado em 2007, tinha como meta principal preparar a cidade para a chegada de mais um milhão de habitantes, fortalecendo-a nos setores da economia, do meio ambiente e principalmente, na qualidade de vida para todos os nova-iorquinos. Dentre as dez metas estabelecidas⁹, as intervenções urbanísticas e sociais se destacavam de forma a aprimorar a qualidade de vida para os moradores por meio da implantação de mais áreas verdes e espaços públicos e do aumento da rede de transporte público.

É nas grandes cidades que ocorre o consumo da quase totalidade dos produtos e serviços que utilizam materiais e recursos provenientes do meio ambiente. Neste cenário, não há melhor lugar para exercitar uma mudança no padrão urbano do que os grandes centros urbanos. Dessa forma, são apresentados dois modelos sustentáveis de planejamento urbano: a cidade compacta e a cidade hospitaleira. Trabalhando com escalas diferentes, esses modelos buscam adotar padrões eficientes de consumo do solo urbano aliados a diretrizes urbanísticas que intensificam o uso do espaço público.

⁷ O SP 2040 definiu cinco eixos estruturadores: (1) coesão social; (2) desenvolvimento urbano; (3) melhoria ambiental; (4) mobilidade; (5) oportunidade de negócios; e seis projetos catalisadores: (1) cidade 30 minutos; (2) comunidades; (3) rios vivos; (4) parques urbanos; (5) polos de oportunidades; (6) cidade aberta.

⁸ O “Go to Chicago 2040” apresenta 4 eixos principais, os quais possuem diferentes recomendações e ações: (1) comunidades habitáveis; (2) capital social; (3) governança eficiente e (4) mobilidade regional. Fonte: <http://www.cmap.illinois.gov/2040/main>

⁹ O PlaNYC 2030 tem como meta aprimorar questões ligadas a: (1) habitação e bairros; (2) parques e espaço público; (3) áreas contaminadas; (4) canalização; (5) abastecimento de água; (6) energia; (7) qualidade do ar, (8) resíduos sólidos; (9) mudanças climáticas; (10) transporte.

Fonte: <http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/theplan/the-plan.shtml>

3 A CIDADE COMPACTA

O crescimento de boa parte das grandes cidades ocorreu de forma dispersa e chegou muitas vezes até seus limites naturais. Este tipo de ocupação, conhecida como “urban sprawl”, gera um conflito econômico e problemas ambientais graves, face a ocupação sobre a paisagem natural, eliminando florestas, se apropriando dos recursos naturais, aumentando a demanda por consumo e energia e produzindo resíduos em excesso (SILVA & ROMERO, 2011). Entre os motivos dessa ocupação dispersa estão: (1) a saturação dos centros urbanos e os elevados preços do solo que obrigam a população a deslocar-se para as periferias em busca de terras mais acessíveis e (2) a busca por áreas de habitação (normalmente monofuncionais) de zonas de baixa densidades por uma classe social média/média alta¹⁰ (GOMES, 2009). Além disso, a dispersão urbana exige um intenso uso de veículos o que acarreta na poluição do ar, bem como da impermeabilização do solo decorrentes da pavimentação excessiva, transformando o sistema viário em um verdadeiro estruturador do território (SILVA & ROMERO, 2011).

As tendências de crescimento por meio de espaços de baixa densidade já não atendem as demandas atuais de sustentabilidade para as grandes cidades e passa-se a pensar na intensificação do solo por meio de densidades elevadas e uso de solo diversificado. Surge então o conceito de “cidade compacta”, que procura resolver os seus problemas dentro dos seus próprios limites, evitando o “urban sprawl” e o consumo de mais terrenos (GOMES, 2009). Com uma ideia relativamente simples, o conceito de cidade compacta promove o adensamento em trechos da cidade dotados de rica infraestrutura urbana. Ou seja, são incentivadas zonas mistas de alta densidade próximas a eixos de transporte público de alta capacidade¹¹.

Os benefícios deste modelo são inúmeros para as grandes cidades. Um deles é a proximidade entre a origem e o destino das viagens que faz com que as distâncias se encurtem. Isso permite que o deslocamento das pessoas seja feito a pé ou de bicicleta, reduzindo a dependência do automóvel e diminuindo a emissão de gases poluentes e o gasto com energia, além de ajudar na saúde e no bem estar das pessoas. Para Rueda (1999), a minimização do consumo de materiais, energia e água, bem como a otimização de infraestrutura, o aumento da complexidade dos sistemas e coesão social destacam a supremacia do modelo de cidade compacta sobre o modelo espraiado na promoção da sustentabilidade urbana.

A relação entre os transportes e a política de usos do solo é recíproca, ou seja, tanto o uso do solo influencia o modo de deslocamento da população, como o sistema de transportes influencia o uso do solo. A manipulação do uso do solo é uma das ferramentas para induzir o modo como a população realiza as atividades humanas (GOMES, 2009). Contudo, cada cidade enfrenta os seus próprios problemas, e as suas pré-existências não permitem a aplicação de modelos padrões, ou universais. Nesse sentido, a cidade compacta ganha força pois pode ser aplicada apenas em partes do território.

¹⁰ Vale lembrar que a suburbanização aplicada no Brasil é completamente diferente do fenômeno de periferização na Europa e EUA, nos quais o espalhamento urbano é resultado de um planejamento burguês das periferias e consequente abandono dos centros urbanos antigos à procura de melhor qualidade de vida. No Brasil, a periferização ocorre de forma desordenada e não planejada, resultando em dois tipos de situação: (a) cortiços e favelas; (b) condomínios fechados. Ambos casos, seguem a lógica de espalhamento urbano de forma não planejada e incoerente com as novas discussões urbanas de sustentabilidade, densidade e diversidade.

¹¹ O Metrô e o Trem são exemplos de sistema de transporte público de alta capacidade, ou seja, conseguem transportar em média 80.000 passageiros/hora sentido. Já os chamados sistemas de média capacidade que levam cerca de 40.000 passageiros/hora sentido e estão disponíveis nos modelos conhecidos como: corredores de ônibus segregados (tipo BRT - Bus Rapid Transit), VLT (Veículos Leve sobre Trilhos) e Monotrilhos.

Baseada no tripé “uso do solo, transporte coletivo e circulação”, parte da cidade de Curitiba utiliza os conceitos de cidade compacta. Na nova lei de zoneamento, aprovada em 1975 (Lei 5.234)¹², o uso do solo, seus desdobramentos de coeficiente de aproveitamento e de gabarito, foram atrelados às concepções dos Eixos Estruturais e do Sistema de Transporte Coletivo. O desenvolvimento do sistema trinário dos Eixos Estruturais, teve como principal artéria uma Via Central de tráfego lento, onde deveria se concentrar o comércio e por onde circularia os ônibus expressos, do tipo BRT¹³. As vias das outras quadras se transformariam em Vias Rápidas, uma no sentido centro-bairro e outra em sentido inverso. Depois de implantados, os Eixos Estruturais, onde se localizam os edifícios de maior altura, se apresentam como uma megaestrutura para Curitiba, definindo seu desenho urbano. Nas áreas contíguas das estruturais, caracterizadas como ZR4 (zonas residenciais), foi permitida a execução de edifícios de média densidade, com seis a dez pavimentos (GNOATO, 2006).

Figura 01: Princípio de adensamento da Cidade de Curitiba, onde: (1): Via Central de Tráfego Lento; (2) Vias Rápidas; (3) Edifícios altos.



Fonte: <http://www.skyscrapercity.com>

A seguir, é possível perceber nas Figuras 2 e 3 como as áreas de alta densidade estão próximas aos eixos de estruturação do transporte coletivo da cidade de Curitiba.

¹² Desenvolvida pelo IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba), <http://www.ippuc.org.br/default.php>

¹³ O BRT (Bus Rapid Transit) é um sistema de transporte coletivo que se diferencia de um corredor de ônibus pois é implantado em faixa exclusiva e segregada, possui embarque e desembarque no mesmo nível do veículo para tornar o embarque mais rápido, possui sistema pré-pago da tarifa, possui veículos modernos e com tecnologias mais limpas e proporciona integração com outros modais.

Figura 02: Mapa da Densidade de Ocupação - Plano Diretor de Curitiba.

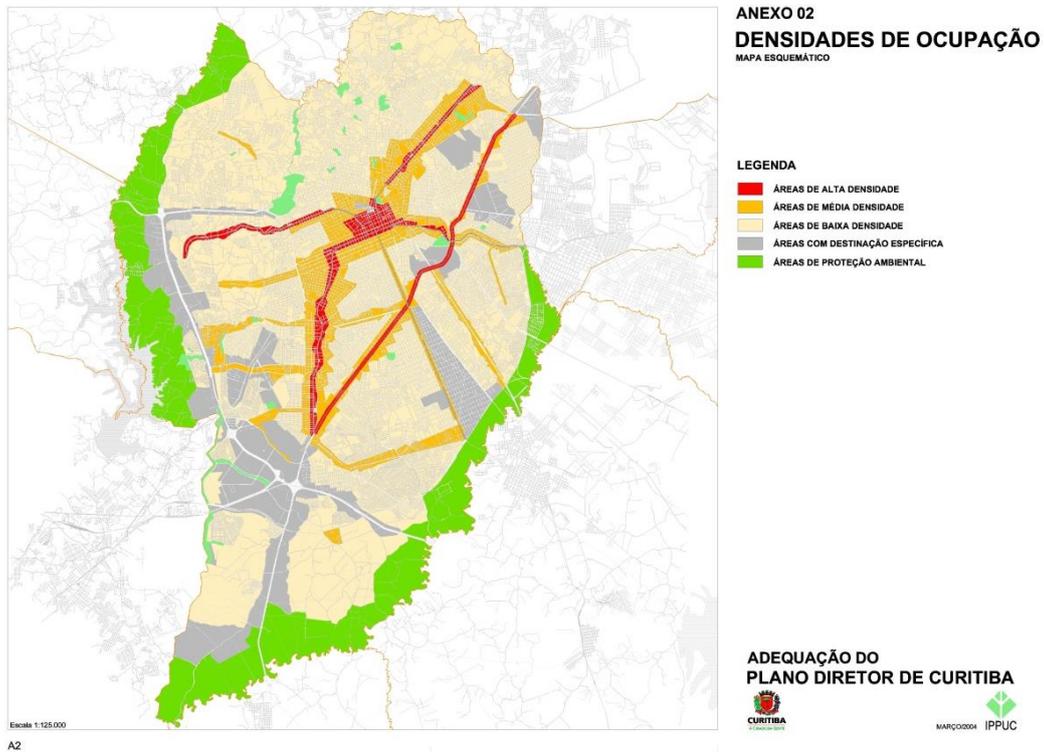
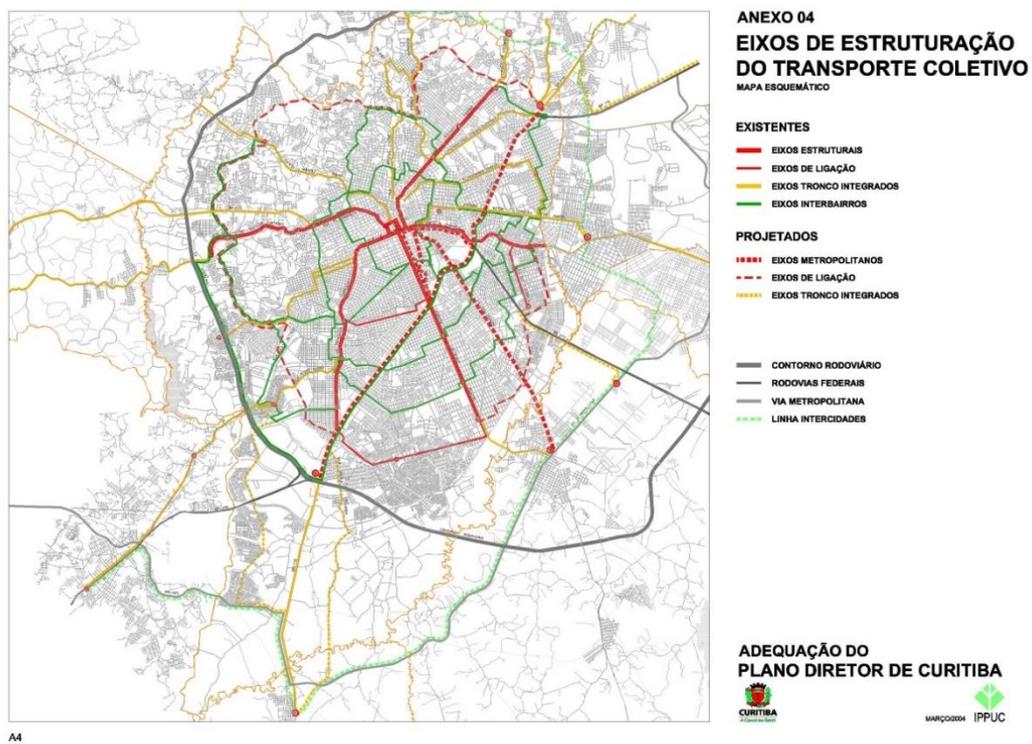


Figura 03: Mapa dos Eixos de Estruturação do Transporte Coletivo - Plano Diretor de Curitiba.



O Projeto de Revisão do Plano Diretor Estratégico da cidade de São Paulo (PL 688/13), recém aprovado, também incorpora diretrizes que se encaixam no conceito de cidade compacta. As alterações sugerem que o adensamento habitacional se concentre em locais com ampla oferta de transporte público. Para tanto, o plano propõe o acréscimo dos limites de adensamento em um raio de cerca de 200 m dos corredores de ônibus e 400 m das estações metroferroviárias. A ideia é desestimular o uso do automóvel por meio da restrição da construção de garagens em novos prédios nessas regiões estabelecendo um número máximo de vagas por unidade em empreendimentos residenciais multifamiliares.

A intensificação do uso e da ocupação do solo é melhor aplicada em áreas com infraestrutura ociosa (redes de água, luz, esgoto, telefone e gás encanado) e com oferta de equipamentos públicos (hospitais, creches e escolas). Por este motivo, a proposta de cidade compacta está diretamente ligada aos projetos de reabilitação em áreas centrais que incentivam a reutilização de edifícios antigos e a implantação de uma diversidade de funções, garantindo assim a otimização de áreas historicamente consolidadas¹⁴. A aplicação dos conceitos de cidade compacta depende ainda de uma capacidade governamental para financiar as infraestruturas e equipamentos públicos necessários, além de pessoal capacitado para fazer o gerenciamento dessa nova cidade, o que inclui tornar a cidade mais rentável e atraente. Isso vai beneficiar a qualidade de vida assim como torná-las mais atraentes do ponto de vista do turismo.

4 A CIDADE HOSPITALEIRA

Os modelos alternativos de planejamento urbano que visam o adensamento e o uso intenso do espaço público precisam vir acompanhados de soluções urbanísticas que garantam um bom convívio entre os seres humanos. Caso contrário, viver nas chamadas cidades compactas não será uma experiência agradável. Apesar de ser um conceito relativamente novo, a hospitalidade urbana parece ser fundamental importância para subsidiar políticas públicas no tocante às ações para melhorar a qualidade de vida de seus moradores e para aprimorar as condições de atratividade do turismo (FERRAZ, 2013). Afinal, uma cidade quando é boa para se morar também o é boa para se visitar. E não ao contrário.

Tida como uma atividade milenar e motivada por diversas razões, entre elas sociais, religiosas e econômicas, a hospitalidade é o ato de receber, alojar, alimentar e entreter pessoas fora de seu habitat natural (CAMARGO, 2004). Embora seja frequentemente associada ao turismo, a ciência da hospitalidade abrange um leque maior de possibilidades pois estuda tanto as necessidades do turista quanto as relações sociais que se estabelecem entre o ser que recebe (anfitrião) e o ser que é recebido (hóspede) em um determinado espaço. Espaço este que, na esfera da hospitalidade urbana, diz respeito ao espaço público (ruas, calçadas, praças, largos, parques etc.) e ao espaço privado de uso público (como restaurantes, cafés, bares etc.)¹⁵.

¹⁴ Elaborado para a área central da cidade de São Paulo, o *Projeto Nova Luz* foi desenvolvido em 2011 e incorporou diretrizes do modelo de cidade compacta. Entre eles: o incremento da área destinada para o uso residencial, propiciando o aumento da densidade demográfica e a criação de uma rede de espaços públicos capazes de receber melhor os usuários da região. O Projeto, que seria implantado por meio de uma Operação Urbana Consorciada, foi cancelado em 2013 pela gestão atual da Prefeitura Municipal de São Paulo. Fonte: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/arquivos/nova_luz/201108_PUE.pdf

¹⁵ Para maiores informações ver Ferraz (2013).

Parte-se do princípio que a sensação de acolhimento e bem estar nas grandes cidades está diretamente ligada à qualidade de seu espaço público, que por sua vez, está atrelada a uma série de características vinculadas ao desenho urbano. Nesse sentido, a hospitalidade urbana busca valorizar a escala do pedestre a partir da compreensão de que a estrutura da cidade e a complexidade dos fatos urbanos se dá a partir de uma análise do bairro. Isso reforça a teoria de Rossi (1982), que defende que a apreensão da cidade se dá por meio de trechos urbanos, pequenas partes.

A “cidade hospitaleira” visa garantir uma somatória de sensações de bem-estar e de acolhimento a moradores e turistas provenientes de qualidades urbanísticas e sociais (FERRAZ, 2013). Segundo Ferraz (2013), boa parte destas qualidades decorre de intervenções físicas feitas pelo homem, de ordem natural ou subjetiva. A malha viária, o tamanho dos lotes, a disposição dos espaços públicos, o desenho das praças, as diferentes tipologias, a arborização viária e os materiais construtivos são exemplos de intervenções humanas que podem ser implantadas em prol da hospitalidade urbana. Já o clima, o relevo, a hidrografia e a vegetação podem ser considerados incorporados e amenizados, quando necessários, pelas intervenções físicas. Isto é, as características naturais do espaço podem ser evidenciadas e absorvidas através do desenho urbano. Já os atributos associados à história de vida de cada pessoa e a bagagem pessoal (lembranças, identidade e preferências pessoais) que cada um traz ao visitar uma nova cidade, são percepções particulares de cada indivíduo e dificilmente podem ser incorporadas nas intervenções. Tomando como referência o trabalho pioneiro de Grinover (2007) e uma série estudos de caráter multidisciplinar¹⁶, Ferraz (2013) defende que o espaço urbano de uma grande cidade é hospitaleiro em função de quatro atributos espaciais de hospitalidade urbana: **diversidade, permeabilidade, legibilidade e conforto**.

Assim como na cidade compacta, a **diversidade** é bem vinda na cidade hospitaleira. A variedade de usos e de atividades de um trecho urbano revela a gama de oportunidades de encontros, de compras e de negócios deste lugar. Além disso, a diversidade de usos atrai uma diversidade de pessoas, logo maior é sua receptividade - o que é bom para o turismo. Os visitantes se sentem mais à vontade, pois as chances de encontrar alguém com as mesmas características aumentam. E uma coisa, atrai a outra. Afinal, como nos diz 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 atraída”. O que reforça a opinião de Madden (2002), que afirma que a diversidade das atividades (ou usos urbanos) é a base para um lugar de sucesso. Elas são a razão pela qual as pessoas visitam o lugar pela primeira vez e o motivo pelo qual elas retornam.

Além das propostas de zonas mistas de alta densidade, propostas na cidade compacta, a cidade precisa de intervenções mais pontuais. Os edifícios multifuncionais são uma boa opção também para permitir a coexistência entre a habitação e os usos não residenciais e contribuir para o aumento de pessoas nas ruas nos mais variados horários do dia e da noite. Um exemplo de edifícios multifuncional é o Complexo Brascan Century Plaza, situado no bairro do Itaim Bibi em São Paulo. Ocupando $\frac{3}{4}$ da antiga fábrica de chocolates *Kopenhagen*, este edifício se utilizou no consagrado conceito de *Mixed Use Project*, e possui 3 torres (1 hotel/flat e 2 edifícios

¹⁶ Além de Grinover (2007), tomou-se ainda como referência estudos relacionados ao desenho urbano, tais como: Jane Jacobs (2000), Kevin Lynch (1997), Jan Gehl (2009 e 2011) e Madden (2002). Para lista completa de referências ver Ferraz (2013).

corporativos), centro de exposições, centro comercial no térreo - o chamado Open Mall, praça de alimentação e 6 salas de cinema. Além do Brascan Century Plaza, pode-se citar também o Conjunto Nacional na Avenida Paulista.

Figuras 04 e 05: Exemplos de edifícios multifuncionais: Conjunto Nacional e Brascan Century Plaza.



Fonte: Acervo pessoal, 2014.

E essa diversidade de usos no pavimento térreo presente nos dois exemplos acima citados, remete ao segundo atributo de hospitalidade urbana: a **permeabilidade**. Os terrenos permeáveis permitem que as pessoas passem por entre seus espaços internos para acessarem as ruas do entorno. O Brascan Century Plaza, por exemplo, pode ser acessado pelas três ruas: Joaquim Floriano, Bandeira Paulista e Tamandaré Toledo. Já o Conjunto Nacional pode ser acessado pelas Avenida Paulista, Rua Augusta, Alameda Santos e Rua Padre José Manoel.

Há ainda, uma outra forma de permear, mas desta vez com o olhar. Tanto para Jacobs (2000) quanto para Lynch (1997, p. 119), a visibilidade e o contato são qualidades imprescindíveis no espaço público. Utilizando o termo “olhos para a rua”, Jacobs (2000) defendia que as ruas devem facilitar as pessoas no sentido da interação, e as edificações devem promover a visibilidade e o contato. Para tanto, é preciso ver e ser visto. Além de acolhedor, a permeabilidade visual contribui para a sensação de segurança por meio da sensação de co-presença, isso é, “a presença de pessoas nos espaços públicos em movimento ou paradas que pressuponha a presença de outros indivíduos que não engajados em atividade compartilhada” (BRAGA, 2003, p. 23). Ou seja, não é preciso que se estabeleça o contato num primeiro momento, mas que haja ao menos o contato visual e a certeza de que há pessoas no estabelecimento ou na construção ao lado. Isso pode ser obtido por meio de vitrines, do posicionamento das janelas viradas para a calçada, da utilização de gradis e cercas ao invés de muros cegos. Mas vale mencionar, que essa permeabilidade visual tem sua eficácia completa quando os edifícios são implantadas no alinhamento do lote.

Figuras 06 e 07: Exemplos de permeabilidade física e visual: ruas internas e vitrines do interior do Conjunto Nacional e vitrines da Rua Padre João Manoel, próxima a Av. Paulista.



Fonte: Acervo pessoal, 2014.

A **legibilidade** é um atributo fundamental para a hospitalidade urbana. As referências visuais são fundamentais para a leitura de um lugar, entre eles: os edifícios excepcionais, a arte urbana (esculturas e grafite), a comunicação visual urbana, os marcos (obeliscos e monumentos honoríficos) e as diferentes tipologias arquitetônicas. Eles são uma referência e orientam o caminhar tanto turistas quanto moradores. Para Lynch (1997), legibilidade significa a facilidade com a qual as partes da cidade podem ser visualmente apreendidas, reconhecidas e organizadas de acordo com um esquema coerente. Segundo o autor, o habitante constrói por si mesmo uma imagem física de um lugar com a ajuda de sua experiência e de sua memória.

Essa imagem é produto tanto da sensação imediata quanto da lembrança de experiências passadas. Ainda assim, esta interpretação pode estar relacionada a critérios objetivos de avaliação. Daí a importância de conseguir identificar estas referências visuais.

Figuras 08 e 09: Exemplos de referências visuais: prédio do MASP (Av. Paulista) e Mosteiro São Bento (Largo de São Bento).



Fonte: Acervo pessoal, 2014.

É importante, portanto, que grandes cidades tenham conselhos ou órgãos de preservação e conservação do patrimônio edificado construído e comissões de proteção à paisagem urbana¹⁷.

Por meio do atributo **conforto** é possível identificar espaços confortáveis tanto no sentido físico e ambiental, através de elementos arquitetônicos e paisagísticos, quanto no sentido sensorial, por meio da relação entre largura das ruas e altura dos edifícios. Após uma pesquisa em mais de 1000 espaços públicos, Madden (2002) destacou o conforto como uma das qualidades fundamentais para os espaços públicos de sucesso¹⁸. Outro pesquisador, Gehl (2009), percebeu que o conforto (físico) é que garante um aumento da permanência nos espaços públicos. Para facilitar sua pesquisa, o autor separou as atividades cotidianas em três categorias: *necessárias*, *opcionais* e *sociais*¹⁹. O conforto físico interfere principalmente nas *atividades opcionais* e nas

¹⁷ Entre os órgãos envolvidos com a preservação do patrimônio na cidade de São Paulo, estão: o Departamento do Patrimônio Histórico (DPH) e o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental (Conpresp), ambos vinculados com a Secretaria Municipal de Cultura. Além dos municipais, da Secretaria Municipal de Cultura e Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat), da Secretaria de Estado da Cultura, e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), do Ministério da Cultura, também atuam na capital paulista.

¹⁸ As quatro qualidades são: (1) acessibilidade; (2) atividades; (3) conforto e (4) sociabilidade. A fim de ajudar a compreender melhor questões sociais e espaciais que interferem na vida em comunidade, um grupo formado na cidade de Nova Iorque criou, em 1975, o *Project for Public Spaces – PPS*¹⁸, da qual a autora faz parte. O PPS é uma organização não governamental que oferece assistência técnica, pesquisa, educação, planejamento e projeto. Sua missão é projetar espaços públicos que ajudem as comunidades. O projeto é baseado em programas de transporte, parques, praças e centros cívicos, mercados públicos, comunidades e edifícios públicos.

¹⁹ As atividades opcionais são aquelas realizadas quando as pessoas estão com tempo livre. As atividades sociais são aquelas que exigem a presença de outras pessoas. E as atividades necessárias são aquelas do dia a dia (MADDEN, 2002).

atividades sociais. Nestes casos, as condições do ambiente contribuem e muito para o aumento da permanência das mesmas no espaço público. Já os aspectos físicos do espaço público dificilmente contribuem para o aumento da permanência das pessoas nas ruas quando estas estão fazendo as *atividades necessárias*.

Ao rebater essas informações para o espaço público, estamos falando de: mobiliário urbano (bancos, lixeiras, postes de iluminação, orelhões, pontos de ônibus, bancas de jornal), banheiros públicos, materiais construtivos de qualidade, arborização viária, canteiros centrais e de refúgios de descanso. Recém implantados na cidade de São Paulo, os “parklets” são exemplos de conforto físico. Os parklets são mini-praças construídas sobre uma plataforma na área do leito carroçável (normalmente ocupam 2 vagas de zona rotativa – zona azul). Funcionam como uma extensão temporária da calçada para uso dos cidadãos e podem ser equipados com bancos, floreiras, mesas, guarda-sóis, aparelhos de educação física, paraciclos ou outro tipo de mobiliário urbano.

Figuras 10 e 11: Vistas do “parklet” localizado à Rua Padre João Manoel, em São Paulo.



Fonte: Acervo pessoal, 2014.

A sensação de conforto também pode ser percebido pela relação entre largura da rua x altura dos edifícios. Trata-se do conforto sensorial. Para Greenbie (1981), essa relação não deve ultrapassar o 2:1, ou seja, as edificações devem ter no máximo duas vezes a largura das ruas. Isso quer dizer que, se uma rua tiver, por exemplo, 12 metros, os edifícios devem ter aproximadamente 24 metros, cerca de oito pavimentos. Levando em consideração que adensamento não significa verticalização, essa relação até poderia ser levada para a cidade compacta. Contudo, se houver a necessidade de verticalização das cidades compactas essa sensação de confinamento pode ser amenizada de outras formas. Uma das formas, já vista no item permeabilidade e diversidade, é o incentivo da permeabilidade e da diversidade do pavimento térreo. Uma outra forma seria a ampliação da calçada, situação que pode ser obtida por meio de incentivos urbanísticos. Em trechos renovados da cidade, como aqueles inseridos nos perímetros das Operações Urbanas Consorciadas (OUCs)²⁰, o empreendedor, ao construir um novo edifício, “doa” alguns metros do recuo frontal, ampliando a calçada. Ao ampliar as calçadas o empreendedor pode aumentar seu potencial construtivo. Em contrapartida, ele pode construir mais pavimentos. Mesmo com o aumento do número de pavimentos, o edifício estará recuado, e a calçada ampliada, amenizando a sensação de “opressão” do pedestre.

²⁰ Prevista no Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001, a Operação Urbana Consorciada é definida como “o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental”.

A seguir, um croqui que demonstra a aplicação dos atributos espaciais de hospitalidade urbana na cidade compacta.

Figura 12: Aplicação dos atributos espaciais de hospitalidade urbana na cidade compacta.



5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os modelos alternativos de planejamento para as grandes cidades aqui apresentados reforçam a necessidade de se continuar propondo novas formas de apropriação do espaço urbano condizentes com as necessidades atuais da sociedade global e coerentes com a sinergia entre as esferas sociais, ambientais e econômicas. Em um mundo cada vez mais urbanizado, a hospitalidade urbana deve tomar força e passar a ser uma das maneiras utilizadas pelo homem para facilitar sua aproximação e melhorar o convívio com seus semelhantes.

REFERÊNCIAS

- ALLIS, Thiago. **Projetos urbanos e turismo em grandes cidades: o caso de São Paulo**. Tese de Doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2012.
- BRAGA, Andrea da Costa. **Morfologia, Transformação e Co-presença em centros urbanos: o caso do centro do Rio de Janeiro/RJ**. Dissertação de Mestrado. UFRS, 2003.
- CAMARGO, Luiz O. **Hospitalidade**. São Paulo: Aleph, 2004.
- CASELLA, Luana L. de Camargo. **Hospitalidade dos Espaços Públicos: possibilidades e dificuldades em torná-lo acolhedor**. Revista Hospitalidade, v. 3. 2006.
- CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede. Volume I. A era da informatização: economia, sociedade e cultura**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.
- FERRAZ, Valéria. **Medindo a hospitalidade urbana do Conjunto Nacional, em São Paulo**. In IV Colóquio (inter) nacional sobre o comércio e a cidade. UFU: Uberlândia, 2013.
- GEHL, Jan. **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009.
- GEHL, Jan. **Life Between Buildings**. Washington, DC: Island Press, 2011.
- GLAESER, Edward. **Os centros urbanos: a maior invenção da humanidade: como as cidades nos tornaram mais ricos, inteligentes, saudáveis e felizes**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.
- GNOATO, L. S. **Curitiba, cidade do amanhã: 40 depois. Algumas premissas teóricas do Plano Wilhelm-IPPUC**. Arquitectos, São Paulo, ano 06, n. 072.01, Vitruvius, maio 2006.
- GREENBIE, Barrie B. **Spaces: dimensions of the human landscape**. Mass, 1981.
- GRINOVER, L. **A hospitalidade, a cidade e o turismo**. São Paulo: Aleph, 2007.
- GOMES, Joana C. B. **A mobilidade e a teoria na cidade compacta. Caso de estudo: a cidade de Lisboa**. Dissertação de Mestrado. Instituto Superior Técnico. Universidade Técnica de Lisboa, 2009.



- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- LOPES, Rodrigo. **A Cidade Intencional. O planejamento estratégico de cidades**. São Paulo: Mauad, 2007.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MADDEN, Kathleen; SCHWARTZ, Andrew. **How to turn a place around: a handbook for creating successful Public Spaces**. NY, 2002.
- MASLOW, Abraham H. **Motivation Y Personalidad**. Barcelona: Sagitário, 1954.
- ROSSI, Aldo. **La arquitectura de la ciudad**. Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona, 1982.
- RUEDA, S. P. **Modelos e indicadores para ciudades más sostenibles: taller sobre indicadores de huella e calidad ambiental**. Barcelona, Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya, 1999.
- SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2008.
- SAO PAULO (cidade). Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. **SP 2040: a cidade que queremos**. São Paulo: SMDU, 2012.
- SASSEN, Saskia. **The global city: New York, London, Tokyo**. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1991.
- SILVA, Geovany; ROMERO, Marta Adriana. **O urbanismo sustentável no Brasil. A revisão de conceitos urbanos para o século XXI**. ArquiteXtos, São Paulo, ano 11, n. 129.08, Vitruvius, fev. 2011.
- SILVA, C.F.R.; VARGAS, M.A.M. **Sustentabilidade Urbana: raízes, conceitos e representações**. Revista Scientia Plena, Volume 6, Num. 03, 2010.
- VARGAS, Heliana C.; RIBEIRO, Heliana. (orgs.). **Novos Instrumentos de Gestão Ambiental Urbana**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.
- VARGAS, Heliana C. **Turismo nos grandes centros urbanos** – Texto publicado nos anais do IV Encontro Nacional de Turismo, Joinville, SC, novembro 2000.