

Coleção Desenvolvimento do Turismo
VOLUME 3

**CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS,
CIDADES HOSPITALEIRAS?**
**Identificando conceitos de
hospitalidade nos Planos Diretores
das cidades turísticas do Estado de
São Paulo**

Valéria Ferraz Severini
Alexandre Panosso Netto



PPGTUR - Programa de Pós-Graduação em Turismo
Escola de Artes, Ciências e Humanidades
Universidade de São Paulo

Edições EACH

Coleção Desenvolvimento do Turismo
VOLUME 3

**CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS,
CIDADES HOSPITALEIRAS?
Identificando conceitos de
hospitalidade nos Planos Diretores
das cidades turísticas do Estado de
São Paulo**

Valéria Ferraz Severini
Alexandre Panosso Netto

SÃO PAULO
Edições EACH
2023

DOI 10.11606/9786588503362



Esta obra é de acesso aberto. É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte e autoria e respeitando a Licença Creative Commons indicada

2023 – Escola de Artes, Ciências e Humanidades/USP
Rua Arlindo Bettio, 1000 – Vila Guaraciaba
Ermelino Matarazzo, São Paulo (SP), Brasil
03828-000

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Reitor
Vice-Reitor

Prof. Dr. Carlos Gilberto Carlotti Junior
Profa. Dra. Maria Arminda do Nascimento Arruda

ESCOLA DE ARTES, CIÊNCIAS E HUMANIDADES

Diretor
Vice-Diretor

Profa. Dr. . Ricardo Ricci Uvinha
Profa. Dra. Fabiana de Sant'Anna Evangelista

Conselho Editorial das Edições EACH

Profa. Dra. Isabel C. Italiano (Presidente - EACH/USP – Brasil)
Prof. Dr. Jefferson A. Mello (Vice-Presidente -EACH/USP – Brasil)
Profa. Dra. Ana Paula Fracalanza (EACH/USP – Brasil)
Analúcia dos Santos V. Recine (EACH/USP – Brasil)
Profa. Dra. Anna Karenina A. Martins (EACH/USP – Brasil)
Profa. Dra. Clara Vasconcelos (Universidade do Porto – Portugal)
Prof. Dr. Daniel Hoffman (Rutgers University - EUA)
Profa. Dra. Flávia Mori Sarti (EACH/USP – Brasil)
Maria Fátima dos Santos (EACH/USP – Brasil)
Prof. Dr. Michel Riaudel (Sorbonne Université – França)
Profa. Dra. Rosely A. Liguori Imbernon (EACH/USP – Brasil)
Profa. Dra. Verónica Marcela Guridi (EACH/USP – Brasil)

Publicação

Imagens: Valéria Ferraz Severini

Projeto Gráfico: Victor Braga Ramos

Revisão e diagramação: Atena Editora

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO-NA-PUBLICAÇÃO

Universidade de São Paulo. Escola de Artes, Ciências e Humanidades. Biblioteca.
Maria Fátima dos Santos (CRB-8/6818)

Severini, Valéria Ferraz.

Cidades litorâneas paulistas, cidades hospitaleiras? : identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo / Valéria Ferraz Severini, Alexandre Panosso Netto. – São Paulo : Edições EACH, 2023.

1 ebook. – (Coleção desenvolvimento do turismo; v. 3)

Capítulo 4, originalmente apresentado em formato cartilha com o mesmo título.

ISBN 978-65-88503-36-2 (recurso eletrônico)

DOI 10.11606/9786588503362

1. Turismo – São Paulo. 2. Turismo litorâneo – São Paulo. 3. Cidades turísticas – São Paulo. 4. Planejamento turístico – São Paulo. 5. Hospitalidade. I. Panosso Netto, Alexandre. II. Universidade de São Paulo. Escola de Artes, Ciências e Humanidades. Programa de Pós-graduação em Turismo. III. Título. IV. Série.

CDD 22. ed. – 910.98161

Como citar esta publicação no todo, segundo ABNT NBR 6023: 2018:

SEVERINI, Valéria Ferraz; PANOSSO NETTO, Alexandre. **Cidades litorâneas paulistas, cidades hospitaleiras?** : identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo. São Paulo: Edições EACH, 2023. 1 ebook. (Coleção desenvolvimento do turismo, 3). DOI 10.11606/9786588503362.

Como citar o capítulo desta publicação, segundo ABNT NBR 6023: 2018:

SEVERINI, Valéria Ferraz; PANOSSO NETTO, Alexandre. Título do capítulo. *In*: SEVERINI, Valéria Ferraz; PANOSSO NETTO, Alexandre. **Cidades litorâneas paulistas, cidades hospitaleiras?** : identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo. São Paulo: Edições EACH, 2023. p. xx-yy. (Coleção desenvolvimento do turismo, 3). DOI 10.11606/9786588503362.

Sumário

PREFÁCIO	18
Profa. Dra. Heliana Comin Vargas	
PALAVRAS INTRODUTÓRIAS.....	20
Prof. Dr. Luiz Octávio De Lima Camargo	
APRESENTAÇÃO.....	23
Profa. Dra. Valéria Ferraz Severini	
Prof. Dr. Alexandre Panosso Netto	
INTRODUÇÃO	26
1. A hospitalidade como uma dádiva do espaço	31
1.1. Gestores-anfitriões e hóspedes-cidadãos: dádiva e cidadania refletidas na qualidade do espaço público	34
1.2. Plano Diretor e sua relevância para o ordenamento do território turístico.....	40
1.3. Atributos espaciais de hospitalidade urbana.....	45
1.3.1. Diversidade.....	47
1.3.2. Permeabilidade.....	50
1.3.3. Legibilidade.....	53
1.3.4. Conforto	55
1.4. Cidadania como fator essencial para a consolidação da cidade	57
2. Categorias de análise da cidade hospitaleira e demais procedimentos metodológicos	61
2.1. Categorias de análise da cidade hospitaleira	61
2.2. Recorte espacial.....	62
2.3. Coleta de dados.....	64
2.4. Análise dos dados.....	66
2.4.1. Planilhas.....	66
2.4.2. Relatórios.....	67
2.4.3. Cartilha ilustrada.....	67
3. A Hospitalidade das cidades litorâneas de São Paulo	69
3.1. Região Costa da Mata Atlântica	69
3.1.1. A pujança das principais cidades da Baixada Santista: um breve relato	69
3.1.2. Categorias de análise da cidade hospitaleira	80

3.1.2.1. Planilhas	80
3.1.2.2. Relatórios: Diversidade; Permeabilidade; Legibilidade; Conforto; Cidadania.....	104
Diversidade.....	104
Permeabilidade	119
Legibilidade	128
Conforto.....	138
Cidadania.....	150
3.2. Região Litoral Norte	151
3.2.1. Praias paradisíacas, badalação e o potencial turístico náutico da região	151
3.2.2. Categorias de análise da cidade hospitaleira.....	169
3.2.2.1. Planilhas	169
3.2.2.2. Relatórios: Diversidade; Permeabilidade; Legibilidade; Conforto; Cidadania.....	186
Diversidade.....	186
Permeabilidade	196
Legibilidade	219
Conforto.....	229
Conforto.....	240
3.3. Região Lagamar.....	243
3.3.1. Isolamento físico e preservação ambiental: segredos de um paraíso.....	243
3.3.2. Categorias de análise da cidade hospitaleira.....	260
3.3.2.1. Planilhas	260
3.3.2.2. Relatórios: Diversidade; Permeabilidade; Legibilidade; Conforto; Cidadania.....	264
Diversidade.....	264
Permeabilidade.....	266
Legibilidade	269
Conforto.....	273
Cidadania.....	279
4. Cartilha ilustrada	281
Diversidade.....	283
Permeabilidade	288
Legibilidade	293
Conforto.....	299
5. Conclusões	305
6. Referências bibliográficas.....	315

Lista de figuras

Figura 1 – Atividades relacionadas com hospitalidade	33
Figura 2 – Lentes conceituais da Hospitalidade	34
Figura 3 – Mapa com três ruas da cidade de São Paulo que possuem formas distintas de apropriação do espaço público	47
Figura 4 – Diversidade do Conjunto Nacional, vista da fachada, em São Paulo	49
Figura 5 – Diversidade do Conjunto Nacional, vista da calçada, em São Paulo	49
Figura 6 – Plano de Expansão de Barcelona	51
Figura 7 – Superquadras de Lucio Costa	51
Figura 8 – Referência visual da Avenida Paulista: Uma das entradas da Estação de Metrô	53
Figura 9 – Referência visual da Avenida Paulista: Prédio do MASP	54
Figura 10 – Eixo visual da Avenida Dom Pedro I, em São Paulo	55
Figura 11 – Espaços públicos com árvores que fazem sombras (Belém, Pará)	56
Figura 12 – Espaços com árvores que não fazem sombra (interior de São Paulo)	57
Figura 13 – Estâncias Turísticas (70) e Municípios de Interesse Turístico – MIT (140)	63
Figura 14 – Mapa das Estâncias Turísticas do Estado de São Paulo, destaque para as Estâncias Balneárias situadas no litoral paulista	63
Figura 15 – As 15 Estâncias Turísticas Balneárias do Estado de São Paulo, também classificadas como cidades turísticas pelo Mapa do Turismo Brasileiro	64
Figura 16 – Mapa com as cidades da Região da Costa da Mata Atlântica (Peruíbe, Itanhaém, Mongaguá, Praia Grande, São Vicente, Santos e Guarujá)	69
Figura 17 – Jardim da orla de Santos	70
Figura 18 – Jardim da orla de Santos	70
Figura 19 – Vista das praias de Itararé e Gonzaguinha, na Ilha Porchat em São Vicente	72
Figura 20 – Vista da orla de Praia Grande	73
Figura 21 – Vista da orla de Praia Grande	73
Figura 22 – Praia da Enseada no Guarujá	74
Figura 23 – Praia da Enseada no Guarujá	75
Figura 24 – Passarela de Anchieta, em Itanhaém	76
Figura 25 – Vista do Rio Itanhaém	76
Figura 26 – Praia de Peruíbe	77
Figura 27 – Ruínas de Abarabebê, em Peruíbe	78
Figura 28 – Plataforma de Pesca Amadora, em Mongaguá	79

Figura 29 – Poço das Antas, em Mongaguá	79
Figura 30 – Traçado do VLT de Santos	105
Figura 31 – Vista interna da Estação Bernardino de Campos	106
Figura 32 – Vista interna da Estação Bernardino de Campos	106
Figura 33 – Ciclovia implantada junto ao VLT de Santos	107
Figura 34 – Ciclovia implantada junto ao VLT de Santos	107
Figura 35 – Casa de veraneio na Praia da Enseada.....	109
Figura 36 – Casa de veraneio na Praia da Enseada	109
Figura 37 – Casas de veraneio em Mongaguá	111
Figura 38 – Casas de veraneio em Mongaguá	111
Figura 39 – Casa de veraneio na Praia de Cibratel II, em Itanhaém	112
Figura 40 – Casas de veraneio na Praia do Centro, em Peruíbe	112
Figura 41 – Edifícios da Praia de Pitangueiras com diversidade tipológica	114
Figura 42 – Edifícios da Praia de Pitangueiras com diversidade tipológica	114
Figura 43 – Edifício da praia de “Vila Caiçara”, em Praia Grande	115
Figura 44 – Edifício da praia de “Cidade Ocian”, em Praia Grande	115
Figura 45 – Edifício da praia de “Cidade Ocian”, em Praia Grande	116
Figura 46 – Edifício da praia de “Cidade Ocian”, em Praia Grande	116
Figura 47 – Pier do Guaraú, em Itanhaém	117
Figura 48 – Barracas de peixe, no Pier do Guaraú, em Itanhaém	117
Figura 49 – Vista do Rio Itanhaém - Pier do Guaraú, em Itanhaém	118
Figura 50 – Passagens de pedestre ao longo da praia da Enseada	120
Figura 51 – Passagens de pedestre ao longo da praia da Enseada	120
Figura 52 – Galerias comerciais na Praia de Pitangueiras	121
Figura 53 – Galerias comerciais na Praia de Pitangueiras	121
Figura 54 – Acesso controlado, mas permitido e gratuito, nas praias de São Pedro, Iporanga e Tijucopava	123
Figura 55 – Acesso controlado, mas permitido e gratuito, nas praias de São Pedro, Iporanga e Tijucopava	123
Figura 56 – Exemplos de permeabilidade visual em casas de veraneio em Itanhaém ..	125
Figura 57 – Exemplos de permeabilidade visual em casas de veraneio em Mongaguá	126
Figura 58 – Exemplos de permeabilidade visual e falta dela em uma única rua de Peruíbe	126
Figura 59 – Exemplos de permeabilidade visual na Praia da Enseada, no Guarujá	126
Figura 60 – Exemplos de permeabilidade visual na Praia da Enseada, no Guarujá	127

Figura 61 – Exemplo de permeabilidade visual na Praia de Cibratel II, em Itanhaém ...	127
Figura 62 – Exemplo da falta de permeabilidade visual na Praia dos Sonhos, em Itanhaém	127
Figura 63 – Mirante Niemeyer, em São Vicente	128
Figura 64 – Canais de Santos	129
Figura 65 – Vista parcial do mar pelo Mirante do Morro da Campina, no Guarujá	130
Figura 66 – Vista total da Praia da Enseada pelo Mirante do Morro da Campina, no Guarujá	130
Figura 67 – Prédios altos e sem controle de gabarito implantados no Morro da Campina, no Guarujá	131
Figura 68 – Vista do Convento de Nossa Senhora da Conceição de Itanhaém	132
Figura 69 – Igreja Matriz Nossa Senhora da Conceição	132
Figura 70 – Igreja Matriz Nossa Senhora da Conceição	133
Figura 71 – Ruínas de Abarabebê, em Peruíbe	133
Figura 72 – Praia do Centro e ao fundo a Serra de Itatins, em Peruíbe.....	134
Figura 73 – Vista do Mirante Niemeyer, em São Vicente	134
Figura 74 – Vista do Mirante Niemeyer, em São Vicente	135
Figura 75 – Quiosques padronizados na Praia da Enseada, no Guarujá	135
Figura 76 – Quiosques padronizados na Praia da Enseada, no Guarujá	136
Figura 77 – Quiosques na praia de Mongaguá	136
Figura 78 – Quiosques na praia de Peruíbe	137
Figura 79 – Restaurante Quintal do Espeto, na Praia Grande	137
Figura 80 – Banco para sentar na orla da praia de Santos	138
Figura 81 – Chuveiros na orla da praia de Santos	139
Figura 82 – Playground e equipamentos de ginástica na orla da praia de Santos	139
Figura 83 – Banheiros na Praia de Santos	139
Figura 84 – Banheiros na Praia do Gonzaguinha em São Vicente	140
Figura 85 – Banheiros, chuveiros e estacionamento na Praia de São Pedro, no Guarujá	140
Figura 86 – Praças localizadas no bairro de Vila Caiçara em Praia Grande	141
Figura 87 – Praças localizadas no bairro de Vila Caiçara em Praia Grande	142
Figura 88 – Pequenas praças em Peruíbe	142
Figura 89 – Pequenas praças em Peruíbe	143
Figura 90 – Ciclovia da praia de Mongaguá	143
Figura 91 – Ciclovia da praia de Peruíbe	144

Figura 92 – Ciclovias e calçadão na Praia do Centro, em Itanhaém	144
Figura 93 – Ciclovias e calçadão na Praia do Centro, em Itanhaém	144
Figura 94 – Calçadão e bancos para sentar na Praia Grande	145
Figura 95 – Estacionamento e ciclovia na Praia Grande	145
Figura 96 – Ciclovia na orla da Praia da Enseada no Guarujá	145
Figura 97 – Ciclovia nas ruas do centro, no Guarujá	146
Figura 98 – Orla do Rio Mongaguá	146
Figura 99 – Orla do Rio Mongaguá	147
Figura 100 – Poço das Antas, em Mongaguá	148
Figura 101 – Poço das Antas, em Mongaguá	148
Figura 102 – Faixa de domínio da Fepasa na cidade de Itanhaém.....	149
Figura 103 – Faixa de domínio da Fepasa na cidade de Mongaguá.....	149
Figura 104 – Mapa com as cidades da Região Litoral Norte (Bertioga, São Sebastião, Ilhabela, Caraguatatuba e Ubatuba)	152
Figura 105 – Praia de Domingas Dias, em Ubatuba	153
Figura 106 – Praia de Domingas Dias, em Ubatuba	153
Figura 107 – Praia Dura, em Ubatuba	153
Figura 108 – Sobrado do Porto.....	154
Figura 109 – Igreja Exaltação da Santa Cruz Matriz	154
Figura 110 – Farol do Cruzeiro, em Ubatuba	155
Figura 111 – Praia do centro, em Ubatuba	155
Figura 112 – Logotipo da cidade de Ubatuba com as canoas e os índios.....	156
Figura 113 – Logotipo da cidade de Caraguatatuba com desenho que remete às bromélias	156
Figura 114 – Orquídeas na Praia do Capricórnio, em Caraguatatuba.....	156
Figura 115 – Orquídeas na Praia do Capricórnio, em Caraguatatuba	157
Figura 116 – Bromélias (caraguatá) na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba	157
Figura 117 – Bromélias (caraguatá) na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba	157
Figura 118 – Centro de Caraguatatuba	158
Figura 119 – Centro de Caraguatatuba	158
Figura 120 – Praia Martin de Sá, em Caraguatatuba	159
Figura 121 – Praia Martin de Sá, em Caraguatatuba	159
Figura 122 – Praia de Mococa, em Caraguatatuba	160
Figura 123 – Praia de Tabatinga, em Caraguatatuba	160
Figura 124 – Deck em Ilhabela	161

Figura 125 – Mirante em Ilhabela	161
Figura 126 – Mirante em Ilhabela	161
Figura 127 – Píer no centro de Ilhabela com restaurantes e lojas	162
Figura 128 – Píer para os barcos da Praia do Saco da Capela, em Ilhabela	162
Figura 129 – Praia de Perequê, em Ilhabela	163
Figura 130 – Praia do Curral, em Ilhabela	163
Figura 131 – Edificações históricas do centro abrigam usos comerciais e de serviços, em Ilhabela	163
Figura 132 – Igreja Nossa Senhora D’Ajuda, em Ilhabela	164
Figura 133 – Praia da Baleia, em São Sebastião	164
Figura 134 – Museu de Arte Sacra, no centro de São Sebastião	165
Figura 135 – Igreja Matriz, no centro de São Sebastião.....	165
Figura 136 – Forte de São João, em Bertioga	166
Figura 137 – Canal de Bertioga	166
Figura 138 – Praia do centro de Bertioga	167
Figura 139 – Praia do centro de Bertioga	167
Figura 140 – Vista do condomínio Riviera de São Lourenço	168
Figura 141 – Vista do condomínio Riviera de São Lourenço	168
Figura 142 – Diversidade nas ruas do centro de Caraguatatuba.....	186
Figura 143 – Diversidade nas ruas do centro de Caraguatatuba	186
Figura 144 – Diversidade de comércio e serviços no centro de Ilhabela	187
Figura 145 – Monotonia de usos nas ruas da Praia Martim de Sá, em Caraguatatuba	188
Figura 146 – Monotonia de usos nas ruas da Praia Martim de Sá, em Caraguatatuba	188
Figura 147 – PInfraestrutura instalada e pouco adensamento construtivo e populacional no Condomínio Capricórnio, em Caraguatatuba.....	188
Figura 148 – Infraestrutura instalada e pouco adensamento construtivo e populacional no Condomínio Capricórnio, em Caraguatatuba.....	189
Figura 149 – Diversidade e Mercado do Peixe, no centro de Ubatuba, próximo à Barra dos Pescadores.....	191
Figura 150 – Mercado do Peixe, em Ubatuba	191
Figura 151 – Polo de comércio e serviços na Rua Guarani, em Ubatuba	191
Figura 152 – Polo de comércio e serviços na Rua Guarani, em Ubatuba.....	192
Figura 153 – Diversidade e ocupação do espaço público, em Juquehy, São Sebastião...	192
Figura 154 – Galeria comercial em Juquehy, em São Sebastião	193
Figura 155 – Galeria comercial em Juquehy, em São Sebastião	193

Figura 156 – Diversidade de usos no Centro de São Sebastião	194
Figura 157 – Diversidade de usos no Centro de São Sebastião	194
Figura 158 – Av. Anchieta com ciclovia e canteiro central	197
Figura 159 – Av. Tomé de Souza que dá acesso à praia	197
Figura 160 – Falta de permeabilidade (visual) na Rua 19 de Maio, em Bertioga	198
Figura 161 – Falta de permeabilidade (visual) na Rua 19 de Maio, em Bertioga	198
Figura 162 – Praia de Itaguapé, em Bertioga	199
Figura 163 – Praia de Itaguapé, em Bertioga	199
Figura 164 – Praia de Guaratuba, em Bertioga	200
Figura 165 – Rua do Condomínio Amigos de Guaratuba, em Bertioga	200
Figura 166 – Infraestrutura na Praia de Riviera de São Lourenço	201
Figura 167 – Infraestrutura na Praia de Riviera de São Lourenço	201
Figura 168 – Infraestrutura na Praia de Riviera de São Lourenço	202
Figura 169 – Acesso à praia de Boracéia, São Sebastião	203
Figura 170 – Acesso à praia de Boracéia, São Sebastião	203
Figura 171 – Falta de infraestrutura urbana em Boracéia, São Sebastião	203
Figura 172 – Falta de infraestrutura urbana em Boracéia, São Sebastião	204
Figura 173 – Acesso controlado à Praia de Guaecá, em São Sebastião	204
Figura 174 – Acesso controlado à Praia de Guaecá, em São Sebastião	205
Figura 175 – Calçadão implementado junto à Igreja da Matriz, no centro de São Sebastião	205
Figura 176 – Edifícios históricos sendo utilizados para vários fins na Praia de São Francisco	206
Figura 177 – Galerias comerciais com passagens internas, no centro de Ilhabela	206
Figura 178 – Galerias comerciais com passagens internas, no centro de Ilhabela	207
Figura 179 – Marina junto ao Rio Boiçucanga, em São Sebastião	207
Figura 180 – Píer na Praia de São Francisco, em São Sebastião	208
Figura 181 – Deck e píer junto ao Rio Sahy, em São Sebastião	208
Figura 182 – Deck e píer junto ao Rio Sahy, em São Sebastião	208
Figura 183 – Píer no centro de Ilhabela	209
Figura 184 – Píer na Praia da Feiticeira, em Ilhabela	209
Figura 185 – Exemplo de permeabilidade visual: muro com grades translúcidas no centro de Ilhabela	210
Figura 186 – Casa com muro baixo na Praia de Cigarras, em São Sebastião	211
Figura 187 – Cercas translúcidas na Praia de Cigarras, em São Sebastião	211

Figura 188 – Casas com muros altos na praia de Maresias	211
Figura 189 – Fachadas opacas na praia de Juquehy.....	212
Figura 190 – Acesso à praia de Barra do Sahy por meio de passagens entre terrenos particulares	212
Figura 191 – Acesso à praia de Barra do Una por meio de passagens entre terrenos particulares	213
Figura 192 – Acesso à praia de Camburi por meio de passagens entre terrenos particulares	213
Figura 193 – Acesso à praia de Juquehy por meio de passagens entre terrenos particulares	213
Figura 194 – Acesso à praia de Baleia por meio de passagens entre terrenos particulares	214
Figura 195 – Acessos às praias Dura e Domingas Dias apontam a falta de permeabilidade em alguns condomínios de Ubatuba	214
Figura 196 – Acessos às praias Dura e Domingas Dias apontam a falta de permeabilidade em alguns condomínios de Ubatuba	215
Figura 197 – Acessos às praias Dura e Domingas Dias apontam a falta de permeabilidade em alguns condomínios de Ubatuba	215
Figura 198 – Acessos à praia de Cocanha, em Caraguatatuba	216
Figura 199 – Acesso à Praia da Cocanha, em Caraguatatuba	216
Figura 200 – Avenida à beira-mar que dá acesso ao mar na Praia de Martin de Sá, em Caraguatatuba	216
Figura 201 – Avenida à beira-mar que dá acesso ao mar na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba	217
Figura 202 – Muro alto e opaco na Praia de Capricórnio, em Caraguatatuba	218
Figura 203 – Fachada translúcida na Praia de Capricórnio, em Caraguatatuba	218
Figura 204 – Muro alto e opaco na Praia Dura, em Ubatuba	219
Figura 205 – Cercas baixas e translúcidas na Praia de Lagoinha, em Ubatuba	219
Figura 206 – Forte São João, em Bertioga	220
Figura 207 – VForte São João, em Bertioga	220
Figura 208 – Edifício histórico no centro de São Sebastião	221
Figura 209 – Edifício histórico no centro de São Sebastião	221
Figura 210 – Casario na Praia de São Francisco, em São Sebastião	222
Figura 211 – Casario na Praia de São Francisco, em São Sebastião	222
Figura 212 – Casario na Praia de São Francisco, em São Sebastião	222
Figura 213 – Mirante para contemplação da paisagem, em Ilhabela	223
Figura 214 – Deck para contemplação da paisagem, em Ilhabela	224

Figura 215 – Mirante da Orla na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba	224
Figura 216 – Mirante da Orla na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba	224
Figura 217 – Vista do Morro de Santo Antônio, em Caraguatatuba	225
Figura 218 – Igreja Matriz, no centro de Caraguatatuba	226
Figura 219 – Monumento preservado no centro de Caraguatatuba	226
Figura 220 – Edifício modernista preservado no centro de Caraguatatuba	227
Figura 221 – Igreja Matriz no centro da cidade, em Ubatuba	227
Figura 222 – Casario no centro da cidade, em Ubatuba	228
Figura 223 – Edifício histórico preservado no centro na Praia de Itaguá, em Ubatuba ..	228
Figura 224 – Praça da Baleia, no centro na Praia de Itaguá, em Ubatuba	228
Figura 225 – Orla da praia do centro de Bertioga	229
Figura 226 – Ruas do entorno imediato do centro de Bertioga	229
Figura 227 – Ruas sem asfalto ou pavimentação na Praia de Barra do Una, em São Sebastião	230
Figura 228 – Ruas sem asfalto na Praia de Baraqueçaba, em São Sebastião	230
Figura 229 – Espaços livres e áreas livres de construção em Ilhabela	231
Figura 230 – Espaços livres e áreas livres de construção em Ilhabela	232
Figura 231 – Orla da Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba, bem arborizada	232
Figura 232 – Orla da Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba, bem arborizada	233
Figura 233 – Extensa área protegida perto da Lagoa Azul, em Caraguatatuba	233
Figura 234 – Extensa área protegida perto da Lagoa Azul, em Caraguatatuba	234
Figura 235 – Rio Tabatinga, no litoral norte de Caraguatatuba	234
Figura 236 – Rio Escuro, no litoral norte de Caraguatatuba	234
Figura 237 – Mobiliário urbano na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba	235
Figura 238 – Conforto na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba	236
Figura 239 – Conforto na Praia de Martin de Sá, em Caraguatatuba	236
Figura 240 – Bancos para sentar no centro de Caraguatatuba	236
Figura 241 – Banheiro público no centro de Caraguatatuba	237
Figura 242 – Conforto na Barra dos Pescadores, em Ubatuba	237
Figura 243 – Conforto na Barra dos Pescadores, em Ubatuba	238
Figura 244 – Bancos para sentar no Farol do Cruzeiro, em Ubatuba	238
Figura 245 – Bancos para sentar na Praça da Matriz, em Ubatuba	238
Figura 246 – Bancos para sentar no centro de Ilhabela	239
Figura 247 – Bancos para sentar no centro de Ilhabela	239

Figura 248 – Chuveiros na Praia do Perequê, em Ilhabela	239
Figura 249 – Playground na Praia do Perequê, em Ilhabela	240
Figura 250 – Placa na entrada da Praia das Cigarras	242
Figura 251 – Placas com regras para descarte de bitucas de cigarro, na Praia da Cigarras	242
Figura 252 – Placas com regras para descarte de bitucas de cigarro, na Praia da Cigarras	243
Figura 253 – Mapa com as cidades da Região Lagamar (Cananéia, Iguape e Ilha Comprida)	244
Figura 254 – Logotipo (físico) da cidade de Ilha Comprida com a imagem de uma garça.....	245
Figura 255 – Logotipo (desenho) da cidade de Ilha Comprida com a imagem de uma garça.....	245
Figura 256 – Basílica do Senhor Bom Jesus de Iguape	245
Figura 257 – Logotipo da cidade de Iguape com as torres da Basílica	246
Figura 258 – Ruínas da antiga Fábrica Matarazzo Engenho de Arroz, em Iguape	246
Figura 259 – Ruínas da antiga Fábrica Matarazzo Engenho de Arroz, em Iguape	247
Figura 260 – Centro histórico de Iguape	247
Figura 261 – Centro histórico de Iguape	248
Figura 262 – Casario preservado no centro histórico de Iguape	248
Figura 263 – Casario preservado no centro histórico de Iguape	249
Figura 264 – Casario preservado no centro histórico de Iguape	249
Figura 265 – Igreja do Rosário, no centro histórico de Iguape	250
Figura 266 – Igreja do Rosário, no centro histórico de Iguape	250
Figura 267 – Vista de Iguape com as torres da Basílica ao fundo	250
Figura 268 – Praia da Juréia, em Iguape	251
Figura 269 – Vista da Ponte Prefeito Laércio Ribeiro, que liga Iguape à Ilha Comprida ..	251
Figura 270 – Dunas do Aracá, em Ilha Comprida	252
Figura 271 – Dunas do Aracá, em Ilha Comprida	252
Figura 272 – Parque linear no entorno do Rio Candapuí, em Ilha Comprida	253
Figura 273 – Parque linear no entorno do Rio Candapuí, em Ilha Comprida	253
Figura 274 – Quiosques na orla da Praia de Monte Carlo, em Ilha Comprida	253
Figura 275 – Playground na orla da Praia de Monte Carlo, em Ilha Comprida	254
Figura 276 – Passarela com acesso ao mar na Praia de Monte Carlo, em Ilha Comprida	254
Figura 277 – Passarela com acesso ao mar na Praia de Monte Carlo, em Ilha	

Comprida	254
Figura 278 – VVista da Igreja São João Batista, em Cananéia	256
Figura 279 – Vista dos canhões situadas na praça, em Cananéia	256
Figura 280 – Casario preservado do centro histórico de Cananéia	257
Figura 281 – Casario preservado do centro histórico de Cananéia	257
Figura 282 – Praia do Pereirinha, na Ilha do Cardoso	258
Figura 283 – Baía dos golfinhos, em Cananéia	258
Figura 284 – Canal do Mar Pequeno, em Cananéia	259
Figura 285 – Canal do Mar Pequeno, em Cananéia	259
Figura 286 – Trecho urbano de Cananéia	264
Figura 287 – Trecho urbano de Cananéia	265
Figura 288 – Centro de Cananéia	265
Figura 289 – Permeabilidade física nos canais de Cananéia, junto ao Mar Pequeno ...	267
Figura 290 – Permeabilidade física nos canais de Cananéia, junto ao Mar Pequeno ...	267
Figura 291 – Pontes sobre o canal de Iguape	268
Figura 292 – Pontes sobre o canal de Iguape	268
Figura 293 – Balsa que faz a travessia entre Cananéia e a Ilha Comprida, no Mar Pequeno	268
Figura 294 – Permeabilidade visual no centro histórico de Iguape	269
Figura 295 – Permeabilidade visual no centro histórico de Iguape	269
Figura 296 – Basílica de Iguape	270
Figura 297 – Igreja do Rosário, em Iguape	270
Figura 298 – Igreja de São Benedito, em Iguape	271
Figura 299 – Vista frontal da Igreja São João Batista, em Cananéia	271
Figura 300 – Vista lateral da Igreja São João Batista, em Cananéia	272
Figura 301 – As torres da Basílica de Iguape ao fundo	272
Figura 302 – Ruínas espalhadas pela cidade de Iguape	273
Figura 303 – Ruínas espalhadas pela cidade de Iguape	273
Figura 304 – Calçadão na orla do Mar Pequeno, em Cananéia	274
Figura 305 – Calçadão na orla do Mar Pequeno, em Cananéia	274
Figura 306 – Calçadão na orla do Mar Pequeno, em Cananéia	274
Figura 307 – Áreas de estar no calçadão junto ao Mar Pequeno, em Cananéia	275
Figura 308 – Praças com bancos para sentar em Iguape.....	275
Figura 309 – Praças com bancos para sentar em Iguape.....	275

Figura 310 – Praças com bancos para sentar espalhadas pela da cidade de Iguape ...	276
Figura 311 – Praças com bancos para sentar espalhadas pela da cidade de Iguape ...	276
Figura 312 – Praça com bancos para sentar no centro histórico de Iguape	276
Figura 313 – Calçadão na orla do Mar Pequeno com mobiliário urbano, em Iguape	277
Figura 314 – Calçadão na orla do Mar Pequeno com mobiliário urbano, em Iguape ...	277
Figura 315 – Ilha do Cardoso	278
Figura 316 – Ilha do Cardoso	278
Figura 317 – Ilha do Cardoso	278
Figura 318 – Baía dos Golfinhos, em Cananéia	279
Figura 319 – Baía dos Golfinhos, em Cananéia	279

Lista de mapas

Mapa 1 – Anexo 3 do Plano Diretor do Guarujá – Mapa do Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo	110
Mapa 2 – Implantação do Sofitel Guarujá Jequitimar e os acessos públicos mais próximos ao mar (setas amarelas)	122
Mapa 3 – Trecho urbano de Itanhaém compreendido entre a SP-55 e o oceano	124
Mapa 4 – Malha urbana das praias de Guaecá e Baraqueçaba, em São Sebastião	202

Lista de quadros

Quadro 1 – Eixo cultural e eixo social da hospitalidade, segundo Camargo (2003)	32
Quadro 2 – Tempos/espços da hospitalidade humana, propostos por Camargo (2014, p. 84).....	32
Quadro 3 – Diferenças e semelhanças entre as esferas da hospitalidade	40
Quadro 4 – Esquema gráfico que mostra a conexão entre as qualidades físicas e as qualidades funcionais	56
Quadro 5 – Categorias de análise da cidade hospitaleira	62

Lista de planilhas

Planilha 1 – Relação das Estâncias Balneárias do Estado de São Paulo e informações pertinentes	65
Planilha 2 – Identificação/quantificação das categorias de análise da cidade hospitaleira em cada um dos Planos Diretores	66
Planilha 3 – Identificação das diretrizes relacionadas à permeabilidade no Plano Diretor de Ilhabela.....	67

Lista de tabelas

Tabela 1 – Região Costa da Mata Atlântica – Santos	80
Tabela 2 – Região Costa da Mata Atlântica – São Vicente	84
Tabela 3 – Região Costa da Mata Atlântica – Praia Grande	87
Tabela 4 – Região Costa da Mata Atlântica – Guarujá	91
Tabela 5 – Região Costa da Mata Atlântica – Mongaguá	94
Tabela 6 – Região Costa da Mata Atlântica – Itanhaém	97
Tabela 7 – Região Costa da Mata Atlântica – Peruíbe	102
Tabela 8 – Região Litoral Norte – Ubatuba	169
Tabela 9 – Região Litoral Norte – Caraguatatuba	172
Tabela 10 – Região Litoral Norte – Ilhabela	175
Tabela 11 – Região Litoral Norte – São Sebastião	179
Tabela 12 – Região Litoral Norte – Bertioga	185
Tabela 13 – Região Lagamar – Cananéia	260
Tabela 14 – Região Lagamar – Iguape	262

Prefácio

AMBIENTE CONSTRUÍDO COMO ABRIGO HOSPITALEIRO

O conhecimento pertinente, como diria Edgar Morin, deve enfrentar a complexidade, ou seja, levar em conta o *Complexus*, o que foi tecido junto. Quando se adentra o estudo do ambiente urbano, objeto principal do presente livro, considerar a existência de diversas disciplinas que permeiam o tema, e que muitas vezes são tratadas de modo hermético, é um de seus grandes méritos. Condição que a própria formação transdisciplinar dos autores reafirma. Arquitetura, Urbanismo, Turismo, Hospitalidade, Meio Ambiente, Políticas Públicas, Planejamento Urbano, Educação, Comunicação marcam sua presença, misturando-se e se sobrepondo como disciplinas, em busca da construção de propostas para cidades litorâneas hospitaleiras.

A primeira junção que transparece na leitura estabelece-se entre a Arquitetura como disciplina e a Hospitalidade. Desde sempre, ainda durante o nomadismo, a busca por abrigo diante das intempéries e de possíveis ataques de animais, foi sempre uma preocupação do ser humano, sendo considerada uma necessidade primordial para a sobrevivência. E foi nessa condição de abrigo, para além do que o ambiente natural oferecia, como as cavernas, que a construção de abrigos se desenvolve na história da humanidade. Assim, por definição, podemos afirmar que Arquitetura é arte (significado e formas) e ciência (técnicas e tecnologia) aplicada na construção de abrigos (usos e funções) inseridos no contexto do seu entorno (lugar) e do seu tempo. E essas arquiteturas, ao se multiplicarem e se agruparem, vão dando origem a um ambiente construído, criando cidades e aglomerando pessoas.

O sentido de abrigo, que no caso da arquitetura vincula-se a uma edificação, nos remete à sensação de proteção, acolhimento e conforto, também ansiosamente esperada nas relações interpessoais, principalmente por aqueles que vêm de fora, seja o forasteiro, viajante, turista ou visitante. Evidencia-se, assim, uma aproximação, para não dizer sobreposição, entre as sensações que um abrigo físico oferece com aquelas ofertadas pelos que bem recebem, ou seja, pelos anfitriões. Vinculam-se aí preocupações semelhantes entre a Arquitetura como abrigo e a hospitalidade como modo de abraçar os estranhos.

Na escala da cidade, a arquitetura e o desenho urbano podem oferecer abrigos para além da sua função de proteção e segurança e, também, contribuir com a oferta de espaços de acolhimento, belos e atraentes, gerando a sensação de bem-estar e prazer e propícios ao encontro, transformando espaço em lugar. Lugar, que segundo Lineu Castello, em sua obra “A percepção de lugar”, resulta da valoração do espaço a partir da percepção que as pessoas têm a respeito desses espaços. Percepção que se desenvolve por meio de estímulos ambientais de diversas naturezas, emitidos não apenas pelas condições do ambiente físico, mas também pelo intangível marcado pela interação entre as pessoas e esses lugares. É essa condição de lugar, que para além de garantir a atração de visitantes, alonga o tempo de permanência e o desejo deles em retornar. Aí a aproximação disciplinar entra no campo do turismo.

Enquanto na Arquitetura e Urbanismo o fio condutor da disciplina é pensar e intervir sobre o espaço físico, para o turismo o espaço físico apresenta-se como seu principal produto de consumo – destinação final ou percurso – com fortes repercussões territoriais. Condição que exige planejamento e gestão do território de modo a garantir a qualidade de vida para moradores, desenvolvimento urbano, além de manter a atratividade de visitantes e seu adequado acolhimento.

As qualidades urbanísticas do espaço público, indicadas pelos autores – diversidade, permeabilidade, legibilidade e conforto – apresentam-se, portanto, como atributos espaciais e requisitos fundamentais para permitir que a hospitalidade no âmbito da cidade floresça e a atividade turística se desenvolva de modo sustentável.

A contribuição da presente obra vai, ainda, mais além, demonstrando as possibilidades de mudanças em 15 cidades litorâneas paulistas, detidamente estudadas e analisadas, com indicação das fragilidades e oportunidades para transformá-las em cidades hospitaleiras. Oferece aos gestores públicos e a para academia repertório para superação de mazes urbanas, oferecendo uma visão crítica dos planos diretores de cada uma dessas cidades.

A demonstração da simbiose existente e necessária entre as diversas disciplinas, arquitetura, planejamento urbano, turismo e hospitalidade, com a qual o livro nos contempla, não se encerra por aqui. Ao afirmarem, os autores, que hospitalidade urbana não se resume à oferta de “instalações adequadas” por parte do poder público e exige a participação dos moradores no cuidado com o espaço público e no trato com as pessoas, os autores alçam outros voos, indicando a necessidade de aproximação a outros campos disciplinares como a educação e comunicação.

Se o desafio para a transformação de nossas cidades em hospitaleiras passa pela educação para criar a cidadania e pela comunicação para diminuir a distância entre a linguagem acadêmica/técnica e a linguagem coloquial, garantindo o entendimento, a crítica e o monitoramento, a contribuição desta obra, ao aceitar esse novo desafio, nos presenteia e nos surpreende com uma Cartilha Ilustrada. Simples assim!

Do desejo de construção de cidades repletas de gentilezas urbanas, hospitaleiras, com qualidade de vida surge então, no percurso dessa obra, um caminho possível que nos convida, entusiasticamente, à leitura.

Heliana Comin Vargas

Palavras introdutórias

HOSPITALIDADE E ESPAÇO

Hospitalidade, seguindo o pensamento que desenvolvi em meus textos, é o encontro com o outro, o desconhecido, o estranho (o estrangeiro). Ao estudar as origens do termo, Benveniste mostrou a pergunta que este encontro esconde. O desconhecido será um *hospes* (hóspede), alguém para ser acolhido, ou um *hostis* (inimigo) do qual deve-se afastar? Foi essa questão que levou Jacques Derrida a propor o termo *hostipitalidade* para designar um encontro que pode desembocar de duas formas diferentes.

Em que o espaço interfere nesse encontro? O espaço ainda é pouco estudado na hospitalidade. Eu mesmo já me aventurei nesse campo, mas limitei-me a geometrizá-lo, considerando a casa, a cidade, o comércio e o mundo virtual como espaços nos quais a hospitalidade se desenrola. Foi muito pouco. A geometrização serviu apenas, na época, para os alunos se situarem mais adequadamente em suas reflexões.

Confesso que me sinto um tanto constrangido em fazer observações sobre o texto dos autores. Como escreveu Bachelard (1996, p.19) “o conhecimento adquirido pelo esforço científico pode declinar. (...) Um epistemólogo irreverente dizia que os grandes homens são úteis à ciência na primeira metade de sua vida e nocivos na outra metade. O instinto formativo é tão persistente em alguns pensadores, que essa pilhéria não deve surpreender. Mas, o instinto formativo acaba por ceder a vez ao instinto conservativo. Chega o momento em que o espírito prefere o que confirma seu saber àquilo que o contradiz, em que gosta mais de respostas do que de perguntas. O instinto conservativo passa então a dominar, e cessa o crescimento espiritual” (idem, ibidem).

Estas palavras do mestre lembram que chega uma hora em que um pesquisador mais velho deve limitar-se a observar e apoiar os mais novos que chegam e fugir da ameaça do substancialismo, este viés tão comum que leva pesquisadores a considerarem seus achados como um bem material a ser usado em sua interação com outros pesquisadores. As leis sobre plágio, necessárias que são, não raro trazem esta cilada, um mal que pode ser considerado menor e que atinge tantos pesquisadores experientes: considerar não o conhecimento mas um tema como um bem de sua posse.

É assim com muita satisfação que vejo pesquisadores mais novos assumindo novas posturas na área em que empenhei muito do meu esforço, a hospitalidade. Fico satisfeito que outros tenham assumido este desafio.

O urbanista Lúcio Grinover (2006) avançou consideravelmente na análise do espaço, com as categorias de acessibilidade, legibilidade e identidade. A também urbanista Valéria Ferraz Severini avançou ainda mais na sua tese de doutorado e agora, junto com Panosso Netto conseguiu conformar ainda mais o que é o espaço da hospitalidade, avançando o caminho trilhado por Grinover, com as categorias adicionais de diversidade, permeabilidade,

legibilidade, conforto e cidadania.

Eles também se aventuraram por um caminho do qual nunca me ocupei, o do estudo de uma dada situação em que tanto anfitriões como hóspedes são indeterminados.

Assim sendo, cabe-me saudar o advento dos urbanistas ao estudo do tema, em especial os autores citados por esta contribuição. Eles já se filiam a uma concepção mais abrangente de espaço que considera não apenas o aspecto físico como o social, acompanhando os mais recentes estudiosos do tema, a começar pelo nosso saudoso Milton Santos.

É assim, com a devida vênia, que vejo condição para algumas reflexões sobre as quais ainda não tive oportunidade de escrever, embora meus alunos estejam quem sabe fartos de ouvir e que, quem sabe, podem inspirar estes e novos pesquisadores do tema.

A primeira curiosidade despertada sobre a leitura do texto foi logo satisfeita: os atores centrais são os planejadores como anfitriões e os residentes primários, secundários e turistas como hóspedes. Efetivamente, a hospitalidade é um processo que ocorre entre pessoas. Como já tive oportunidade de escrever, uma cidade não é hospitaleira ou inospitaleira ou mesmo hostil com os visitantes. São os seus planejadores que são ou não bons anfitriões, mesmo que estes não sejam nominados, da mesma forma que os hóspedes ou visitantes.

Igualmente, vi com satisfação a equiparação entre residentes e visitantes como hóspedes. Se hoje se fala em turismo urbano ou turismo local é porque os planejadores podem e devem pensar nos residentes, talvez até em primeiro lugar, como os beneficiários das iniciativas.

É com muita cautela e humildade que avanço outras reflexões.

Tive a oportunidade de trabalhar em vários projetos com arquitetos e urbanistas e pude perceber que alguns se apegam a uma improvável virtualidade do espaço planejado. Não é porque se planeja uma praça que as pessoas virão em massa frequentá-las. Não é porque se construiu uma biblioteca que as pessoas virão em massa tomar livros emprestados.

A animação urbana funciona no caso como o convite, de preferência permanente, para a visita. Os eventos de inauguração cumprem em parte este papel. Mas é pouco. O constrangimento diante de um espaço novo criado só pode ser superado com iniciativas assertivas que garantam quanto o visitante é bem-vindo. Há necessidade de uma programação diária e de eventos que acentuem o convite.

Grinover e os autores deste livro não esqueceram, mas não deram a devida importância. Deve-se lembrar mais uma vez Milton Santos: o espaço deve ser entendido além do elemento físico; há os elementos sociais que dão vida, animam o espaço físico, razão pela qual a animação urbana deve operar conjuntamente, através de iniciativas variadas como eventos, programações fixas que estimulem locais e visitantes a frequentá-los.

Felicito também os autores por elegerem como objeto de pesquisa os planos direto-

res das cidades. Este instrumento do planejamento municipal é responsável pela organização do espaço. Ao estudar planos diretores de cidades turísticas, eles vão ao âmago da questão. Os líderes de uma cidade, como todo anfitrião, devem oferecer aos visitantes o que eles têm de melhor e dotá-lo de todas as condições para recebê-los. As categorias criadas são os elementos que garantem tais condições.

Mas, com algum cuidado, pode-se ir além. Nossas cidades turísticas ainda não são vítimas de uma estranha doença que já assola as similares europeias. É triste constatar que lá, em muitas cidades, os habitantes locais não são moradores. A pressão imobiliária os expulsou para periferias distantes e cidades próximas. Em Forte dei Marmi, na Riviera Italiana, um importante líder local me afirmou que nenhum empresário ou trabalhador residia na cidade. Continuam com o privilégio de moradores, por dispositivo legal, mas sabem que a cidade não mais lhes pertence, donde no inverno apenas a polícia e alguns serviços de saúde permanecem abertos. Situação similar vi também em Saint Tropez, na Côte d'Azur. Veneza e Barcelona também devem ser lembradas, apenas para mencionar os exemplos mais conhecidos de cidades que já são vítimas desta estranha doença.

Os germes da mudança contudo, já estão presentes entre nós. Os trabalhadores aqui já moram nas periferias às vezes distantes. A cidade é apenas local de trabalho, o que coloca os líderes políticos diante de um dilema: quem os elege mora distante; os que moram nas regiões centrais são residentes secundários e turistas. Estes trazem o dinheiro, mas não votam no local. Governar para quem? Para os moradores ou para os turistas? Imagino a luta dos urbanistas para a aprovação de suas propostas pelo legislativo e executivo municipais. Estudar a hospitalidade nesse contexto é bem complicado.

Senti falta também de uma análise sobre os chamados farofeiros, estes visitantes de origem mais humilde que querem desfrutar da praia mas não têm como hospedar-se no local, fazendo o popular bate-volta em um dia de festa na praia. Como o planejamento urbano local pode favorecer e não expulsar este visitante?

Isto dito, lamento o triste fim dos chamados terminais turísticos, iniciados na gestão Franco Montoro no Estado. Hoje estão abandonados, ocupados por invasores e as populações mais pobres da Grande São Paulo encontram não hospitalidade, mas inospitalidade e não raro hostilidade, quando sua presença é claramente colocada como indesejada.

Da mesma época, lamento também o fim das viagens escolares à praia. Só quem nasceu no interior é capaz de avaliar a ansiedade de uma criança para conhecer o mar. Sempre notei que os planejamentos turísticos estão mais voltados aos que chegam, aos turistas. Uma política de turismo deve contemplar os moradores locais que gostariam de viajar, se isso estivesse no bojo de alguma política pública. Crianças e idosos são no caso as primeiras clientelas de um tal programa.

Desejo um futuro luminoso aos autores. Que continuem a escrever e a orientar novos mestres e doutores nas ciências da hospitalidade.

Luiz Octávio de Lima Camargo

Apresentação

Arquiteta e urbanista, Valéria defendeu sua tese de doutorado em 2013 pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP). Intitulada “Hospitalidade Urbana em grandes cidades. São Paulo em foco”, a tese de doutorado explorou como qualidades urbanísticas do espaço público relacionadas à diversidade, à permeabilidade, à legibilidade e ao conforto, entendidas como atributos espaciais de hospitalidade urbana, são capazes de evidenciar a condição hospitaleira de uma cidade, contribuindo para o prolongamento da estadia dos visitantes e para a qualidade de vida dos moradores. A hospitalidade urbana, portanto, remete à capacidade das cidades em bem receber, oferecendo espaços urbanos de qualidade para o usufruto de todos, sejam eles residentes ou pessoas que estejam somente de passagem, tais como visitantes e turistas.

O tema da hospitalidade lhe foi apresentado ainda quando fazia mestrado, na Universidade Federal do Rio Grande do Norte, em Natal. Valéria percebeu que a atividade turística poderia ser estudada e planejada não só para satisfazer as necessidades do turista, mas também, e principalmente, atender os anseios e desejos do morador (que assume o papel de anfitrião) e para ajudar na investigação dos diferentes tipos de relação que se estabelecem entre o ser que recebe (anfitrião) e o ser que é recebido (hóspede) num determinado espaço.

A autora, desde a defesa da tese de doutorado, vem procurando investigar formas de incorporação dos atributos espaciais de hospitalidade urbana em políticas públicas de desenvolvimento urbano. No mesmo ano de sua defesa do doutorado, Valéria publicou o artigo “Hospitalidade Urbana: ampliando o conceito” na Revista RITUR. Em 2016 a pesquisa sobre os atributos espaciais de hospitalidade urbana rendeu a publicação de um capítulo no livro “Turismo, arquitetura e cidade”, organizado pelos professores doutores Heliana Comin Vargas e Ricardo Paiva e publicado pela editora Manole.

Durante o período de sua pesquisa de doutorado, Valéria atuou como arquiteta e urbanista em empresas públicas, como Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e São Paulo Urbanismo (SPUrbanismo). Essa experiência foi de extrema importância, pois a pesquisadora pôde compreender na prática que os mais variados espaços da cidade podem atuar como verdadeiras áreas de estar acolhendo a todos, moradores e turistas. Seja por meio de um ponto de ônibus confortável, por meio de uma plataforma de trem larga e acessível ou através de parâmetros qualificadores de ocupação do solo, ou da manutenção e preservação de edifícios ícones, os atributos espaciais de hospitalidade urbana podem ser percebidos em toda a cidade.

Ministrando aulas de projeto de urbanismo em cursos de graduação em faculdades de Arquitetura e Urbanismo, após a defesa de sua tese, a autora pôde disseminar seu conhecimento no campo no urbanismo e do planejamento urbano. Como educadora, se vê responsável em combater o turismo mal planejado que privilegia apenas um dos agentes

produtores do espaço, isto é, os donos do capital (imobiliário). Faz-se necessário conscientizar a todos, e principalmente os alunos, que o território é parte essencial para o desenvolvimento do turismo (e da hospitalidade) e que seu planejamento exige um controle constante para que todos possam se beneficiar dos atrativos que a cidade pode oferecer. E isso passa pela forma com que usamos, parcelamos e ocupamos o solo urbano.

Em 2015, Valéria atuou como assessora parlamentar na Câmara Municipal de São Paulo, obtendo conhecimento técnico sobre legislação urbanística e participando das discussões sobre a regulamentação da Lei de Zoneamento da capital paulista (Lei nº 16.402/16). Essa experiência profissional a ajudou a compreender melhor a aproximação entre a hospitalidade urbana e a legislação urbanística. Em 2017 publicou o artigo “Rediscutindo hospitalidade urbana na Lei de Zoneamento de São Paulo de 2016” na Revista Hospitalidade junto com sua orientadora de doutorado, a professora Dra. Heliana Comin Vargas. Nesse artigo foram apresentadas as aproximações entre os atributos espaciais de hospitalidade urbana e os parâmetros qualificadores da ocupação urbana da referida lei.

No intuito de dar continuidade à sua pesquisa, em 2019, Valéria iniciou seus estudos de pós-doutorado na Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH-USP), sob a supervisão do professor Dr. Alexandre Panosso Netto, dentro do Programa de Pós-Graduação em Turismo. Sua intenção era continuar a investigação sobre a relação entre a hospitalidade e a cidade, identificando a praticidade e aplicabilidade dos atributos espaciais de hospitalidade urbana e, principalmente, a forma pela qual eles podem ser incorporados em políticas públicas de desenvolvimento urbano e turístico. Por esta razão, a parceria de Valéria com o professor Alexandre, que atua há vários anos nos temas do turismo, lazer e hospitalidade, torna-se importante e deu-se de forma natural e sinérgica.

O professor Alexandre Panosso Netto é docente na Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH-USP) desde 2006. Seu doutorado foi defendido em 2005 com o tema da epistemologia do turismo. Em 2012 obteve sua livre-docência com uma pesquisa sobre as origens do conhecimento turístico nos primórdios do século XX. Atuando no curso de graduação em Lazer e Turismo, dedicou-se também à coordenação do projeto de implantação do programa de pós-graduação em turismo (mestrado e doutorado) da EACH-USP, situação que lhe abriu os horizontes da investigação em turismo, levando-o a temas transversais e interdisciplinares, tais como o lazer, a hospitalidade, a comunicação, a epistemologia, o urbanismo e as políticas públicas.

Atuando há vários anos na diretoria da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo (ANPTUR), Alexandre tem se dedicado a criar estratégias para que as pesquisas desenvolvidas dentro das universidades ultrapassem seus muros e cheguem à sociedade, gerando impactos positivos e criando oportunidades para as pessoas.

Essa diversidade cultural em sua formação acadêmica, somada a sua experiência de gestão acadêmica e associativa, foi fundamental na parceria com Valéria dentro das áreas de políticas públicas, turismo e hospitalidade. Alexandre e Valéria já desenvolveram várias atividades em conjunto, entre as quais se destacam: aulas, bancas de defesa de trabalhos finais de curso e participação em eventos científicos com apresentação de trabalhos.

Além disso, os autores já publicaram alguns estudos em parceria, entre eles: “A importância dos parâmetros de uso, ocupação e parcelamento do solo para a geração de cidades hospitaleiras” capítulo no livro “Terciário, arquitetura e cidade na era digital: permanências e transformações” (Fortaleza: SEBRAE / Expressão Gráfica e Editora, 2021); artigo “Do over-tourism à estagnação. Reflexões sobre a pandemia do Coronavírus e o turismo”, na Revista Cenário (2020); artigo “Hospitalidade urbana e legislação urbanística em cidades turísticas: possibilidades e limitações”, na Revista Ateliê do Turismo (2020); artigo “Hospitalidade urbana e planejamento turístico: os cinco estados mais hospitaleiros do Brasil em foco” na revista Podium: Sport, Leisure and Tourism Review (2020); e o artigo “Turismofobia em Barcelona: um tema (que era?) emergente”, na Revista de Turismo Contemporâneo (2021) - essas 4 últimas publicações todas em coautoria com J. Laize S. Oliveira. Vê-se que essa parceria rendeu bons frutos ao longo de três anos de pesquisa. O arcabouço teórico de Alexandre foi essencial para apontar as convergências entre as teorias do turismo e as questões práticas da hospitalidade que foram propostas por Valéria.

Agora, fruto de mais uma pesquisa desenvolvida em parceria, está este livro “Cidades litorâneas paulistas, cidades hospitaleiras? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo” que foi desenvolvido a partir dos resultados do trabalho de campo elaborado por Valéria e que contou com a análise, interpretação e redação de ambos os autores entre maio de 2019 e maio de 2022.

Este é o Volume 3 da Coleção Desenvolvimento do Turismo, do Programa de Pós-Graduação em Turismo da EACH-USP e recebeu apoio financeiro do próprio programa para ser editado. A autora e o autor agradecem a toda equipe do programa de turismo pelo apoio em todas as etapas de produção e ao Conselho Editorial das Edições EACH pela gestão editorial.

Espera-se que esta obra seja divulgada aos interessados no tema e também entre os gestores públicos, não somente do litoral do Estado de São Paulo, mas, quiçá, entre os gestores de todas as cidades brasileiras que anseiam desenvolver um turismo de qualidade permeado pelos mais elevados conceitos da hospitalidade.

Boa leitura.

Valéria Ferraz Severini
Alexandre Panosso Netto

São Paulo-SP, janeiro de 2023

Introdução

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.

A construção de edifícios sem controle de gabarito (instrumento urbanístico que regula a altura ou estipula o número de pavimentos de um edifício) é um exemplo de como a falta de uma legislação urbanística adequada pode prejudicar o usufruto do atrativo, prejudicando o bem-estar da população e o desenvolvimento do próprio turismo. A presença de prédios altos junto à orla das praias pode gerar áreas de sombra na faixa de areia durante algumas horas do dia, alterando a temperatura do local. Para Lapa (2011), a verticalização sem limites pode gerar impactos significativos na vizinhança e alterar o cotidiano dos moradores (LAPA, 2011).

Já a implantação de grandes hotéis à beira-mar pode prejudicar o bem-estar da população local ao privatizar e cercear o acesso a algumas praias. As dinâmicas territoriais e as transformações socioespaciais do espaço litorâneo de algumas cidades turísticas brasileiras indicam um processo intenso de parcelamento do solo com forte caráter especulativo. Destacam-se as tipologias de resorts, hotéis e/ou condomínios de lazer que criam recortes particulares no espaço público restringindo o acesso ao mar a hóspedes ou proprietários. Para Diógenes (2020), a detenção do controle territorial predominantemente por grupos privados tem muitas vezes como consequência a criação de um espaço excludente e homogêneo, confinando em núcleos definidos por poder aquisitivo e que desconsideram as nuances socioculturais locais.

Bairros ocupados majoritariamente por hotéis estimulam o aumento no preço dos aluguéis e no custo de vida da região. Esse processo gera uma expulsão natural da população moradora, gentrificando o local que passa a ser frequentado apenas por turistas ou por pessoas com poder aquisitivo mais alto (RIBEIRO, 2014). Com o passar do tempo há diminuição da diversidade de pessoas e da variedade de estabelecimentos comerciais e de serviços - que passam a atender apenas a uma população flutuante. O lugar se torna artificial e deixa de ser atrativo (FERRAZ, 2013). Situação parecida ocorre em cidades litorâneas que possuem bairros de uso estritamente residencial que abrigam casas ou apartamentos de veraneio. Se durante o período das férias esses bairros permanecem lotados, no resto do ano eles ficam vazios, transformado-se em locais inseguros e caros para serem mantidos pela prefeitura. A mistura de usos e de atividades 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 (JACOBS, 2000). Essa variedade de usos facilita a vida do morador e do turista, que passa a ter uma série de atividades urbanas ao seu alcance.

A forma pela qual os territórios turísticos estão sendo parcelados e ocupados apenas

reforça a segregação espacial típica do Brasil. O espaço urbano não é um dado da natureza, ele é socialmente produzido, é um produto do trabalho humano (VILLAÇA, 2009). Para Maricato (2015), há na população brasileira uma espécie de “analfabetismo urbanístico”. A população precisa entender que a cidade é produzida sob determinadas regras fundamentais que definem o lugar que a pessoa pode ocupar (ou não) no espaço citadino. Santos (1978) já afirmava que a organização do espaço reflete a organização da sociedade e que a cidade capitalista é desigual. O fato é que o processo de urbanização brasileira tem produzido e aprofundado muitas das existentes desigualdades e injustiças do país.

Ora, se o espaço desempenha o papel de reprodutor material da organização social, cabe ao poder público conciliar esses interesses, direcionando a expansão urbana e ordenando o território para que todos se beneficiem (CRUZ, 1999). Parte-se do pressuposto de que a cidade deve proporcionar lazer primeiro para seus moradores e, posteriormente, para os turistas. Ou, no mínimo, prover condições para que o tempo que sobra do horário de trabalho e/ou do cumprimento de obrigações seja aproveitável para o exercício de atividades prazerosas.

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 no Brasil. Segundo o autor, a EMBRATUR (Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo ou antigo Instituto Brasileiro de Turismo) 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).

Parte-se do entendimento de que o enfoque dado para a promoção da atividade turística deve extrapolar as questões de ordem estatística e econômica e abranger aspectos de ordem urbanística (SEVERINI & PANOSSO NETTO, 2019). Ganha força nesse cenário a hospitalidade urbana e o planejamento turístico. 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”.

Para Ruschmann (2001) a finalidade do planejamento turístico está em ordenar as ações humanas sobre uma localidade turística, bem como direcionar a construção de equipamentos e facilidades de forma adequada, evitando efeitos negativos nos recursos que possam destruir ou afetar sua atratividade. Além disso, o usufruto dos atrativos turísticos não pode prejudicar a qualidade de vida da população. Isso reforça a necessidade de se planejar a ocupação do território de cidades turísticas de forma a garantir o bem-estar de todos, moradores e turistas. O planejamento turístico também está vinculado a uma transformação previamente orientada pelos interesses da comunidade. Para Beni (1999), planejamento é o processo de interferir e programar os fundamentos definidos do turismo que, conceitualmente, abrange três pontos essenciais e distintos: (a) estabelecimento de objetivos, (b) definição de cursos de ação e (c) determinação da realimentação.

É impossível negar a importância da atividade para o desenvolvimento econômico local, uma vez que a cadeia produtiva do turismo estimula a geração de emprego e de renda. Segundo o estudo de 2017 do Conselho Mundial de Viagens e Turismo (WTTC), a contri-

buição direta do turismo à economia foi de US\$ 8,3 trilhões, 10,4% do Produto Interno Bruto global, gerando um total de 118 milhões de postos de trabalho, entre diretos e indiretos. Por essa razão, muitos gestores públicos, e a própria sociedade civil, enxergam a atividade turística como um forte eixo de desenvolvimento econômico. Contudo, a maneira pela qual esse território muitas vezes 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.

Diante da forte pressão de empresários do segmento turístico e do setor imobiliário, torna-se essencial que políticas públicas de desenvolvimento urbano de cidades turísticas estabeleçam diretrizes de uso, parcelamento e ocupação do solo capazes de garantir que a atividade turística beneficie a todos, moradores e turistas. E é nessa direção que a hospitalidade urbana e a legislação urbanística podem convergir.

O espaço público é uma parte essencial das cidades. É nele que as pessoas circulam, se encontram, se manifestam e se exercitam. É no espaço público que o turista tem suas primeiras impressões sobre a cidade a ser visitada. E é nele também que muitas pessoas moram. Seus elementos físicos e sua configuração estão intimamente ligados à forma pela qual a cidade demonstra sua capacidade de acolher e bem receber. A hospitalidade urbana está intimamente ligada à valorização do desenho urbano, que se reflete na oferta de espaços públicos de qualidade e no estabelecimento de uma série de regras que garantam que as construções em âmbito privado dialoguem de forma harmônica com o espaço público (FERRAZ, 2013). Para além da largura das calçadas, da oferta de mobiliário urbano, da pavimentação das ruas e da sinalização viária, a maneira pela qual as edificações são dispostas no espaço privado diz muito sobre a condição hospitaleira de uma cidade.

Ao analisar o turismo pela perspectiva da hospitalidade, podemos reverter essa lógica injusta de apropriação do território apenas para o bem-estar do turista e inserir, de uma vez por todas, a figura do anfitrião em todo o processo de acolhimento. Afinal, a ciência da hospitalidade estuda as relações sociais que se estabelecem entre anfitrião e hóspede num determinado espaço (CAMARGO, 2003). A “lei da assimetria” proposta por Camargo (2021) reflete o poder do anfitrião e revela que a hierarquia na hospitalidade é condição *sine qua non*. Para o autor, o hóspede deve respeitar o direito do anfitrião ao espaço, afinal toda e qualquer iniciativa do hóspede, inclusive o uso de qualquer aparato da casa, torna necessária uma consulta ao anfitrião (CAMARGO, 2021, p. 10). Como nos relembra Pitt-Rivers (2011), o hóspede está sujeito às regras do anfitrião. Nesse sentido, é o anfitrião que deve decidir em quais espaços o hóspede pode circular, e não ao contrário.

O poder público exerce um papel fundamental na produção do espaço turístico, na medida em que sua ação define a concepção da forma de produção desse espaço (LOBO, 2005). A exigência na elaboração de Planos Diretores em “cidades integrantes de áreas de especial interesse turístico” é um indicativo de que a atividade turística interfere diretamente na ocupação do território e, por consequência, afeta a vida das pessoas. O Plano Diretor é a lei municipal fundamental que orienta as políticas de desenvolvimento econômico e social. Através de diretrizes urbanísticas, o Plano Diretor direciona o modo pelo qual o município irá organizar seu território. Dispositivos de parcelamento, uso e ocupação do solo, por exemplo, que fazem parte do Ordenamento Territorial de todo Plano Diretor, são capazes

de incorporar certos conceitos da hospitalidade (urbana) e fazer a diferença no processo de acolhimento e geração de bem-estar.

O litoral brasileiro compreende aproximadamente 7.500 quilômetros de extensão repleto de praias paradisíacas, arrecifes, estingas, lagunas, falésias manguezais etc. A divisão do mapa do litoral brasileiro se dá em 4 (quatro) zonas: 1) litoral amazônico (ou equatorial); 2) litoral nordestino; 3) litoral do sudeste; 4) litoral sul. Com 1.500 quilômetros, o litoral do sudeste é o trecho litorâneo que vai desde o Recôncavo Baiano até a divisa entre São Paulo e Paraná, e é a área de maior urbanização do país e com maior concentração populacional.

Diante do exposto, esta pesquisa tem como **objetivo central** identificar e analisar como e onde os conceitos da hospitalidade urbana podem ser incorporados em Planos Diretores de cidades turísticas. Busca-se discutir a hospitalidade da cidade e na cidade. Para tanto é preciso ampliar o entendimento sobre as responsabilidades e atribuições de todos os sujeitos envolvidos no processo de acolhimento e na geração de bem-estar dos espaços urbanos. A qualificação do território só se mostrará viável e duradoura a partir do momento em que todos os frequentadores de cidades turísticas, sejam eles moradores ou turistas, atuarem juntos nesse processo. Por essa razão, esta pesquisa faz sua investigação a partir de categorias de análise da cidade hospitaleira, compreendidas por meio da somatória dos atributos espaciais de hospitalidade urbana (diversidade, permeabilidade, legibilidade e conforto) e de ações específicas de cidadania.

Tomam-se como base (recorte espacial) os Planos Diretores das Estâncias Balneárias do Estado de São Paulo, que, diferentemente da grande maioria dos outros estados brasileiros que utilizam apenas o Mapa do Turismo Brasileiro, têm legislação própria para classificar suas cidades como turísticas. Apesar de essa classificação ser incipiente e considerar apenas aspectos de caráter econômico, o governo paulista estabelece, desde meados da primeira metade do século XX, condições e pré-requisitos para a classificação e qualificação dessas cidades turísticas (SEVERINI & PANOSSO, 2019). Estabelecidas pela Lei Complementar nº 1.261/2015, os municípios turísticos estão divididos em Estâncias Turísticas e Municípios de Interesse Turístico (MIT).

Os **objetivos específicos** desta pesquisa são: a) identificar a presença das categorias de análise da cidade hospitaleira nos 15 (quinze) Planos Diretores das Estâncias Balneárias do Estado de São Paulo; b) explorar e analisar a aproximação das categorias de análise da cidade hospitaleira às diretrizes previstas nos artigos das referidas leis; c) vistoriar as cidades em questão; d) elaborar uma cartilha ilustrada.

O trabalho foi dividido em 3 (três) capítulos dissertativos e 1 (um) capítulo ilustrado.

O Capítulo 1 – “A hospitalidade como uma dádiva do espaço” - apresenta o referencial teórico utilizado no presente trabalho, referindo-se essencialmente aos conceitos de hospitalidade, sua relação com o sistema da dádiva, os atributos espaciais de hospitalidade urbana, as amarrações com a cidadania e as possíveis relações com as políticas públicas de desenvolvimento urbano.

No Capítulo 2 – “Procedimentos Metodológicos” - são apresentados os componentes

que integram as metodologias utilizadas na pesquisa. São apontados os tipos de caracterização do estudo, detalhando o recorte espacial (amostra), apresentando o instrumento (a forma) utilizado para coletar os dados e as técnicas aplicadas para possibilitar a análise dos dados e a interpretação dos resultados.

No Capítulo 3 – “A hospitalidade das cidades litorâneas de São Paulo” – são apresentadas as planilhas com a identificação das categorias de análise da cidade hospitaleira e as devidas aproximações às diretrizes dos artigos dos Planos Diretores. Por meio de relatórios e registros fotográficos é feita uma análise das cidades vistoriadas, apontando suas potencialidades e limitações.

Para tornar o trabalho mais didático, foi desenvolvida uma *Cartilha Ilustrada* (Capítulo 4), apresentando, por meio de croquis, fotos, textos, desenhos e esquemas gráficos, de que maneira as categorias de análise da cidade hospitaleira podem ser implementadas pelos *gestores-anfitriões* e mantidas pelos *hóspedes-cidadãos*.

Em Conclusões são traçadas algumas considerações finais e revisados pontos fundamentais levantados ao longo da pesquisa, além de se abordar questões de ordem política e prática, tidas como essenciais para o bem-estar da população e para o senso de comunidade.

1. A hospitalidade como uma dádiva do espaço

A hospitalidade é uma atividade milenar. Receber e hospedar pessoas sempre fizeram parte da conduta do ser humano na sociedade. Várias são as razões que levam o homem a receber seus hóspedes, entre elas estão as de ordem religiosa, cultural e as de ordem econômica (CAMARGO, 2003; BOFF, 2005; GRINOVER, 2007; TOMILLO NOGUERO, 2019).

No início deste século os estudos relacionados à hospitalidade ganharam uma nova dimensão e as investigações sobre o tema passaram a fazer parte da área das ciências sociais aplicadas. E, embora frequentemente associado à hotelaria e ao turismo, o campo de estudos da hospitalidade é amplo e promissor, podendo ser analisado por diversas áreas de investigação, incluindo a área da arquitetura e do urbanismo e do planejamento urbano e regional.

A hospitalidade acontece pelo menos entre duas pessoas, normalmente denominadas: anfitrião e hóspede. As relações sociais que se estabelecem entre esses dois sujeitos são tão variadas que se torna difícil padronizá-las ou categorizá-las. A própria terminologia da palavra hospitalidade remete à dualidade e revela as complexas relações entre hospitalidade/hostilidade. De acordo com Benveniste (1995), o termo deriva de *hospes*, em latim, um antigo composto de palavras traduzido em um fato social, cujo significado é “senhor do hóspede”. Desdobra-se, ainda, em outros termos, como *hospitalis* e, em seguida, *hospitalitas*, que, na visão de Grassi (2011, p. 45), podem ser entendidos como “um gesto de acolhida” e/ou “de hospedagem gratuita”, numa tentativa de equiparar o mundo exterior ao interior, ou seja, aquele que é estranho, estrangeiro, é acolhido e recebido por quem está no interior. Para a autora (2011), *hostis*, ao ser admitido em determinado espaço geográfico, adentra um território (físico), passa pela “soleira” e se iguala aos *hospes*. Supõe-se, portanto, que o hóspede foi autorizado ou convidado, está protegido pelo seu anfitrião, bem como integrado àquele círculo social, uma vez que um dos ritos fundamentais da hospitalidade se estabelece na partilha dos alimentos (GRASSI, 2011). Seu status de hóspede se mantém apenas se estiver delimitado a um espaço e a um tempo; caso contrário, ele passa a fazer parte daquela comunidade, na condição de novo membro. Para tanto, como bem salienta Pitt-Rivers (1977), é preciso passar pelo rito de iniciação/incorporação, ou seja, uma ocasião em que os forasteiros devem provar que merecem tal alteração de status.

Vale mencionar que o hóspede (ou estrangeiro) pode ter de ultrapassar mais de uma barreira. Além da física ou territorial, ele precisa ultrapassar barreiras simbólicas ou psíquicas. Binet-Montandon (2011, p. 1173) cita as cerimônias de acolhida dos recém-naturalizados nos salões nobres das prefeituras da França, que veiculam uma carga simbólica particular, visto que, sob uma forma redundante, elas colocam em cena as práticas de integração dos estrangeiros numa nova comunidade que os recebe. Soberano, o Estado decide sobre o acolhimento ou a rejeição. Dessa decisão nasce a tensão entre o direito de residência (um gesto hospitaleiro) ou a deportação (um gesto de hostilidade).

Mesmo com toda essa complexidade, dois autores se dispuseram a criar “modelos” ou “categorias” para tornar os estudos sobre a hospitalidade um pouco mais didáticos. São eles: Camargo (2003; 2004) e Lashley (2004; 2007).

Influenciado pela escola francesa, para Camargo (2003), ao se pensar em hospitalidade, se é levado a criar um eixo cultural e um eixo social para a delimitação do campo de estudo. O eixo cultural leva em consideração as ações de hospitalidade, que vão além do alimentar e do hospedar, envolvendo ações de recepção e de entretenimento. O segundo eixo, o social, trata dos espaços em que a hospitalidade é exercida. Para Camargo a hospitalidade, enquanto instância social, se desenvolve em quatro categorias: doméstica, comercial, pública e virtual (ver Quadro 1). A hospitalidade urbana, para Camargo (2003), é derivada da hospitalidade pública.

Quadro 1- Eixo cultural e eixo social da hospitalidade, segundo Camargo (2003).

DELIMITAÇÕES DO CAMPO DE ESTUDO DA HOSPITALIDADE	
EIXO CULTURAL	EIXO SOCIAL
ALIMENTAR	DOMÉSTICA
HOSPEDAR	COMERCIAL
RECEBER	PÚBLICA
ENTRETER	VIRTUAL

Já em 2004, Camargo sugere que a hospitalidade decorre em tempos e espaços, sendo que os atos de recepcionar, hospedar, alimentar e entreter ocorrem nos espaços doméstico, público, comercial e/ou virtual (Ver Quadro 2).

Quadro 2 - Tempos/espaços da hospitalidade humana, propostos por Camargo (2014, p. 84).

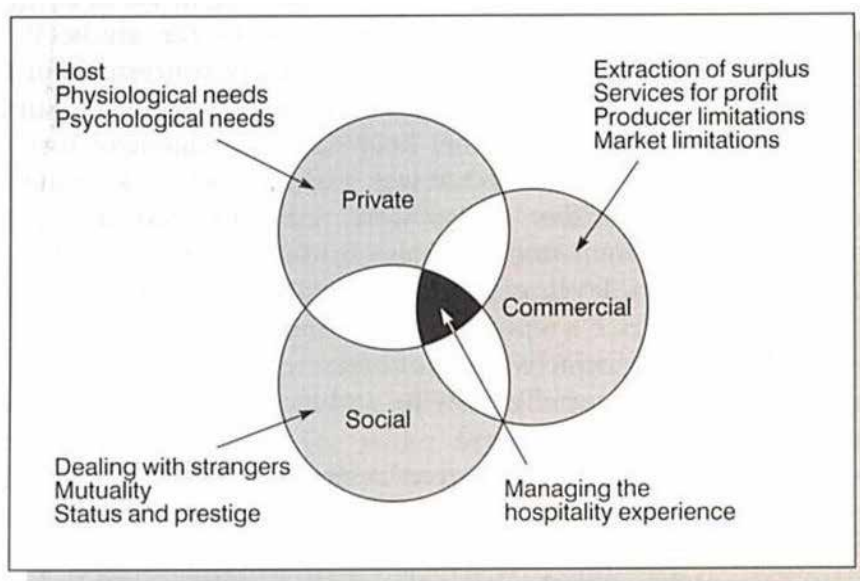
	Recepcionar	Hospedar	Alimentar	Entreter
Doméstica	Receber pessoas em casa, de forma intencional ou casual.	Fornecer pouso e abrigo em casa para pessoas.	Receber em casa para refeições e banquetes.	Receber para recepções e festas.
Pública	A recepção em espaços e órgãos públicos de livre acesso.	A hospedagem proporcionada pela cidade e pelo país, incluindo hospitais, casas de saúde, presídios...	A gastronomia local.	Espaços públicos de lazer e eventos.
Comercial	Os serviços profissionais de recepção.	Hotéis.	A restauração.	Eventos e espetáculos. Eventos privados de lazer.
Virtual	Folhetos, cartazes, folders, internet, telefone, email.	<i>Sites</i> e hospedeiros de <i>sites</i> .	Programas na mídia e <i>sites</i> de gastronomia.	Jogos e entretenimento na mídia.

Para o autor (CAMARGO, 2004), em determinado momento da “cena hospitaleira”

será necessário acomodar o hóspede em um espaço delimitado pelo anfitrião e por um período de tempo determinado. Isso pois a hospitalidade trabalha com um sistema complexo de leis escritas e não escritas. As leis escritas seriam as obrigações de uma sociedade, tais como os vistos de entradas nos países, as vacinas, os acordos diplomáticos etc. Já as não escritas, marcada pelos hábitos e costumes, estão no nosso dia a dia, mas sem nenhum tipo de contrato. Camargo (2021) reforça essas obrigações por meio da ideia da “Lei da Reciprocidade”, na qual anfitrião e hóspede devem honrar-se mutuamente.

Divergindo de Camargo, Lashley (2004) entende que a hospitalidade se dá em três diferentes dimensões: social, privada e comercial. Para o autor britânico, de modo simultâneo, cada dimensão representa um aspecto da oferta de hospitalidade, que é tanto independente como sobreposto. A dimensão social diz respeito aos cenários em que a hospitalidade atua e aos impactos das forças sociais sobre a produção e o consumo de alimentos, bebidas e acomodação. Já na dimensão privada, ele considera as questões associadas ao lar, assim como o relacionamento entre anfitrião e hóspede. E na dimensão comercial leva em consideração a oferta de hospitalidade enquanto atividade econômica.

Figura 1 - Atividades relacionadas com hospitalidade, segundo Lashley e Morrison (2000, p. 4).

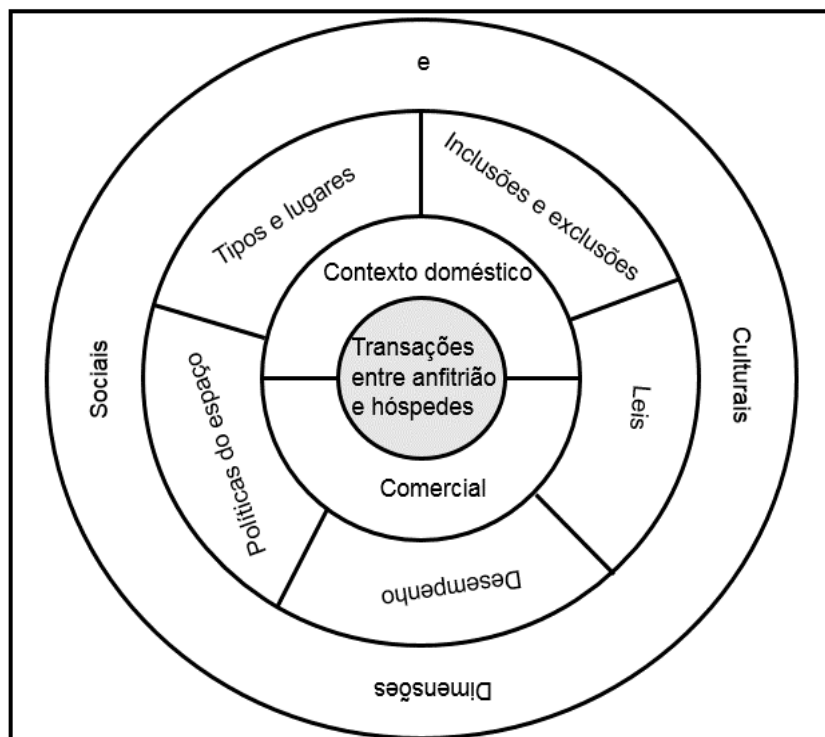


Apesar de Lashley (2004) “setorizar” descrevendo as características particulares das três dimensões da hospitalidade, o autor propõe que o fenômeno decorre da interação mútua das três dimensões, denominando de “experiências de hospitalidade”. Na intersecção entre as dimensões privada e social, por exemplo, surge uma variedade de rituais, simbologias, normas, regras, costumes e valores culturais associados à hospitalidade. Já nos espaços públicos, os indivíduos de uma determinada comunidade local expressam sua compreensão sobre as regras e normas comuns de comportamento civilizado que lhes são exigidas para o convívio e para o bem-estar social. E no ambiente doméstico, os indivíduos são socializados ao modo cortês de tratamento ao receber ou encontrar com um estranho (LASHLEY, 2004; O’MAHONY, 2015).

Em 2007 Lashey, juntamente com Lynch e Morrison, reviu seu modelo teórico anterior, gerando “lentes sociais” para a compreensão da Hospitalidade (ver Figura 2). Nota-se que

o domínio sociocultural ganha força neste novo modelo, que propõe uma mudança de paradigma nos estudos da hospitalidade, introduzindo uma postura crítica e multidisciplinar considerando as diferentes sociedades e os diversos níveis de obrigações para os atores da hospitalidade, isto é, anfitrião e hóspede.

Figura 2 - Lentes conceituais da Hospitalidade, segundo Lashley, Lynch e Morrison (2007, p. 175).



Para o desenvolvimento desse estudo, considera-se que o “modelo” proposto por Camargo seja o mais adequado para a discussão da hospitalidade da cidade e na cidade, uma vez que ele protagoniza o espaço da acolhida, contribuindo para a compreensão das características dos sujeitos da hospitalidade e, conseqüentemente, com suas responsabilidades e atribuições para com a qualificação desse espaço. Ou seja, adota-se aqui a hospitalidade como uma dádiva do espaço. Afinal, a ciência da hospitalidade estuda as relações sociais que se estabelecem entre anfitrião e hóspede num determinado espaço (CAMARGO, 2004).

1.1. *Gestores-anfitriões e hóspedes-cidadãos: dádiva e cidadania refletidas na qualidade do espaço público*

O “hospedar” pode ser realizado por interesse, dinheiro ou por prazer. Quando realizado por dinheiro, é o momento em que a hospitalidade mais se aproxima do turismo, fazendo do acolher e do hospedar atividades rentáveis. Mas, como foi visto no item anterior, a ciência da hospitalidade é ampla e abarca um leque maior de possibilidades.

Quando estudada pela perspectiva da dádiva (ou dom), a hospitalidade reforça uma característica essencial do ser humano que busca estabelecer um vínculo com outro ser hu-

mano. Muito mais que receber e alojar o hóspede por dinheiro, a hospitalidade envolve o estabelecimento do vínculo social. Isso porque, ao bem receber, estabelece-se naturalmente a obrigação do hóspede em retribuir. E no momento da retribuição o hóspede se torna o anfitrião, consolidando assim o laço social. Ou seja, ao analisar a hospitalidade pela tríade de Marcel Mauss do dar-receber-retribuir, espera-se explorar não só os interesses que estão por de trás da acolhida, mas também, e principalmente, pela simples ideia de que ali, no ato do hospedar, serão criados novos laços sociais entre hóspede e anfitrião. O que confirma a hospitalidade como uma ciência social.

Utilizando a teoria de Marcel Mauss (2003), que analisou como as trocas comerciais ocorriam nas sociedades primitivas, em particular da Polinésia, Melanésia e Noroeste Americano, o contato humano não se estabelece como uma troca, ele começa com uma dádiva, que parte de alguém. Essa dádiva pode se manifestar sob a forma de presentes, hospitalidade ou serviços e circula em prol do laço social que ocorre sem obrigação ou garantia de retribuição (CAILLE, 2002). Quem recebe a dádiva irá retribuir um dia, e assim inicia-se uma nova dádiva que implica em um novo receber e retribuir, gerando um processo sem fim (CAMARGO, 2004). Ao contrário do mercado, a dádiva busca a contração de dívidas, e não sua liquidação. Isso porque essa dívida configura a manutenção do vínculo ou do laço social. Trata-se, portanto, de um esquema que envolve prestações mútuas, de forma livre ou obrigatória (GODBOUT, 1998).

Parte-se do pressuposto de que, ao compreender a hospitalidade como uma dádiva do espaço, torna-se mais fácil aproximar a hospitalidade ao sistema da dádiva e compreender melhor as responsabilidades e atribuições de hóspedes e anfitriões.

Na hospitalidade doméstica o espaço da acolhida é o espaço da casa, portanto, um espaço privado. Nesse caso, o anfitrião é o dono do espaço, sendo o responsável por sua preparação. Na analogia com o sistema da dádiva, é ele quem tem o poder, é ele quem dá. Além da hospedagem gratuita, o anfitrião pode oferecer um jantar na primeira noite da estadia, pode decorar a casa com flores ou trocar a roupa de cama. O hóspede, ao receber tudo isso, retribui com presentes ou, ainda, com uma futura oferta de hospitalidade em sua própria casa. Também é na hospitalidade doméstica que os pequenos gestos do dia a dia se processam e a intimidade ocorre com mais frequência entre o dono da casa e a pessoa que é recebida. Essa aproximação exige o estabelecimento e o cumprimento de certas “regras” tanto para “proteger” o que sobra de intimidade do anfitrião, quanto para não constranger o hóspede.

Para além das famosas frases ditas pelo anfitrião – “Sinta-se em casa”, “Seja bem-vindo”, “A casa é sua” etc. –, há todo um ritual e um certo esforço para que o hóspede se sinta à vontade. Por outro lado, cabe ao hóspede permanecer nas áreas da casa que lhe foram designadas, não invadir o resto do espaço, partir no dia combinado e seguir certos hábitos da casa (como horário para dormir e para acordar). Quebrar essas regras pode ser um problema para a manutenção da relação entre anfitrião e hóspede. Como nos lembra Camargo, no prefácio do livro de Tomillo Noguero (2019), o ser humano burlou as regras da hospitalidade no paraíso e:

[...] não aceitou o papel de hóspede e, mais do que isso, não aceitou a autoridade do anfitrião sobre o espaço e desobedeceu a

uma de suas ordens. Na narrativa bíblica, Deus criou (acolheu) o homem, ofereceu-lhe o que havia de melhor. Como anfitrião, fez-lhe apenas uma ressalva: não toque nas árvores do bem e do conhecimento, como um anfitrião moderno diria a seu hóspede: se precisar de banheiro, use o lavabo, não use o do meu quarto, pois está entupido! Pois Adão e Eva decidiram comer o fruto proibido da árvore do conhecimento (TOMILLO NOGUERO, 2019, p. 11).

Na hospitalidade comercial o espaço da acolhida também é um espaço privado, porém, por se tratar de estabelecimentos comerciais, podemos entender que se trata de um espaço privado de uso público. Trata-se de um espaço de uso coletivo, mas com uma administração privada, que é cuidado por um anfitrião representado pela figura do dono do estabelecimento ou até mesmo pelos próprios funcionários, como o gerente do hotel ou o *maître* de um restaurante. Essa “flexibilidade” na figura do anfitrião só acontece pois as “regras” na hospitalidade comercial são regidas fundamentalmente por convenções sociais ou são definidas; em muitas situações são elaborados manuais ou cartilhas. Como é o caso das regras estabelecidas por certos restaurantes que exigem que seus clientes estejam muito bem vestidos, com traje social fino. Presume-se que o visitante deva conhecer essas regras e a elas se submeter para ser bem-vindo. A retribuição acontece por meio de um retorno financeiro, afinal a hospedagem (ou serviço) é paga.

Aqui quase não há cerimônias ou ritos do instante inicial da acolhida, muito menos a espera da reciprocidade. Mas isso não quer dizer que o hóspede não ganhe seus mimos e nem que não haja um tipo de relação entre o funcionário do estabelecimento comercial com o hóspede. Mas pensar em hospitalidade na contemporaneidade sob a premissa da dádiva vem gerando na academia algumas reflexões sobre suas limitações, principalmente quanto à sua genuinidade nos serviços oferecidos pelo setor do turismo.

Para Montandon (2011) e Gotman (2009), por exemplo, os serviços de hospitalidade tentam reproduzir as normas e as leis da hospitalidade desenvolvidas no cerne das sociedades, a fim de criar um ambiente confortável para o hóspede que chega a um estabelecimento. Essa tentativa, no entanto, é um tanto frustrada, na visão de Montandon (2011), uma vez que não exige esforços dos sujeitos para evitar a ocorrência da hostilidade, em especial do lado do hóspede, que paga pelo serviço prestado e que dificilmente se depara com a natureza imprevisível das relações hospitaleiras. Já a dádiva no contexto comercial parece deixar de existir ou, no mínimo, teria seu ciclo interrompido, pois o hóspede retribui por tudo que lhe foi ofertado com pagamento (em moeda), liquidando a dívida. Para Gotman (2009, p. 17) os serviços de hospitalidade praticam uma “hospitalidade encenada”. A autora salienta que: “se a hospitalidade pode penetrar na relação comercial, é unicamente pela introdução de uma margem de improvisação permitindo, se for o caso, uma relação pessoal, mas não personalizada – entre o hoteleiro e o cliente.” Para Brusadin e Panosso Netto (2016), “a complexidade e diversidade que vivemos hoje atinge um patamar desconhecido pelas sociedades que nos antecederam. A intensa divisão do trabalho exige troca, interdependência, confiança e reciprocidade”.

Já na hospitalidade virtual é possível observar que a construção dos laços sociais pode ocorrer através de uma outra dinâmica que se desenvolve por meio de plataformas digitais. Segundo Vesce (2021), o ciberespaço passou a se constituir como o novo espaço de sociabilidade não presencial, com impactos importantes na produção de valor, nos conceitos

éticos e morais e nas relações humanas. Os relacionamentos virtuais se diferem na maneira como os indivíduos mantêm contato e por muitas vezes, apesar da ausência do contato físico entre eles, os laços sentimentais que se formam podem se tornar tão profundos quanto os que são estabelecidos na “vida real” (RODRIGUES, 2021). Isso se confirma, por exemplo, na pesquisa de Bezerra & Severini (2021) que comprovam como certas ferramentas de uma determinada plataforma digital auxiliam no processo de acolhimento e sociabilidade durante as aulas online, aproximando professores e alunos.

A transformação digital tornou-se indispensável e chegou para definir os processos nas organizações e melhorar as relações sociais, promovendo outras formas de comunicação, de interação social, acessibilidade e sustentabilidade. A hospitalidade virtual se mostrou um campo de estudo promissor durante a pandemia. As figuras do anfitrião e do hóspede sofreram diversas “mutações”, assim como o espaço da acolhida. Essa realidade se constitui parte relevante do processo de compreensão de que a hospitalidade é uma forma de relação social, uma vez que “os laços comunitários que sustentam as diferentes práticas de cidadania não são tão naturais como a tradição nos ensinou a pensar, mas sim construídos. São laços humanos, e nessa condição frágeis e carentes de vigilância permanente” (BAPTISTA, 2005, p. 121).

Mas é na hospitalidade pública que os estudos de hospitalidade podem estar associados às questões urbanas e, conseqüentemente, ao espaço público e, mais especificamente, à cidade. Na hospitalidade pública, pode-se estudar desde os assuntos relacionados aos domínios do Estado, como as questões ligadas aos assuntos diplomáticos, até a legislação sobre estrangeiros e os contratos comerciais.

Apesar do caráter incondicional da hospitalidade ainda poder ser observado em algumas religiões e até mesmo em indivíduos que a praticam de maneira altruística (DERRIDA, 2001), é papel do Estado (atuando como anfitrião por meio de representantes como presidente, senadores, deputados, juízes, secretários etc.) elaborar regras e leis para salvarguardar o país e controlar a entrada de visitantes.

De todos os assuntos que trata a hospitalidade pública, os que se relacionam especificamente à cidade dizem respeito à hospitalidade urbana. Para Ferraz (2013, p. 73) “a hospitalidade urbana pode ser definida como o ato de recepcionar, hospedar, alimentar e entreter pessoas, sejam elas turistas ou moradores, no meio urbano, de forma a garantir uma somatória de sensações de bem-estar e de acolhimento provenientes de qualidades urbanísticas e sociais”. E a autora completa:

A condição de cidade hospitaleira está atrelada à implantação ou à consolidação dessas qualidades por parte dos gestores públicos. A função deles é capacitar o espaço urbano na aproximação entre as pessoas e fazê-las se “sentirem em casa” de tal modo que elas tenham vontade de permanecer e retornar, estabelecendo assim um vínculo entre indivíduo e lugar (FERRAZ, 2013, p. 73).

Diversamente do que ocorre nas outras três esferas (ou domínios) da hospitalidade (doméstica, comercial e virtual), a definição das questões relacionadas ao âmbito da hospitalidade urbana apresenta-se de forma mais complexa (quem é o anfitrião, quem é o hóspede, a hospitalidade urbana é paga ou como se dá a retribuição, qual o tempo de permanência). Essa complexidade ocorre pois o espaço da acolhida é o espaço público. E

isso muda tudo.

O hóspede urbano tem suas particularidades: ele pode ser tanto o turista como o morador. Isso porque essa categoria engloba todos os que consomem ou vivenciam a cidade, incluindo os visitantes que não pernoitam nela. O morador, quando visita um centro cultural recém-inaugurado, um museu, uma praça, uma avenida reformada, torna-se um turista na própria 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).

Já a discussão sobre quem é o anfitrião urbano exige um raciocínio de mais complexidade. Antes, é preciso entender as características desse espaço e a quem ele pertence. Teoricamente, o espaço da hospitalidade urbana é o “espaço público”. Do ponto de vista jurídico, espaço público é o espaço tradicional de uso comum das cidades, que está sob a jurisdição do poder público e que pode sofrer alterações físicas a qualquer instante em prol do bem comum. Mas a quem ele pertence? E quem deve cuidar dele?

Nas situações acima mencionadas (hospitalidade doméstica, hospitalidade comercial e hospitalidade virtual), está claro que as ações necessárias para garantir uma boa acolhida dependem diretamente do anfitrião, seja ele o dono da casa, o dono do estabelecimento comercial ou, ainda, o dono do website/plataforma digital. No caso da hospitalidade urbana, a responsabilidade maior é do gestor público, representado, muitas vezes, na figura do prefeito, do vereador ou do secretário de obras. O anfitrião urbano é, na realidade, o representante legal do povo. É ele quem deve cuidar das ruas, das calçadas, da iluminação pública, dos equipamentos de educação e saúde, etc.

Porém, a hospitalidade urbana não se encerra na oferta de “instalações adequadas” por parte do poder público. Ela delega papéis aos demais atores da cidade, incluindo os próprios moradores, que partilham do papel de anfitrião, responsabilizando-se pelo cuidado com o espaço público, pela gentileza no trato com as pessoas e também pelo cumprimento de certas regras essenciais que garantem o bem-estar de uma sociedade num determinado espaço (SEVERINI & VARGAS, 2017).

Isso nos leva a pensar que cidades hospitaleiras são cidades que estabelecem uma relação mais que social, quase que institucional, uma vez que o vínculo (ou o laço) não se dá apenas entre um indivíduo com o outro, mas também com o espaço urbano, com a cidade. E, a partir daí, estabelece-se a chamada cidadania, despertando a consciência dos deveres e direitos do cidadão (FERRAZ, 2013).

Surgem então dois sujeitos (ou atores) nesse processo: o *gestor-anfitrião* e o *hóspede-cidadão*.

O *gestor-anfitrião* oferece (ou dá) espaços públicos de qualidade a toda a população. Ele tem desde obrigações simples de zeladoria da cidade que consistem, por exemplo, em pavimentar as ruas e as calçadas, cuidar das praças e dos parques, garantir a iluminação pública, providenciar a instalação de lixeiras, bancos e floreiras, até deveres mais complexos, como a construção de pontes e edifícios públicos e a elaboração de políticas públicas

de desenvolvimento urbano.

Já o *hóspede-cidadão*, representado na figura do turista ou do morador, recebe essas benfeitorias e as usufrui. A retribuição, de acordo com o sistema da dívida, pode ocorrer de forma livre e/ou obrigatória.

A retribuição de forma livre ocorre através de ações morais, cívicas e éticas. Essas ações vão desde as mais corriqueiras, como cooperar com o bem-estar da cidade, tais como: usar de forma adequada o mobiliário urbano, escolher o material mais apropriado para pavimentar sua própria calçada (evitando material escorregadio), fazer a manutenção de toldos e marquises que servem de abrigo para pedestres em dias de chuva, cuidar da árvore que está plantada na calçada (podar e regar se for preciso); até ações específicas que interferem diretamente no bom funcionamento da cidade, tais como: construir edifícios inteligentes e sustentáveis, optar pela instalação de interfaces transparentes para com o espaço público e fazer a manutenção de edifícios de valor patrimonial. Já a retribuição de caráter obrigatório acontece por meio do cumprimento das leis e do pagamento de impostos e taxas (FERRAZ, 2013).

O hóspede morador é naturalmente o que mais tem a retribuir. Utilizando o termo “turista cidadão”, Gastal & Moesh (2007, p. 60) afirmam que:

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

Deve-se despertar, portanto, a satisfação do morador em cuidar de seus espaços urbanos, fazendo com que eles sejam a “extensão de suas casas”. A secretaria de turismo e comércio da cidade de Camboriú, citada em Gastal & Moesh (2007, p. 64), tem um lema pertinente e que cabe aqui nessa discussão: “em Balneário Camboriú, cada turista deve ser aceito como um cidadão muito especial, e cada cidadão deve ser tratado como se fosse um turista muito especial”. Por outro lado, o hóspede turista deve entender que, ao receber um espaço público de qualidade, sua retribuição deve ser no mínimo a de manter e não estragar tudo o que lhe foi ofertado. E isso pode ser feito por meio de ações simples como: não jogar lixo nas ruas, respeitar as placas e avisos, seguir à risca as sinalizações viárias e de pedestres, obedecer às leis de trânsito etc.

Trata-se, portanto, de uma ação conjunta entre anfitrião e hóspede para com o que é público, despertando na sociedade o senso de civilidade. Por este motivo, Ferraz (2013) defende que quando as práticas da hospitalidade urbana são analisadas sob a ótica da dívida, recaem inevitavelmente sobre a noção de cidadania. Parte-se do princípio de que certos aspectos do ambiente urbano indicam a manutenção (ou não) de um certo equilíbrio da trilogia do dar-receber-retribuir de Marcel Mauss e apontam as características de uma sociedade dita cidadã. Frente a uma perspectiva de que é necessário ter uma continuidade do ciclo da dívida para a manutenção do equilíbrio coletivo na cena urbana, a hospitalidade urbana se mostra essencial nesse processo.

A seguir, um resumo sobre as diferenças e semelhanças entre as esferas (ou domínios) da hospitalidade, principalmente no que diz respeito ao tipo do espaço, aos sujeitos da hospitalidade, no tempo de permanência e nas formas de retribuição.

Quadro 3 - Diferenças e semelhanças entre as esferas da hospitalidade. Elaborado com base em Ferraz (2013).

	Hospitalidade Doméstica	Hospitalidade Comercial	Hospitalidade Pública/Urbana	Hospitalidade Virtual
Espaço	Casa	Estabelecimento comercial	Espaço público/ Espaço privado de uso público	Websites, salas e espaços virtuais etc.
Agentes/ Sujeitos (anfitrião e hóspede)	Dono da casa	Dono do estabelecimento comercial/Gerente	Dono do estabelecimento comercial/Gerente	Palestrante, professor, empresário etc.
	Hóspede	Turista/Cliente	Hóspede-cidadão	Convidado, aluno etc.
Tempo de permanência	Determinado	Determinado	Indeterminado	Determinado
Formas de retribuição	Gratuita	Paga (monetária)	Ações de cidadania e civilidade	Gratuita ou Paga

1.2. Plano Diretor e sua relevância para o ordenamento do território turístico

O contato com turistas, estrangeiros e desconhecidos é sempre maior em cidades turísticas. E essa proximidade exige naturalmente a necessidade de algumas regras de convívio e de hospitalidade. Sem elas, o contato e as relações entre anfitrião e hóspede no meio urbano podem ser conflituosos ou até gerarem hostilidade.

Entre cartazes e pichações, moradores da cidade espanhola de Barcelona mostram sua indignação por ter perdido o direito de viver livremente na cidade em que residem. Frases como “Barcelona no está en venda” ou “El turismo mata los barrios” demonstram que esse caso é emblemático e mostram como o turismo de massa pode gerar a hostilidade em relação aos turistas, criando uma atmosfera hostil e sugerindo que os turistas não são bem-vindos (SOARES OLIVEIRA; NEVES; PANOSSO NETTO E SEVERINI, 2021).

Ainda utilizando o mesmo exemplo, o documentário *Bye Bye Barcelona*, pioneiro e com vasta repercussão na mídia, dá voz aos verdadeiros anfitriões das cidades: os moradores. Por meio de depoimento de líderes de associações de moradores, escritores, professores, artistas e comerciantes, a problemática do *overtourism* é denunciada. Ademais, são mostradas as fragilidades do setor turístico, desconstruindo o modelo de sucesso do turismo de Barcelona (RAMOS, 2021). De acordo com a autora:

A grande quantidade de turistas que ocupam a Cidade Velha, os arredores do templo da Sagrada Família e o Parque Güell dificul-

tam a circulação de veículos e pedestres, provocam superlotação dos transportes públicos. O acesso ao Parque Güell foi limitado com cobrança de ingresso para a área monumental, caracterizando a privatização de um espaço público. Soma-se a isso, as terrazas de restaurantes que invadem as calçadas, juntamente com os vendedores ambulantes que dispõem seus produtos no chão da via pública, impedindo a livre circulação das pessoas (RAMOS, 2021, p. 81).

Parte-se do princípio de que esses exemplos indicam uma inversão na hierarquia entre os papéis entre hóspede e anfitrião. Nesse sentido, cabe aqui novamente relembrar as leis da hospitalidade para fortalecer o convívio social e para não prejudicar o turismo. Para Pitt-Rivers (2012), as relações entre os sujeitos da hospitalidade são baseadas em condutas sociais estabelecidas em leis não escritas, desenvolvidas para criar uma organização que defende a cultura e as pessoas locais de um possível perigo trazido pelo desconhecido ou pelo estrangeiro (no caso pelo turista). Se caso não forem respeitadas por algum dos atores, abre-se espaço para o surgimento da hostilidade (ou conflito). O autor propõe 3 (três) leis não escritas essenciais:

- Honra mútua.
- Respeito ao espaço e poder do anfitrião (por parte do hóspede) e proteger o hóspede (por parte do anfitrião).
- Não recusa do que é oferecido pelo anfitrião (por parte do hóspede) e oferecimento do que se tem de melhor e atender todas as necessidades do hóspede (por parte do anfitrião).

Ao prever o “respeito ao espaço” e o “poder do anfitrião por parte do hóspede”, a segunda lei proposta por Pitt-Rivers (2012) vai justamente ao encontro do que se defende nesta pesquisa: de que uma cidade que se pretende ser hospitaleira não pode reservar partes de seu território para serem utilizadas apenas pelos hóspedes.

O anfitrião, por exemplo, é quem define os espaços da casa que o hóspede pode ir. Burlar essa regra significa desrespeitar a “Lei da Assimetria”, proposta por Camargo (2021) e que prevê que o “hóspede deve respeitar o direito do anfitrião ao espaço” (CAMARGO, 2021, p.10). Com base nas reflexões de Jacques Derrida (2001), Marcel Mauss (1974), Julian Pitt-Rivers (2012) e Anne Gotman (2011), Camargo (2021) propõe quatro leis básicas da hospitalidade: a incondicionalidade, a reciprocidade, a assimetria e a compensação. Na Lei da Assimetria:

A soberania do anfitrião e a assimetria resultante são refletidas ainda pela territorialização do hóspede e estabelecimento das fronteiras em que ele pode se locomover. Há uma barreira, mesmo invisível, situada entre o espaço do anfitrião e o alocado ao hóspede. Toda e qualquer iniciativa do hóspede, inclusive o uso de qualquer aparato da casa, torna necessária uma consulta ao anfitrião. A territorialização do hóspede também acontece nos casos do turista e do imigrante ou do refugiado (CAMARGO, 2021, p. 10).

Ao se considerar turística, uma cidade precisa dar conta de atender as necessidades de uma população fixa e outra população flutuante. No caso das cidades litorâneas paulistas, por exemplo, há uma variação muito grande de população nos meses de dezembro,

janeiro e fevereiro e nos feriados. Nesse sentido, o espaço físico da cidade e sua infraestrutura precisam estar preparados para garantir essa acolhida e para manter as necessidades básicas de sua população, assim como para lhe oferecer momentos de lazer.

A maneira pela qual o território de uma cidade turística é usado, parcelado e ocupado, diz muito sobre sua capacidade de receber e de gerar sensações de bem-estar. O que é importante ressaltar é que o usufruto do atrativo turístico não pode (ou não deveria) prejudicar a qualidade de vida dos moradores, que, como foi visto, atuam como verdadeiros anfitriões e permanecem na cidade após a saída dos turistas.

O espaço é produzido por inúmeros agentes sociais. Segundo Oliveira (2014), cada qual, em seu tempo histórico, o produzirá de forma diferente, para atender às diversas demandas. Já a produção do espaço “é consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadoras de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade” (CORRÊA, 2016, p. 41-44).

A atividade turística é uma prática socioespacial que envolve sujeitos sociais de várias ordens e com expectativas diferentes (BARRIOS, 1986). 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 (CRUZ, 1999). Afinal, a cidade deve proporcionar lazer primeiro para seus moradores e, posteriormente, para os turistas. Pois como lembra Oliveira (2014, p. 81):

[...] a construção da cidade turística nem sempre é para atender à expectativa do morador local, mas às expectativas externas ao lugar, que buscam, a partir da construção de obras grandiosas, tornar a cidade mais competitiva, enquanto as obras de infraestrutura básicas que realmente interessam ao lugar, aos moradores, continuam inacabadas.

A interferência do Estado na propriedade privada era mínima no Brasil até praticamente a segunda metade do século XIX. Algumas regras de implantação para as edificações poderem ter acesso aos serviços públicos urbanos (como abastecimento de água, serviço de esgoto e iluminação) era o que diferenciava o meio rural do meio urbano.

A Lei de Terras (Lei 601/1850) foi o primeiro dispositivo legal que buscou regulamentar a questão fundiária no Império do Brasil. Mas não necessariamente de forma justa e democrática. A lei determinava que a única forma de acesso às terras devolutas da nação fosse através da compra ao Estado em hasta pública, garantindo, entretanto, a revalidação das antigas sesmarias, que era até então a forma de doação da terra por parte do Estado à iniciativa particular – prática existente desde os tempos coloniais – e das posses realizadas até aquele momento. Ficava estabelecido um prazo para que os proprietários – posseiros ou sesmeiros – demarcassem e registrassem suas terras, de forma que garantissem, assim, os necessários títulos de suas propriedades, sem os quais não poderiam hipotecar, vender ou alienar de qualquer outra forma (ROLNIK, 1997; 2009).

As questões relacionadas à terra foram de fato regulamentadas um século depois, com a Constituição de 1988, por meio dos artigos 182 e 183, que estabeleceram normas so-

bre a regulamentação do uso da propriedade criando diretrizes para as políticas urbanas nacionais. A seguir o texto da lei:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º - O Plano Diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º - A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º - As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º - É facultado ao poder público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - Imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º - O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º - Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º - Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.

Mas sua consolidação só veio em 2001 com a regulamentação da Lei 10.257/2001, conhecida como Estatuto da Cidade, que incorporou uma série de instrumentos urbanísticos e o conceito de função social da propriedade e passou a incentivar e encorajar a participação popular na elaboração dos planos e projetos. Pela primeira vez, o país assume que a terra urbana deve servir para benefício da coletividade e não apenas ao interesse do proprietário. Ou seja, o interesse individual é subordinado pelo interesse coletivo. Além disso, o Estatuto da Cidade deu mais poder às políticas públicas de desenvolvimento urbano municipais, que passaram a exigir a elaboração de Planos Diretores e leis municipais complementares, como a Lei de Zoneamento (ou disciplina do Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo), o Plano Plurianual, Gestão Orçamentária Participativa, Planos e Projetos Setoriais e de Bairro.

O Estatuto da Cidade passou a exigir a elaboração de Plano Diretor em quatro situações:

- Cidades com mais de vinte mil habitantes;
- cidades integrantes de regiões metropolitanas e/ou aglomerações urbanas;

- cidades integrantes de áreas de especial interesse turístico;
- cidades inseridas na área de influência de grandes empreendimentos com grande impacto ambiental.

Contudo, diferentemente do que ocorre nas outras três situações de obrigatoriedade, não existe um critério claro e objetivo que ajude a esclarecer quais são as cidades que se encaixam na categoria de “cidades integrantes de áreas de especial interesse turístico”. Não há especificação sobre as “áreas de especial interesse turístico” no Estatuto da Cidade, nem no Plano Nacional de Turismo e muito menos na Lei que estabelece as normas sobre a Política Nacional de Turismo (Lei 11.771/2008). Apenas a Lei nº 6.513/1977, anterior ao Estatuto da Cidade, dispõe sobre a criação de “Áreas Especiais e de Locais de Interesse Turístico”. Segundo o Capítulo I, Art.1º, consideram-se de interesse turístico:

- I. Os bens de valor histórico, artístico, arqueológico ou pré-histórico;
- II. as reservas e estações ecológicas;
- III. as áreas destinadas à proteção dos recursos naturais renováveis;
- IV. as manifestações culturais ou etnológicas e os locais onde ocorram;
- V. as paisagens notáveis;
- VI. as localidades e os acidentes naturais adequados ao repouso e a prática de atividades recreativas, desportivas ou de lazer;
- VII. as fontes hidrominerais aproveitáveis;
- VIII. as localidades que apresentam condições climáticas especiais;
- IX. outros que venham a ser definidos, na forma desta lei.

E, apesar de serem aspectos relevantes para o turismo, os critérios acima citados não são claros. Seriam apenas as cidades que possuem bens de valor histórico, artístico, arqueológico ou pré-histórico tombados pelo Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) que devem desenvolver seus Planos Diretores? Ou as cidades que possuem APP (Áreas de Preservação Permanente)? Isso demonstra a fragilidade das políticas públicas nacionais sobre o tema “cidades turísticas”. Para Lobo (2005), apesar de existirem alguns marcos sobre o tema, eles são dispersos, pouco articulados e de rasa aplicação no território. Por consequência, cada Estado assumiu a função de decidir sobre a legislação de suas cidades turísticas.

Ao analisarem as estratégias de planejamento turístico utilizadas pelos cinco estados considerados mais hospitaleiros do Brasil, Severini & Panosso (2020) alertam que o enfoque dado para a promoção e o desenvolvimento da atividade turística deve prescindir uma série de questões que extrapolam as de ordem estatística e econômica. Segundo os autores:

Por se tratar de um fenômeno social, as pesquisas e estudos que envolvem a atividade turística precisam abordar não somente os métodos tradicionais, como estudo de demanda turística e inven-

tário do potencial turístico existente, como também analisar essa atividade do ponto de vista urbanístico. Não basta exigir a elaboração de um Plano Diretor de Turismo, como faz o Estado de São Paulo e que prevê o Rio Grande do Sul. É preciso que haja uma compatibilização das políticas públicas de turismo com o Plano Diretor Municipal (SEVERINI & PANOSSO NETTO, 2020, p. 23).

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. É uma Lei que deve ser elaborada pelos gestores públicos da prefeitura com a participação da sociedade civil e da Câmara Municipal visando a direcionar o funcionamento e o crescimento da cidade, além de orientar as prioridades de investimentos. É no Plano Diretor que são demarcadas, por exemplo, áreas para implantação de equipamentos urbanos e serviços públicos que irão beneficiar turistas e moradores. A reserva de áreas para implantação de parques urbanos, para expansão de cinturões verdes, implantação de aeroportos ou corredores de ônibus deve estar demarcada no Plano Diretor.

É no Plano Diretor, também, que já são delineadas as diretrizes gerais de organização territorial e, por consequência, as regras básicas de ocupação do solo em âmbito privado. Essas regras norteiam a legislação urbanística do município e podem incorporar os conceitos de hospitalidade urbana.

1.3. Atributos espaciais de hospitalidade urbana

Composta por uma série de camadas sobrepostas que se formaram ao longo do tempo, a cidade é uma obra de arte em formação, definida por seus aspectos culturais (construídos e artificiais) e por seus aspectos naturais. A sensação de hospitalidade urbana envolve todos eles. As condições naturais somadas ao contexto cultural se fundem e desenharam o locus onde a experiência vital da comunidade acontece. Para Carapinha (2007):

A cidade nasce assim de uma relação simbiótica que se estabelece entre a morfologia matricial, que a contém, a função de lugar de habitar que tem e os diferentes significados, que lhe atribuímos. A partir desta relação, a cidade desenha-se num jogo entre cheios e vazios que lhe definem a sua tessitura (CARAPINHA, 2007, p. 180).

Para Ferraz (2013), a hospitalidade urbana é derivada de um somatório de atributos tangíveis e intangíveis. Para a autora, a sensação de acolhimento e bem-estar nas 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. Entende-se que boa parte dessas camadas decorre de intervenções físicas feitas pelo homem, representadas, por exemplo, no traçado urbano, nas edificações e nos espaços públicos. Essas são características de ordem espacial e física do meio urbano que fazem a diferença na sensação de bem-estar e acolhimento de hóspedes e moradores, e são elas que compõem os atributos tangíveis (SEVERINI, 2016).

Também faz parte desta trama urbana atributos de ordem natural, que influenciam

significativamente na hospitalidade urbana, como os aspectos naturais como clima, geologia, hidrologia, relevo etc. Esses aspectos, por sua vez, podem ser considerados, incorporados e amenizados, quando necessários, pelas intervenções urbanas. Ou seja, as características naturais do território podem ser evidenciadas e absorvidas através do desenho urbano e das intervenções físicas. A topografia e o clima, por exemplo, podem interferir muito na hospitalidade urbana de um bairro. Cabe ao gestor-anfitrião garantir que sua cidade ofereça uma gama de sensações de bem-estar e acolhimento a moradores e turistas, e isso pode ser obtido, por exemplo, por meio de implantação de um plano para a implementação de arborização viária ou através de incentivos para que os edifícios implantem em suas fachadas marquises para proteger os pedestres das intempéries.

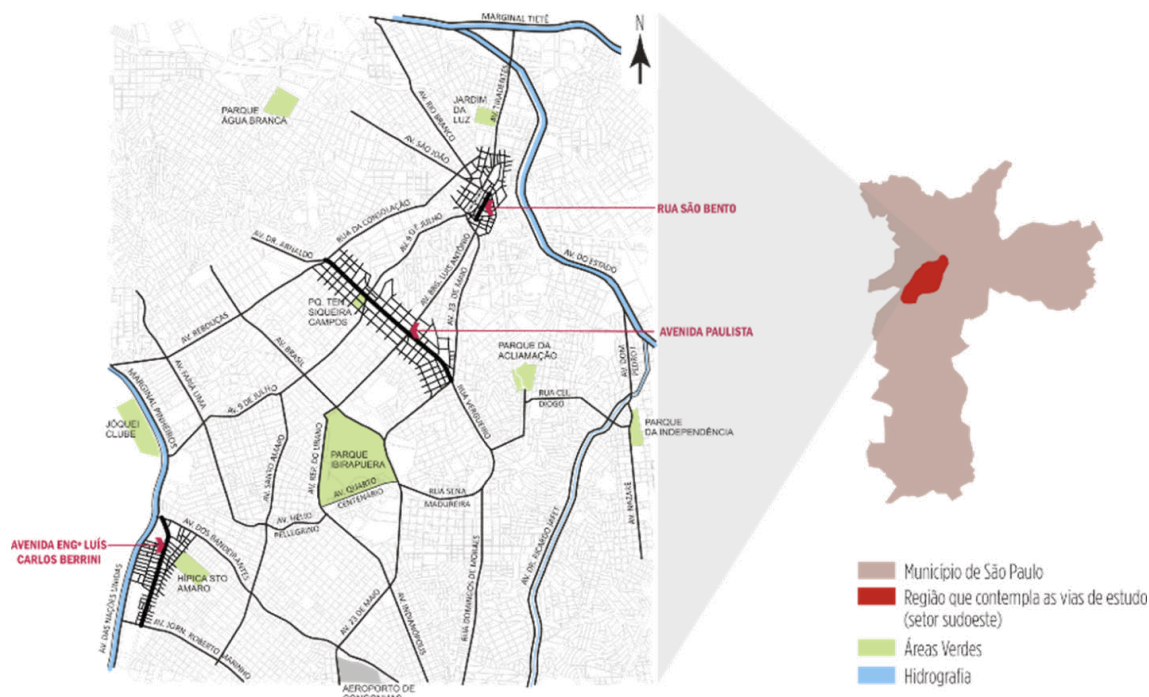
Por outro lado, há uma outra natureza de atributos capaz de proporcionar sensações agradáveis, de natureza psicológica ou subjetiva, ao hóspede. Esses outros atributos estão associados à história de vida de cada pessoa e ao conhecimento de mundo (lembranças, identidade e preferências) que cada um tem ao visitar uma nova cidade, percepções particulares. Entendem-se aqui esses atributos como intangíveis, de difícil mensuração e implantação por parte do anfitrião.

Cabe ao gestor público (ou gestor-anfitrião) trabalhar com os atributos tangíveis, pois só eles é que podem ser classificados, mapeados e implementados no espaço urbano. Segundo Ferraz (2013), as qualidades urbanísticas do espaço público estão relacionadas à diversidade, à permeabilidade, à legibilidade e ao conforto, entendidas como atributos espaciais de hospitalidade urbana. Para a autora, a observação desses atributos (tangíveis) pode evidenciar a condição de cidade hospitaleira que podem ser perfeitamente passíveis de implantação pelos gestores públicos.

Para definir os 4 (quatro) atributos espaciais de hospitalidade urbana, Ferraz (2013) utilizou estudos de caráter multidisciplinar¹ e testou os atributos em 3 (três) ruas da cidade de São Paulo, que possuem formas distintas de apropriação do espaço público. São elas: Rua São Bento, Avenida Paulista e Avenida Engenheiro Luiz Carlos Berrini (Ver Figura 3).

¹ Como ponto de partida a pesquisa de Ferraz (2013) utilizou o trabalho de Lucio Grinover (2007) e uma série de estudos relacionados ao desenho urbano, entre eles: Jane Jacobs (2000); Kevin Lynch (1997); Jan Gehl (2009 e 2011); Camilo Sitte (1992); Bil Hillier (1996); Gordon Cullen (2009); Maden & Schwartz (2002) e Allan Jacobs (1999).

Figura 3 – Mapa com três ruas da cidade de São Paulo que possuem formas distintas de apropriação do espaço público. Elaborado com base em Ferraz (2013).



Cada atributo é capaz de avaliar e medir uma série de características espaciais referentes à sua categoria. De posse dessa análise, o gestor-anfitrião é capaz de intervir no espaço da cidade de modo a torná-la mais hospitaleira. A seguir, um breve resumo de como cada atributo espacial de hospitalidade urbana pode atuar.

1.3.1. Diversidade

Por meio do atributo diversidade, é possível identificar a variedade de usos e de atividades de um trecho urbano, assim como a variedade de espaços urbanos (espaços públicos e espaços privados de uso público) capazes de contribuir na geração de encontros.

A diversidade no território pode ser estimulada por meio de um tipo de zoneamento de uso misto (uso residencial, uso comercial e de serviços, uso industrial, uso institucional etc.). O “uso do solo” define os tipos de atividades permitidas em cada lote e quadra da cidade. Ou seja, estimula-se que um determinado bairro possa abrigar várias atividades urbanas ao mesmo tempo.

Cidades que possuem extensas áreas exclusivamente residenciais têm menos chances de se tornarem hospitaleiras do ponto da atratividade, como aquelas que permitem a implantação de bairros de veraneio. Além de permitir apenas o uso residencial, esses trechos urbanos normalmente definem certas regras urbanísticas, como tamanho do lote, recuos, taxa de ocupação, gabarito, coeficiente de aproveitamento etc., que determinam também o mesmo tipo de classe social que irá frequentar a região, tornando o local monótono tanto do ponto de vista urbanístico quanto do ponto de vista social. Por outro lado, cidades que possuem um zoneamento mais permissivo, com uma diversidade de usos residenciais e não residenciais e com estímulos para uma diversidade tipológica, têm mais chances de se

tornarem mais acolhedoras.

A mistura de usos é vista como positiva na cidade hospitaleira, pois atrai uma quantidade maior e mais variada de pessoas a qualquer hora do dia e da noite. Essa variedade de usos facilita a vida do morador (e do turista), que passa a ter uma série de atividades urbanas ao seu alcance. A diversidade de usos propicia vantagens de caráter econômico e social. Para Jacobs (2000, p. 178) “quanto mais complexa for a mistura de grupos de usuários – e daí sua eficiência –, maior será o número de serviços e lojas necessário para pinçar sua clientela dentre todos os tipos de grupos de pessoas, e consequentemente maior será o número de pessoas atraídas”.

O estímulo ao uso misto pode vir também através de incentivo à construção de edifícios multifuncionais, ou seja, um edifício que abrigue vários usos e atividades. Normalmente os edifícios que geram maior movimento nas ruas e calçadas são aqueles que abrigam no pavimento térreo usos comerciais e/ou de serviços, utilizando a dinâmica das calçadas para exporem seus produtos. Nos andares superiores os usos também podem ser variados, como uso residencial ou de serviços. No caso das cidades turísticas, hotéis podem adotar esse modelo e otimizar a vida dos turistas.

O Conjunto Nacional é um exemplo de edifício multifuncional. Projetado pelo arquiteto David Lebeskind e implantado na década de 1960 em São Paulo, o edifício abriga diversos usos, entre eles residencial, comercial, serviços e entretenimento (ver Figuras 1 e 2). Além disso, o edifício está situado na Avenida Paulista – um dos atrativos turísticos mais visitados das cidades e que, coincidentemente, possui um zoneamento misto, permitindo uma mistura de usos e atividades urbanas. De acordo com Ferraz (2013, p. 9):

[...] projeto se dispõe entre duas lâminas: (a) horizontal, que ocupa toda a quadra na qual se implanta o edifício e possui: no térreo uma galeria comercial; no 1º. Mezanino escritórios e empresas e no 2º. Mezanino escritórios e uma área livre (que funciona como espaço de convivência); (b) vertical, que ocupa apenas uma parte da projeção do terreno e possui uma única torre dividida internamente em: dois edifícios comerciais (Horsa 1 e Horsa 2) e um edifício residencial (Guayupíá). O edifício ainda conta com dois subsolos de garagem tanto para uso dos moradores quanto do público em geral.

Figura 4 - Diversidade do Conjunto Nacional, vista da fachada, em São Paulo.



Fonte: Ferraz, 2013.

Figura 5 - Diversidade do Conjunto Nacional, vista da calçada, em São Paulo.



Fonte: Ferraz, 2013.

A diversidade, portanto, está relacionada à forma pela qual um território é usado (utilizado) e ocupado. Se levarmos isso para as questões de ordenamento territorial, falaremos, portanto, de parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo. Os parâmetros de uso do solo se referem ao zoneamento e às atividades que cada lote ou quadra podem sediar. Trata-se do Zoneamento, como já mencionado (SEVERINI & VARGAS, 2017).

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

Segundo Severini & Vargas (2017, p. 18):

Quanto maior for o CA, o TO e o Gabarito de uma determinada zona, mais adensada construtivamente ela será. Porém, isso não

implica necessariamente em um adensamento populacional, afinal esses parâmetros não definem a metragem ou especificam um número mínimo de apartamentos/conjuntos por andar. Tanto é, que é possível encontrar bairros verticalizados com uma baixa densidade demográfica. Ou seja, são bairros de classe média alta que possuem unidades habitacionais de alta metragem quadrada. Isso reforça a ideia de que verticalização não necessariamente traz adensamento populacional (SEVERINI & VARGAS, 2017, p. 18).

O ideal é que se busquem as duas coisas. O adensamento populacional é positivo para a geração de hospitalidade urbana, pois uma área mais adensada conta com uma quantidade maior e mais variada de pessoas. Isso aumenta as chances do visitante encontrar “seu par” e se sentir mais à vontade (FERRAZ, 2013). Já o adensamento construtivo ajuda a otimizar áreas dotadas de infraestrutura urbana (SEVERINI, 2014).

Há também o parâmetro qualificador de ocupação do solo “fachada ativa”, implementado na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo – LPUOS (Lei 16.402/16), que, em linhas gerais, visa a estimular a implantação de atividades ligadas ao comércio no pavimento térreo de edifícios de uso não residencial.

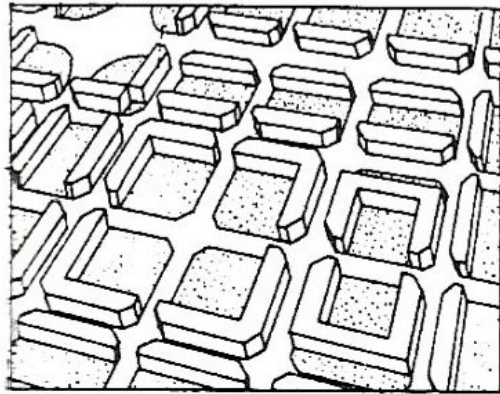
1.3.2. Permeabilidade

Por meio do atributo permeabilidade, é possível identificar a capacidade de um lugar em se deixar permear tanto no sentido físico, por meio de quadras curtas ou espaços internos de edifícios, quanto no sentido visual, por meio de elementos de transparência e de visibilidade. Quanto mais permeável for um trecho urbano, mais acolhedor ele será.

A permeabilidade do sistema viário gera uma gama maior de trajetos entre origem e destino e está vinculada ao tamanho e formato das quadras. Já a permeabilidade das quadras e as passagens internas de edifícios trazem maiores possibilidades de percursos para os pedestres, tornando as distâncias mais curtas e mais interessantes. A estrutura da malha urbana, segundo Hillier (1996), é um fator fundamental de estímulo ao movimento em uma cidade, aumentando a sua conectividade. Opinião compartilhada por Jacobs (2000), que defendia bairros com ruas bem conectadas e quadras curtas.

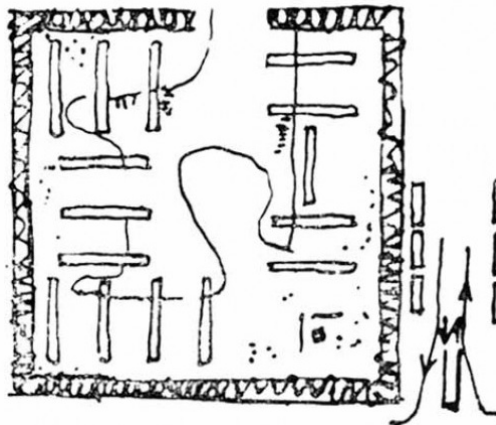
As dimensões e os formatos das quadras variam de cidade para cidade. Quadras curtas medem, em média, 100 x 100 metros. Como exemplo de quadras curtas, podemos citar as quadras de uma parte da cidade de Barcelona, na Espanha, projetadas por Idelfons Cerdá, que possuem as dimensões de 113 x 113 metros.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

Figura 6 - Plano de Expansão de Barcelona de Ildefonso Cerdá.



Fonte: Google.com (2021).

Figura 7 - Superquadras de Lucio Costa, em Brasília.



Fonte: Google.com (2021).

No entanto, é importante destacar que as motivações para o deslocamento devem estar presentes. Ou seja, polos geradores e atratores de fluxo respondem pela intensidade do movimento gerado. Sem estes atratores as pessoas tendem a não se deslocar, o que reforça a importância do atributo espacial de hospitalidade urbana – diversidade. A permeabilidade (física) pode influenciar no uso do solo de um determinado trecho urbano, se este for bastante acessível, onde quadras menores aumentam as possibilidades de percursos e o número de esquinas, aumentando a probabilidade do surgimento de estabelecimentos comerciais e de serviços.

A permeabilidade pode ser estimulada por meio de um tipo de parcelamento do solo que permita essa permeabilidade (física). O “parcelamento do solo” diz respeito à divisão do território em unidades independentes, do ponto de vista jurídico, definindo as dimensões mínimas do lote (ou do terreno), a área máxima de uma quadra (ou quarteirão) e as regras para sua divisão. Também é possível definir as regras para remembramentos de lote. Essa regra urbanística pode ser importante no combate à implementação de grandes resorts à beira-mar que impedem o acesso da população em geral às praias, criando áreas exclusivas e particulares.

Apesar de boa parte das cidades já possuírem suas malhas urbanas consolidadas, ainda é possível encontrar grandes glebas (quadras muito grandes) em áreas urbanas. Isso é comum, por exemplo, em cidades litorâneas com extensas áreas à beira-mar. Nesse caso, as políticas públicas de desenvolvimento urbano podem exigir áreas mínimas para a implantação de novo sistema viário, reserva de terreno para a construção de edificações de uso institucional, como creches, escolas, agências bancárias, hospitais etc., garantindo uma mistura de usos e para a implantação de áreas verdes (MASCARÓ, 1987). Somado a isso é possível estipular a área máxima para a quadra e o comprimento máximo da face da quadra.

A criação de calçadas por meio do fechamento de ruas ou parte delas é um outro artifício a ser usado pelo gestor público para gerar permeabilidade. Mas, nesse caso, apenas para os pedestres. Os calçados, quando implantados em áreas nas quais o sistema de transporte público é adequado e satisfatório, tornam-se uma ferramenta útil para gerar permeabilidade e aumentar a dinâmica do lugar, tomando o cuidado, conforme salienta Vargas (2015), para que não sejam extensos demais, exigindo longas caminhadas. Aqui vale mencionar o parâmetro qualificador de ocupação do solo “fruição pública”, implementado na LPUOS de São Paulo (Lei 16.402/16), que determina, através de incentivos e contrapartidas, a abertura de áreas para circulação no pavimento térreo, incentivando a permeabilidade no interior das quadras e garantindo maiores possibilidades de trajetos para o pedestre.

Há um outro de tipo de permeabilidade, a visual, aquela em que se circula ou permeia com o “olhar”. Para Lynch (1997), o alcance visual é uma qualidade que aumenta o âmbito e a presença da visão, tanto concreta quanto simbolicamente. Jacobs (2000) defendia que as ruas deveriam facilitar a vida das pessoas no sentido da interação e que as edificações deveriam promover a visibilidade e o contato. Mas para isso é preciso ver e ser visto. Jacobs (2000) achava necessário existir “olhos para a rua”, olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua, sejam os moradores ou os frequentadores. A abertura nas fachadas (as janelas, as portas, os gradis, os muros baixos etc.) permitem algum tipo de visualização com o lado interno da edificação, desde que estejam implantadas no alinhamento do lote (ou seja, no limite da calçada). Além de tornar o lugar mais acolhedor, a permeabilidade visual pode contribuir com a sensação de segurança. Não é preciso que se estabeleça um contato visual direto, apenas a sensação de copresença. Segundo Braga (2003, p. 23), copresença é “a presença de pessoas nos espaços públicos em movimentos ou paradas que pressuponha a presença de outros indivíduos que não engajados em atividade compartilhada”. Segundo Severini (2017, p. 274):

A implementação de fachadas permeáveis que possibilitem visibilidade e uma grande variedade de acessos ao nível da rua é uma ação factível que pode ser embutida nos projetos de arquitetura, o que delega ao arquiteto a responsabilidade de intervir no espaço privado de tal forma que ele tenha uma ligação com a cidade. Entre as intervenções sugeridas, destacam-se: posicionar as janelas viradas para a calçada e usar certas cercas e muros com a menor limitação visual possível.

Há também um parâmetro qualificador de ocupação do solo da capital paulista (Lei 16.402/16) que pode ajudar na permeabilidade visual. Trata-se do “limite de vedação de lote” que tem como proposta impor limites à extensão de muros ou interfaces opacas que não permitam a visualização do interior do lote.

1.3.3. Legibilidade

Por meio do atributo legibilidade, é possível identificar objetivamente elementos visuais referenciais de caráter espacial, como edifícios, monumentos e marcos urbanos, assim como identificar a heterogeneidade ou monotonia tipológica arquitetônica.

Segundo Lynch (1997), legibilidade é a facilidade com a qual as partes de uma cidade podem ser visualmente apreendidas, reconhecidas e organizadas, de acordo com um esquema coerente. O turista constrói por si mesmo uma imagem da cidade que está visitando. E isso é decorrente das características físicas do lugar, de sua experiência e de sua memória. O que reforça a importância dos atributos intangíveis para a sensação da hospitalidade urbana. Cullen (2009) defendia que as emoções e sensações diferenciadas que afloram durante determinado percurso linear resultam de contrastes visuais expostos ao observador. Segundo o autor, o meio ambiente construído suscita reações emocionais dependentes ou não de nossa vontade. Apesar da legibilidade estar atrelada a questões de interpretação pessoal e subjetiva, determinadas características físicas e espaciais podem ajudar a despertar essas sensações.

A apreensão da paisagem urbana toma por base uma série de códigos ou mensagens representados, por exemplo, por edifícios excepcionais (patrimônio histórico), marcos urbanos (obeliscos, antenas etc.), arte urbana (escultura, grafite etc.), tipologias arquitetônicas e elementos da natureza. Ao estudar 3 (três) cidades americanas, Lynch (1997) investigou a forma pela qual as pessoas percebem e organizam informações casuais quando andam pelo espaço urbano. O autor identificou 5 (cinco) elementos urbanos que ajudam na legibilidade de um lugar: as vias, os pontos nodais, os limites, os bairros e os marcos. Esses elementos urbanos ajudam o turista a interpretar melhor a cidade e até a se sentir mais seguro nela.

Figura 8 - Referência visual da Avenida Paulista: Uma das entradas da Estação de Metrô Trianon-Masp.



Fonte: Ferraz, 2013.

Figura 9 - Referência visual da Avenida Paulista: Prédio do MASP.



Fonte: Ferraz, 2013.

A presença de referências visuais, a variedade na tipologia e na forma arquitetônica podem contribuir na legibilidade do lugar. Cabe ao gestor público analisar a paisagem urbana e criar estratégias para garantir que as novas construções potencializem seus elementos referenciais, sejam eles naturais ou artificiais.

Alguns parâmetros de ocupação do solo podem contribuir ou prejudicar a legibilidade do lugar. O gabarito, por exemplo, é um desses parâmetros urbanísticos. A determinação de restrição de limite de gabarito (altura do edifício) em área envoltória de prédios históricos é uma forma de manter a legibilidade e preservar as referências visuais da cidade. A manutenção de recuos mínimos de edificações vizinhas a prédios históricos também é uma saída para garantir a legibilidade do local.

O gabarito da Avenida Dom Pedro I, em São Paulo, por exemplo, tem limite de gabarito para preservar a vista para o Museu do Ipiranga. Apesar do assunto ser polêmico e nem todos concordarem com essa decisão, o eixo visual ainda está preservado, como é possível ver na foto abaixo (Figura 7). Vale a pena mencionar, e esse assunto será abordado no capítulo 3, que verticalização não significa adensamento. É perfeitamente possível otimizar o território urbano sem necessariamente construir prédios muito altos. Trechos das cidades europeias Barcelona e Paris são exemplos de cidades desse tipo de otimização do território, onde certas regras urbanísticas foram alteradas e o tipo de ocupação do solo se deu de forma racionalizada e bem aproveitada, sem a necessidade de construção de torres altas.

Figura 10 - Eixo visual da Avenida Dom Pedro I, em São Paulo.



Fonte: Acervo pessoal, 2013.

O incentivo à aplicação de leis de tombamento é uma outra alternativa para a legibilidade do lugar, assim como a criação de Conselhos Municipais de Preservação do Patrimônio.

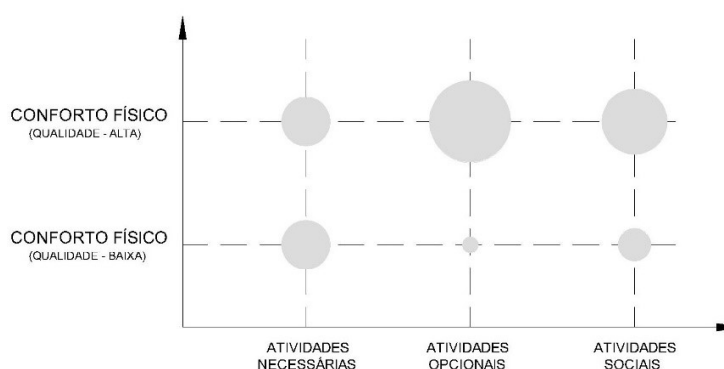
A leitura da cidade também pode ser estimulada por meio da organização de certos elementos visuais urbanos. Para tanto, certos dispositivos do mobiliário urbano, como postes de iluminação, sinalização viária, semáforos ou mesmo comunicação visual podem ser de alguma forma regulamentados.

1.3.4. Conforto

Por meio do atributo conforto, é possível identificar espaços confortáveis tanto no sentido físico quanto ambiental. A ideia é que a presença de elementos arquitetônicos e paisagísticos sejam capazes de garantir ao hóspede sensações de conforto, como se ele estivesse em sua própria “casa”.

Responsáveis por uma pesquisa em mais de mil espaços públicos americanos, Madden & Schwartz (2002) destacaram o conforto como uma das qualidades fundamentais para os espaços públicos de sucesso. Já Gehl (2009) percebeu que o conforto é que garante o aumento da permanência das pessoas nos espaços públicos. O autor separou as atividades cotidianas em 3 (três) categorias (necessárias, opcionais e sociais) e demonstrou que, quanto maior o conforto, mais tempo as pessoas permanecem no espaço público.

Quadro 4 - Esquema gráfico que mostra a conexão entre as qualidades físicas e as qualidades funcionais, desenvolvido com base no trabalho de Gehl (2009).



O conforto está relacionado com as demandas básicas da hospitalidade, tais como a oferta de um lugar para sentar, a disponibilidade de ir ao banheiro ou um lugar para se proteger das intempéries. Segundo Severini (2017, p. 219), quando isso se rebate para o espaço público, fala-se de:

Mobiliário urbano (bancos, lixeiras, postes de iluminação, telefones públicos, pontos de ônibus, bancas de jornal), banheiros públicos, materiais construtivos de qualidade (calçadas com pisos de material adequado à quantidade de pessoas que por ali circulam e seguras), arborização e refúgios de descanso.

Os aspectos naturais também interferem nessa implementação, como clima, vegetação, relevo etc. Cabe ao gestor público compreender todos os aspectos da cidade e decidir sobre o melhor tipo de mobiliário urbano e de todos os outros dispositivos urbanos para garantir o conforto ao frequentador da cidade, seja ele turista ou morador.

Figura 11 - Espaços públicos com árvores que fazem sombras (Belém, Pará).



Fonte: Acervo pessoal, 2013.

Figura 12 - Espaços com árvores que não fazem sombra (interior de São Paulo).



Fonte: Acervo pessoal, 2013.

Alguns parâmetros urbanísticos podem contribuir nesse processo, como “alargamento do passeio público”. Previsto na LPUOS de São Paulo (Lei 16.402/16), esse parâmetro qualificador de ocupação do solo é um incentivo para que parte do recuo frontal do lote complemente a largura da calçada. Ao doar parte da propriedade privada, o proprietário conta com certas contrapartidas, como construir mais andares.

Já se sabe o quanto a impermeabilização do solo e a falta de áreas verdes nas cidades são prejudiciais ao meio ambiente e à saúde da população. Nesse sentido, cabe ao gestor público criar estratégias de ação para implementar elementos que amenizem esse cenário. Arborização viária, biovaletas, pontos de ônibus cobertos etc. são exemplos do que o Estado pode fazer para garantir o conforto a todos os frequentadores de sua cidade. Mas o proprietário também pode e deve contribuir para melhorar a condição ambiental de sua cidade.

O conforto pode estar atrelado ainda às questões de temperatura e, consequentemente, conforto térmico. Citando novamente a LPUOS de São Paulo (Lei 16.402/16), pode-se observar o parâmetro qualificador de ocupação do solo “quota ambiental”, que estipula um conjunto de regras de ocupação para aumentar a drenagem do terreno e cooperar para reduzir as ilhas de calor da cidade. Busca-se incentivar a construção de telhados verdes, floreiras, jardins permeáveis e reservatórios de águas pluviais dentro do lote, para que o proprietário do imóvel consiga benefícios financeiros ou tributários.

1.4. **Cidadania como fator essencial para a consolidação da cidade**

A ideia de cidadania nasce na Grécia Antiga, associada aos direitos dos indivíduos que moravam nas cidades (*polis*). Estes últimos deveriam ser iguais perante as leis regentes e poderiam participar das decisões políticas. Nesse momento, surgem os direitos civis (que tratam da liberdade individual e garantem a vida em sociedade, independentemente de cor, raça e classe social) e os direitos políticos (que garantem a participação da sociedade

no governo). Entretanto, devido ao fato de esses “direitos” excluírem alguns atores da sociedade, como mulheres, idosos e escravos, a ideia de cidadania na Grécia já nasce corrompida (CARVALHO, 2014).

Durante o feudalismo, a fragmentação das cidades impossibilitou a evolução do conceito, que só ressurgiu cerca de dez séculos depois, por meio das primeiras cidades formadas no final da Idade Média, ou seja, o sistema capitalista e a revolução industrial fizeram emergir a discussão. Para Marshall (1967), além dos direitos civis e políticos, o cidadão, para ser pleno, precisa do direito social, que divide as riquezas desse novo meio de produção – os direitos que incluem, por exemplo, o acesso à educação, ao trabalho, ao salário justo, à saúde, à aposentadoria). Ademais, esse autor defende uma sequência cronológica e lógica na conquista dos direitos da cidadania. De acordo com Damatta (1997, p. 63-64),

A noção de cidadania como um papel universal de caráter político contaminador de todas as outras identidades sociais abre caminho para a possibilidade de liquidar com as leis particulares, os privilégios, que davam à nobreza ao clero direitos de ter leis especiais (TOCQUEVILLE, 1979; RÉMOND, 1976).

O Brasil, assim como todas as sociedades modernas, teve de encontrar soluções próprias na criação de instituições capazes de diminuir o conflito social em torno da distribuição da riqueza social, dentro da ordem capitalista liberal (SORJ, 2001, p. 26). A cidadania é o exercício dos direitos e deveres civis, políticos e sociais estabelecidos na Constituição de um país, e o cidadão é o indivíduo que vive de acordo com um conjunto de estatutos pertencentes a uma comunidade politicamente e socialmente articulada. Quando os direitos e deveres são respeitados e cumpridos naturalmente, tem-se uma sociedade mais justa e equilibrada. Pensar em cidadania é pensar no modo de vida coletivo e, consequentemente, na vida urbana.

Para Ferraz (2013), quando as práticas da hospitalidade urbana são analisadas sob a ótica da dívida recaem inevitavelmente sobre a noção de cidadania. Grinover (2016) afirma que o resgate histórico do conceito de cidadania permite dizer que não poderá haver hospitalidade em lugares em que não se afirma a cidadania como conceito central da hospitalidade urbana. Não restam dúvidas de que a importância da hospitalidade para o convívio entre os homens vem dos benefícios previstos nessa relação, instaurada por meio de uma série de atividades e rituais que garantem o vínculo social. Segundo Ferraz (2013, p. 32), “entre esses rituais, podemos destacar algumas regras fixas de hospitalidade e seu desenvolvimento desde o instante da chegada do visitante até o momento de sua partida”.

Mas a cidadania também pode ser um importante indicador de participação da sociedade no processo de qualificação do território e no trato e na gentileza com as pessoas, sejam elas turistas ou moradores. Contudo, a forma de mensuração é outra, diferente da forma dos atributos espaciais de hospitalidade urbana. Estima-se que a participação popular e da sociedade civil ocorra, por exemplo, em parcerias público-privadas, no processo de elaboração e fiscalização de leis e em outras ações de cunho social.

Ao revisar as categorias fundamentais utilizadas para caracterizar a hospitalidade urbana, Grinover (2021) incorpora a cidadania à sua lista, dada a sua importância. Em sua obra de 2007, ele afirma que uma cidade é hospitaleira em função da coexistência de três

dimensões fundamentais: acessibilidade, legibilidade e identidade, intimamente relacionadas com a “escala” e com as medidas geográficas e temporais que proporcionam a compreensão da cidade. Em 2016, o pesquisador amplia a categoria acessibilidade introduzindo o conceito de mobilidade, valendo-se das práticas da etnologia urbana, e cria uma nova categoria: a cidadania. Em suas palavras, “a cidadania vive e respira no espaço público, e é aí que as competências éticas estão colocadas à prova, postas em ação; é o lugar onde as vontades ‘aparecem’ e se entrelaçam com outras vontades, produzindo um mundo comum” (GRINOVER, 2016, p. 1131).

Nos dias atuais, o exercício da cidadania está presente também em ações mais simples, por exemplo, alistar-se como eleitor, dirigir com segurança e respeitar o próximo. No entanto, é dever do cidadão proteger a natureza e o patrimônio público e social de seu país. A ética e a moral têm grande influência no conceito, pois dizem respeito à conduta do ser humano com o que é público. Para autores como Damatta (1997), Holanda (1995) e Prado Jr. (1987), algumas características da herança colonial exploratória ajudam a explicar a dificuldade do brasileiro em se apropriar e cuidar do que “é público”. Mais especificamente, a explicação pode estar no tardio processo de urbanização. Sabe-se que a ditadura do domínio rural prevaleceu até meados do século XVIII, atrasando o desenvolvimento dos centros urbanos por quase três séculos. O incremento das cidades durante todo o período colonial foi precário, lento e relativo, tornando o engenho, tal como a família colonial, um organismo completo que bastava a si mesmo. Segundo Holanda (1995), tinha-se a capela, na qual se realizavam as missas, bem como a escola e as serrarias – e dessas últimas saíam acabados os mobiliários, os apetrechos do engenho, além da madeira para as casas. Assim, a autossuficiência da vida rural brasileira transformou as fazendas em lugares autônomos.

Em função disso, as cidades brasileiras do período tornaram-se lugares vazios, e as relações sociais não se desenrolavam no meio urbano. No Brasil colonial, as terras dedicadas à lavoura eram a moradia habitual dos grandes senhores, que só iam aos centros urbanos a fim de assistir aos festejos e solenidades. Tal falta de vivência nas cidades acabou retardando o convívio mais próximo entre os cidadãos e desencadeando uma série de comportamentos típicos de uma sociedade que cresceu em um meio rural e patriarcal. Além desses fatores, deve-se destacar que, nesse mesmo período, o país era escravagista, elemento inconciliável com o conceito de cidadania, pois a escravidão fere a humanidade em sua essência; e se não há humanidade, no sentido lato, não há cidadania. Ser cidadão é algo que se aprende, é algo socialmente institucionalizado e moralmente construído. O conceito está relacionado à vida urbana e à ideia fundamental de indivíduo que deve seguir certas regras universais, como um sistema de leis que vale para todos.

Se nos seus primeiros trezentos anos o processo de urbanização foi lento, no século XX ocorreu de forma muito rápida e progressiva (DEÁK & SCHIFFER, 2010). Isso dificultou a ação do poder público na qualificação do território urbano. A população de São Paulo, por exemplo, quadruplicou em 30 anos. Segundo Rolnik (2009), a capital paulista tinha, na virada do século XIX para o XX, cerca de 250 mil habitantes, e nos anos de 1930 aproximadamente um milhão. Esse aumento vertiginoso desencadeou um cenário em boa parte das cidades brasileiras, repleto de espaços desordenados, segregados e/ou privatizados (CASSELLA, 2006).

Como foi visto anteriormente, a interferência do poder público na propriedade privada no Brasil era mínima até o século XIX. Apenas com a Constituição Federal de 1988 e com a regulamentação do Estatuto da Cidade é que as questões relacionadas à terra foram regulamentadas e os Planos Diretores passaram a ser exigidos em determinadas cidades. Todavia, os limites dos Planos Diretores se expandem para além da regulamentação de normas com vistas à qualificação do espaço urbano. Eles passaram a incluir a gestão democrática como direito da sociedade de participar dos processos de planejamento e gestão urbana que influenciam os rumos da cidade. A gestão democrática é a efetiva participação da sociedade civil na gestão da coisa pública e, por essa razão, instrumentos da participação popular são inseridos nos Planos Diretores, tais como: audiências públicas, conselhos e comitês municipais. Criam-se mecanismos na lei para que toda a população e a sociedade civil façam parte do processo de ocupação e utilização do território urbano. Isso agora é um direito do cidadão.

Nesse sentido, aproximam-se dádiva, cidadania e políticas públicas. A circularidade da dádiva gera um certo bem-estar social, em especial na sociedade atual. É preciso “dar” para manter o bem-estar social na sociedade neoliberal. Não se trata de esmolas ou caridades, mas de compreender e respeitar o coletivo. Para Godelier (2001, p. 12),

[...] não é mais questão de dar a alguém que se conhece e menos ainda de esperar algo mais que um reconhecimento que nunca será recebido pessoalmente. O dom tornou-se um ato que liga sujeitos abstratos, um doador que ama a humanidade e um donatário que encarna por alguns meses, o tempo de uma campanha de donativos, a miséria do mundo.

Boff (2005, p. 10-11) compreende que as práticas devem ser orientadas pelas virtudes da hospitalidade, da convivência, da tolerância, do respeito ao diferente, da comensalidade e da cultura da paz. Nas palavras do autor, “o bem particular se ordena ao bem comum, a economia se submete à política, a política se rege pela ética”. A cidade hospitaleira é aquela em que anfitrião e hóspede compreendem seus deveres e direitos para com o espaço público e para com o que é público. Como salienta Gallo (1998, p. 108, apud VARGAS, 2002), é interessante lembrar que viver é, acima de tudo, con-viver, e nada melhor que o espaço público para proporcionar essa convivência.

2. Categorias de análise da cidade hospitaleira e demais procedimentos metodológicos

Essa é uma pesquisa de ordem prática (ou aplicada), ou seja, objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática dirigidos à solução de problemas específicos.

Sua abordagem é de ordem qualitativa. Considerando que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, a pesquisa qualitativa entende que existe um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números. A interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no processo de pesquisa qualitativa e não requerem o uso de métodos e técnicas estatísticas. São descritivas. O ambiente natural é a fonte direta para coleta de dados e o pesquisador é o instrumento-chave. Os pesquisadores tendem a analisar seus dados indutivamente. O processo e seu significado são os focos principais de abordagem (CRESWELL, 2010).

Para atingir satisfatoriamente os objetivos dessa pesquisa, utilizou-se a pesquisa exploratória e descritiva. Exploratória, pois proporciona maior familiaridade com o problema com vistas a torná-lo explícito. Descritiva, pois descreve as características de determinado fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis (GIL, 2008).

Para Vergara (1997), as pesquisas exploratória e descritiva são pesquisas com objetivo de exploração do tema, realizadas em áreas com poucos estudos publicados e pesquisas que visam a descrever grupos e fenômenos, respectivamente. Quanto aos procedimentos técnicos foram utilizadas pesquisas bibliográfica, documental e de campo.

2.1. Categorias de análise da cidade hospitaleira

A fim de investigar como e onde os conceitos da hospitalidade urbana podem ser inseridos nos Planos Diretores de cidades turísticas, optou-se por utilizar os atributos espaciais de hospitalidade urbana, uma vez que eles são derivados de atributos tangíveis, mensuráveis e passíveis de serem implementados pelo gestor público. Contudo, tendo em vista a importância da gestão participativa em todo o processo democrático urbano e levando em conta tudo o que foi pesquisado sobre a dádiva, decidiu-se identificar também nos Planos Diretores diretrizes que se aproximam de ações de cidadania. Ou seja, ações capazes de

despertar, em seus hóspedes, a vontade de bem receber por meio de ações simples, como tratar bem o próximo, ou mais complexas, que podem ir desde a utilização de materiais mais adequados para pavimentar a calçada, o pagamento de impostos e taxas, até a participação na elaboração de leis e projetos de bairro ou a criação de parcerias público-privadas. Na pesquisa, essas ações são interpretadas como de cidadania e se enquadram na categoria de análise da cidade hospitaleira.

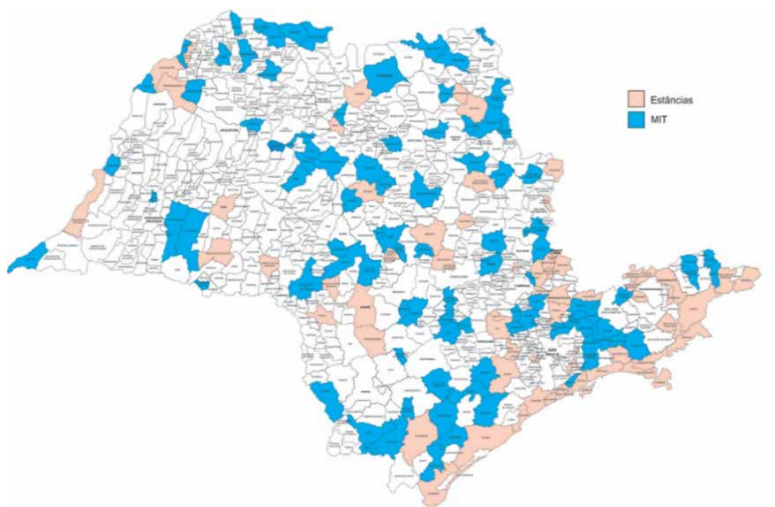
Assim, serão utilizadas nessa investigação as “categorias de análise da cidade hospitaleira”, formadas pelos quatro *atributos espaciais de hospitalidade urbana* e por ações de *cidadania* (Ver Quadro 5).

CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA	
Atributos espaciais de hospitalidade urbana	Gestão Participativa
Diversidade Permeabilidade Legibilidade Conforto	Cidadania

2.2. Recorte espacial

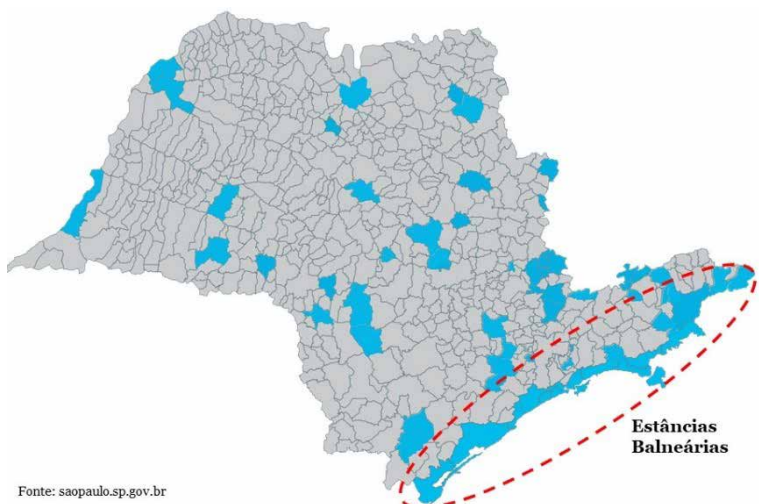
Esta pesquisa utiliza como recorte espacial as 15 (quinze) cidades litorâneas do Estado de São Paulo. Por meio da Lei Complementar 1.261/2015, o governo paulista estabeleceu as condições e os pré-requisitos para a definição e qualificação das cidades turísticas. Os Artigos 2º, 3º, 4º e 5º da Lei determinam as condições indispensáveis e cumulativas para que uma cidade consiga se enquadrar nas categorias Estâncias ou Municípios de Interesse Turístico – MIT (Ver Figuras 13 e 14).

Figura 13 - Estâncias Turísticas (70) e Municípios de Interesse Turístico – MIT (140).



Fonte: saopaulo.sp.gob.br

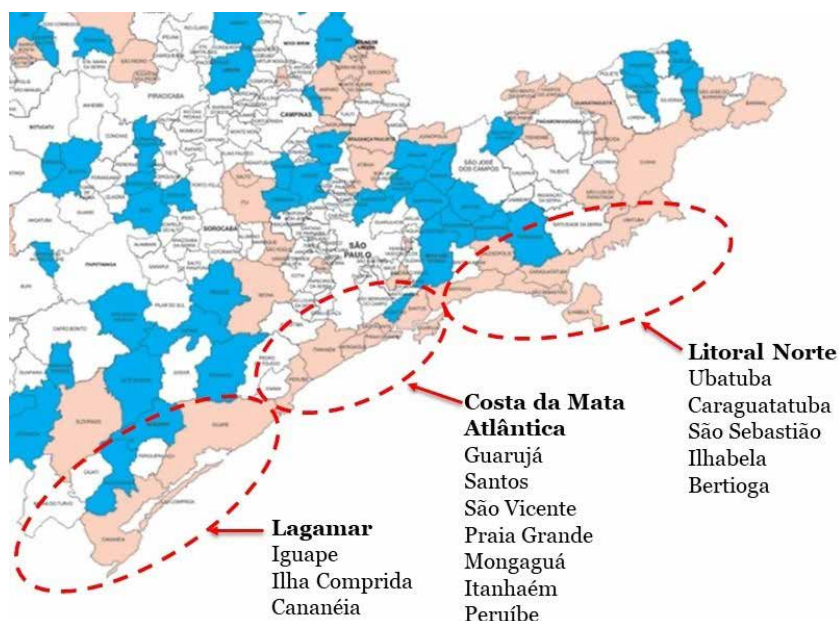
Figura 14 - Mapa das Estâncias Turísticas do Estado de São Paulo, destaque para as Estâncias Balneárias situadas no litoral paulista.



Fonte: saopaulo.sp.gob.br

As 15 (quinze) cidades litorâneas do Estado de São Paulo também estão inseridas no Mapa do Turismo Brasileiro, que faz parte do Programa de Regionalização do Turismo do governo federal (Ver Figura 15).

Figura 15 - As 15 Estâncias Turísticas Balneárias do Estado de São Paulo, também classificadas como cidades turísticas pelo Mapa do Turismo Brasileiro.



Fonte: saopaulo.sp.gob.br

Regulamentado pela Portaria nº 105 de 2013, o Programa busca “subsidiar a estruturação e qualificação dessas regiões, buscando fortalecer a identidade local e possibilitando a consolidação de novos roteiros como produtos turísticos rentáveis e competitivos, nos mercados nacional e internacional”.

O Mapa do Turismo Brasileiro, que conta com 3.285 municípios situados em 328 regiões turísticas no mapa de 2017, é o instrumento que orienta a atuação dos Órgãos Estaduais de Turismo no desenvolvimento das políticas públicas em todo o país. Para o governo, há necessidade de identificação e classificação das cidades para que as políticas públicas e investimentos sejam mais adequados à realidade de cada região.

2.3. Coleta de dados

Foram coletados os 14 (quatorze) Planos Diretores das Estâncias Balneárias do Estado de São Paulo. A exceção é do Plano Diretor do Município de Ilha Comprida, que ainda está sendo desenvolvido. De acordo com o cronograma no Plano de Trabalho da pesquisa, a leitura e análise dos Planos Diretores seria realizada até o terceiro trimestre de 2020. Isso se confirmou. Após esse período, a autora se concentrou na coleta de dados realizada e não fez novas buscas para saber se as referidas leis passaram por revisões e/ou complementações. Tampouco se o Plano Diretor de Ilha Comprida foi regulamentado.

A obtenção dos Planos Diretores se deu por meio da internet. Como nem todas as leis estavam disponíveis nos sites das respectivas prefeituras, algumas cartas de solicitação do Plano Diretor foram enviadas aos secretários de planejamento urbano, secretários ajuntos ou secretárias das respectivas prefeituras.

Na Planilha abaixo (Planilha 1) é possível verificar a relação completa das Estâncias Balneárias, o número do Projeto de Lei que define a cidade em uma Estância Turística, o número do Projeto de Lei do Plano Diretor, o setor em que está cada cidade está inserida dentro do Mapa do Turismo Brasileiro, sua Região Administrativa², população e área territorial.

Planilha 1 - Relação das Estâncias Balneárias do Estado de São Paulo e informações pertinentes.

ESTÂNCIAS BALNEÁRIAS							
Item	Cidade	Projeto Lei - Estância	Plano Diretor	Mapa Turismo Brasileiro	Região Administrativa	População	Área
1	Bertioga	Lei 8.512/1993	Lei 315/1998	Litoral Norte	Santos	61.736 (IBGE 2018)	490.148 km ²
2	Cananéia	Lei 163/1948	Lei 2146/2012	Lagamar	Registro	12.539 (IBGE 2018)	1.242.01 km ²
3	Caraguatatuba	Lei 38/1947	Lei Compl. 42/2011	Litoral Norte	São José dos Campos	116.786 (IBGE 2017)	485.01 km ²
4	Guarujá	Lei 163/1948	Lei 156/2013	Costa da Mata Atlântica	Santos	380.527 (IBGE 2018)	142.589 km ²
5	Iguape	Lei 163/1948	Lei Compl. 5/2006	Lagamar	Registro	30.256 (IBGE 2014)	1.977.96 km ²
6	Ilha Comprida	Lei 9.072/1995		Lagamar	Registro	10.965 (IBGE 2018)	192.09 km ²
7	Ilhabela	Lei 163/1948	Lei 421/2006	Litoral Norte	São José dos Campos	32.197 (IBGE 2015)	347.5 km ²
8	Itanhaém	Lei 163/1948	Lei 168/2015	Costa da Mata Atlântica	Santos	100.496 (IBGE 2018)	601.845 Km ²
9	Mongaguá	Lei 1.482/1977	Lei 217/2006	Costa da Mata Atlântica	Santos	55.731 (IBGE 2018)	143.205 km ²
10	Peruíbe	Lei 344/1974	Lei 100/2007	Costa da Mata Atlântica	Santos	67.548 (IBGE 2018)	326.214 km ²
11	Praia Grande	Lei 2.140/1979	Lei Compl. 727/2016	Costa da Mata Atlântica	Santos	319.146 (IBGE 2018)	149.253 km ²
12	Santos	Lei 2.139/1979	Lei 821/2013	Costa da Mata Atlântica	Santos	434.742 (IBGE 2017)	280.674 km ²
13	São Sebastião	Lei 163/1948	Lei Compl. 15/2017	Litoral Norte	São José dos Campos	73.942 (IBGE 2010)	399.679 km ²
14	São Vicente	Lei 1.358/1977	Lei Compl. 917/2018	Costa da Mata Atlântica	Santos	360.380 (IBGE 2017)	148.424 km ²
15	Ubatuba	Lei 163/1948	Lei 2892/2006	Litoral Norte	São José dos Campos	89.747 (IBGE 2018)	723.829 km ²

Foram utilizados textos, mapas, quadros e tabelas das referidas leis. Em algumas situações se fez necessário buscar informações extras, principalmente mapas de zoneamento.

Num segundo momento se fez necessário fazer as pesquisas de campo para coletar mais dados. As técnicas utilizadas nessa etapa foram a observação de campo e o registro fotográfico. Foram registradas por volta de 300 fotos utilizando a câmera do celular Iphone 11 Pro Max Apple. Esse aparelho possui um conjunto triplo de câmeras. A principal tem 12 MP, foco automático dual-pixel e estabilização óptica de imagem. A segunda também tem 12MP, conta com lente teleobjetiva, estabilização ótica e zoom ótico de duas vezes.

Foram realizadas 5 (cinco) vistorias no total. A primeira viagem foi realizada na primeira semana de janeiro de 2021 e teve como destinos as cidades de Guarujá, Santos, São Vicente e Bertioga. No final do mesmo mês, os destinos foram as cidades de Peruíbe, Itanhaém, Mongaguá e Praia Grande. Em fevereiro de 2021 mais duas cidades foram visitadas: Ilhabela e São Sebastião.

Em função do agravamento da pandemia da Covid-19, as vistorias foram interrompidas e as viagens foram retomadas em julho de 2021. No mês de julho foram visitadas as cidades do litoral sul Iguape, Ilha Comprida e Cananéia. E, em agosto do mesmo ano, as cidades de Caraguatatuba e Ubatuba.

2 A Região Administrativa é uma subdivisão do Estado de São Paulo composta por diversos municípios de uma determinada área geográfica com similaridades econômicas e sociais.

2.4. Análise dos dados

A análise dos dados foi feita na forma de planilhas, relatórios e cartilha ilustrada.

2.4.1. Planilhas

De posse dos textos das referidas leis, foi feita uma primeira leitura dos Planos Diretores procurando identificar quais artigos mais se aproximavam das diretrizes das categorias de análise da cidade hospitaleira (diversidade, permeabilidade, legibilidade, conforto e cidadania). Em seguida foi elaborada uma planilha de ordem quantitativa indicando a presença (ou não) dessas categorias (ver Planilha 2).

Planilha 2 - Identificação/quantificação das categorias de análise da cidade hospitaleira em cada um dos Planos Diretores.

ESTÂNCIAS BALNEÁRIAS					
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA	ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL			SISTEMA DE PLANEJAMENTO	
	DIVERSIDADE	PERMEABILIDADE	LEGIBILIDADE	CONFORTO	CIDADANIA
1 BERTIOGA	X	X		X	X
2 CANANÉIA	X		X	X	X
3 CARAGUATATUBA	X	X	X	X	X
4 GUARUJÁ	X	X	X	X	X
5 IGUAPE	X		X	X	
6 ILHA COMPRIDA					
7 ILHABELA	X		X	X	X
8 ITANHAÉM	X		X	X	X
9 MONGAGUÁ	X	X	X	X	X
10 PERUÍBE	X		X	X	X
11 PRAIA GRANDE	X	X	X	X	X
12 SANTOS	X	X	X	X	X
13 SÃO SEBASTIÃO	X	X	X	X	X
14 SÃO VICENTE	X	X	X	X	X
15 UBATUBA	X		X		X

Em seguida, uma nova leitura do Planos Diretores foi realizada. O resultado dessa leitura mais detalhada resultou na elaboração de 14 (quatorze) planilhas de ordem qualitativa. As diretrizes identificadas foram setorizadas em função de sua proximidade às categorias de análise da cidade hospitaleira.

A planilha a seguir (Planilha 3) é um exemplo de como a categoria permeabilidade foi incorporada nas diretrizes do Plano Diretor do Município de Ilhabela. O Artigo 177, por exemplo, visa a “restringir a altura dos muros a serem implantados em áreas de interesse turístico paisagístico”. Essa diretriz contribui para a geração de áreas permeáveis no sentido visual, gerando sensação de co-presença e bem-estar nas áreas turísticas.

Planilha 3 - Identificação das diretrizes relacionadas à permeabilidade no Plano Diretor de Ilhabela.

ILHABELA					
ESTÂNCIA	Estância Balneária - Lei Estadual 163/1948				
PLANO DIRETOR	Plano Diretor de Desenvolvimento Socioambiental do Município de Ilhabela				
LEI	Lei Complementar nº 421/2006				
N.º Títulos e Artigos	4 Partes, 7 Títulos e 222 Artigos				
População	32.197 (IBGE 2015)		Extensão Territorial: 347,5 km²		
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALERA	LOCAL PLANO DIRETOR				DIRETRIZES
	PARTE	TÍTULO	CAPÍTULO	ARTIGO	
PERMEABILIDADE	I - ORDEAMENTO TERRITORIAL E DA CONSERVAÇÃO AMBIENTAL	II - ESTRATÉGIAS	I - Estratégia de Estruturação Urbana	Art. 6º	Evitar a abertura de ruas, estradas e vias de acesso que não sejam compatíveis com o zoneamento ecológico-econômico municipal; Garantir ao uso público as áreas públicas como praias, costões, calçadas e praças;
			II - Ordenamento Territorial e Modelo de Cidade	Art. 38º	Não estimular acessos viários aos bairros onde vivem as comunidades tradicionais, mas garantir o acesso pela mobilidade de transporte marítimo, nas ZIE - Zonas de Interesse Específico, que compreendem as áreas onde residem as comunidades tradicionais que deverão ter tratamento adequado às suas características socioculturais;
				Art. 39º	Conservar a ocupação sem parcelamento da terra nas ZIE - Zona de Interesse Específico; Criar mecanismo tributário para evitar a especulação para construção de habitação em áreas vazias onde as condições ambientais e de infraestrutura permitam urbanização na ZUP - Zona a Urbanizar Prioritariamente.
	II - SISTEMA DE PLANEJAMENTO E DOS INSTRUMENTOS DAS AÇÕES	III - INSTRUMENTOS DE REGULAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO NO SOLO	II - Projetos Especiais	Art. 139.	Criar "Projeto Especial" de abrangência local, com adequação de normas quanto ao regime volumétrico, ao Uso da Terra e ao entorno urbano imediato, para Empreendimentos de Impacto Urbano de Primeiro Nível;
				Art. 143	Estabelecer definições urbanísticas para os "Empreendimentos de Impacto Urbano de Primeiro Nível", tais como: tamanho das glebas; Permitir o acesso público aos sítios de valor histórico e paisagístico e nos "Núcleos de Ocupação Rarefeita";
	III - NORMAS E FORMAS LEGAIS DE ACOMPANHAMENTO, IMPLEMENTAÇÃO E FISCALIZAÇÃO	ÚNICO - REGIME E CONTROLE DAS ATIVIDADES E EDIFICAÇÕES	II - Dispositivos de controle das edificações	Art. 177	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.

2.4.2. Relatórios

Após o preenchimento das planilhas foram realizadas as vistorias. As viagens foram essenciais para observar de que maneira as diretrizes previstas nos artigos das leis ocorrem na prática.

Posteriormente, foram elaborados três relatórios - um para cada região do Mapa do Turismo Brasileiro. Em cada relatório foi elaborada uma breve introdução sobre cada cidade e apontadas as potencialidades de desenvolvimento turístico de cada região.

O registro fotográfico da pesquisa de campo foi incorporado nos relatórios de forma a tornar mais didática a compreensão das análises.

2.4.3. Cartilha ilustrada

A fim de facilitar a compreensão das possibilidades de implementação das categorias de análise da cidade hospitaleira, foi desenvolvida uma cartilha ilustrada. De forma clara e objetiva, os croquis e esquemas gráficos explicativos sintetizam os principais conceitos da hospitalidade urbana direcionados para as cidades turísticas litorâneas. Fotografias também foram inseridas na cartilha. A ideia é fortalecer o caráter pedagógico do trabalho e reforçar a importância de serem elaboradas políticas públicas de desenvolvimento urbano transparentes capazes de atrair a população para o debate sobre a importância da ocupação do território de suas cidades.

Espera-se que a cartilha possa servir de material técnico para a orientação e a capacitação de gestores-anfitriões que desejam tornar suas cidades hospitaleiras.

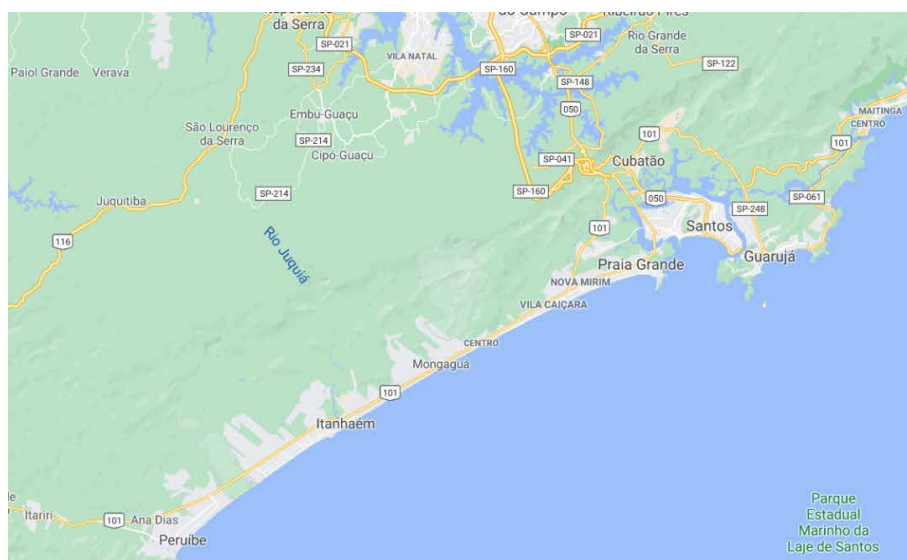
3. A Hospitalidade das cidades litorâneas de São Paulo

3.1. Região Costa da Mata Atlântica

3.1.1. A pujança das principais cidades da Baixada Santista: um breve relato

São Paulo é uma das principais cidades emissoras de turismo do Brasil. E, se um dos destinos preferidos dos paulistanos for a praia, as cidades de Santos, São Vicente, Praia Grande e Guarujá são as cidades litorâneas mais próximas da capital paulista. Com acessos rápidos e de qualidade, o paulistano chega a essas praias em aproximadamente 1 (uma) hora. As principais estradas são: Rodovia Imigrantes (SP-160), Rodovia Anchieta (SP-150), Rodovia Governador Mário Covas (BR-101) e Rodovia ou Piaçaguera-Guarujá (SP-55). Ainda é possível ir de balsa de Santos até o Guarujá.

Figura 16 - Mapa com as cidades da Região da Costa da Mata Atlântica (Peruíbe, Itanhaém, Mongaguá, Praia Grande, São Vicente, Santos e Guarujá).



Fonte: Google.com/maps

Coincidência ou não, essas quatro cidades são as mais populosas do litoral paulista. Santos conta 435 mil habitantes, São Vicente 360 mil, Praia Grande tem 320 mil e Guarujá 380 mil habitantes. Ou seja, juntas, essas quatro cidades possuem mais de 1,5 milhão de habitantes. Isso indica que essas cidades também são atrativas para novos moradores, seja por conta da proximidade de São Paulo e das opções de trabalho e negócios, seja por conta

do atrativo de sol e mar.

Santos, que possui o maior porto e o mais movimentado da América Latina, não conta com praias paradisíacas. Porém, o jardim da orla é tão extenso e urbanizado que a praia em si deixa de ser o atrativo principal. Considerado o “maior jardim de praia do mundo” (registrado em 2002 pelo Guinness World Records), com cerca de 5 (cinco) quilômetros de extensão e uma largura de aproximadamente 45 metros, o jardim é o principal cartão postal da cidade.

Figura 17 - Jardim da orla de Santos.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 18 - Jardim da orla de Santos.



Fonte: Autora, 2021.

A cidade possui a menor extensão territorial das cidades do litoral paulista - cerca de 280 Km² e quase 70% dessa área é classificada como Área de Proteção Ambiental (APA) por estar situada dentro dos limites do Parque Estadual da Serra do Mar e por abrigar uma grande área de Mata Atlântica nativa sobre as escarpas da Serra do Mar. A área insular estende-se sobre a Ilha de São Vicente, cujo território é dividido com o município vizinho São Vicente.

O PIB de Santos é o maior da Região Metropolitana da Baixada Santista, o 13º do es-

tado de São Paulo e o 33º de todo o país (IBGE, 2016)³. O setor de turismo e serviços em geral têm importante significado na economia local, mas o Porto de Santos é o maior gerador de receita e renda para a cidade, sendo que é a segunda cidade que mais arrecada impostos no estado de São Paulo.

Esse conjunto de fatores pode ajudar a explicar os motivos pelos quais a cidade é tida como um dos “redutos dos aposentados” (cerca de 17% da população é de idosos). Além da proximidade ao mar, o poder público reforça essa vocação da cidade ao promover atividades e incentivar o trabalho para as pessoas acima de 65 anos. Projetos como “Vovô Sabe Tudo”⁴ e “Vovonauta”⁵ são exemplos desses programas. O primeiro projeto, que visa a compartilhar a experiência das pessoas com mais idade, transforma os idosos em contadores de histórias junto a crianças e adolescentes. Eles recebem um salário mínimo por 12 horas de trabalho semanal. O segundo programa visa a promover a inclusão digital através de cursos que ensinam os idosos a usarem o computador e a internet. Ainda há um outro programa social que permite que idosos trabalhem no monitoramento do turismo religioso e no bonde turístico⁶ da cidade.

São Vicente tem uma história e tanto. Fundada em 1532, foi a primeira vila da América Portuguesa, fundada por Martim Afonso de Sousa conforme ordens do rei de Portugal, Dom João III. Descoberta na expedição de Gaspar de Lemos em 1502, a ilha de São Vicente foi batizada com esse nome em homenagem a São Vicente Mártir, de acordo com registros de Américo Vespúcio.

A cidade possui praticamente toda a parte de seu território junto a um braço de mar e conta com poucas, mas lindas e aconchegantes praias. Na Ilha Porchat, que ficou conhecida na primeira metade do século XX por abrigar um cassino e casas de milionários, é possível avistar toda a cidade e usufruir dos vários restaurantes ali instalados.

Com a segunda maior população entre as cidades do litoral paulista, São Vicente tem boas oportunidades de emprego na área da tecnologia, apesar de ter $\frac{1}{4}$ do PIB de Santos. Com um IDH alto também (de 0,768), a cidade também atrai novos moradores aposentados.

3 De acordo com dados do IBGE (2016), o PIB do município era de 21.954.556,74 bilhões de reais e o PIB per capita era de 50 544,73 reais. Em 2010, o Índice de Desenvolvimento Humano era de 0,840, o terceiro maior do estado.

4 <https://www.santos.sp.gov.br/?q=portal/vovo-sabe-tudo>. Acessado em 03/10/2022

5 <https://www.santos.sp.gov.br/?q=portal/vovonauta>. Acessado em 03/10/2022

6 <https://www.turismosantos.com.br/?q=pt-br/node/72>. Acessado em 03/10/2022

Figura 19 - Vista das praias de Itararé e Gonzaguinha, na Ilha Porchat em São Vicente.



Fonte: Autora, 2021.

São Vicente e Santos passaram ser Estâncias Balneárias em 1977 e 1979, respectivamente. Apesar da importância econômica, turística e histórica dessas duas cidades, seus Planos Diretores não refletem essa importância. Bem parecidos e elaborados com uma diferença temporal de 1 (um) ano, os dois Planos Diretores possuem a mesma estrutura, com títulos e artigos muito semelhantes. Ambos perdem a chance de já definirem parâmetros urbanísticos básicos, deixando essa definição para futuras leis complementares.

O Plano de Santos, chamado “Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos”, é de 2017. Foi elaborado durante a gestão do prefeito Paulo Alexandre Barbosa do PSDB, que permaneceu no comando da cidade por dois mandatos e “elegeu” seu companheiro de partido Rogério Santos nas eleições municipais de 2020. A cidade já havia elaborado um primeiro Plano Diretor, em 2013, sob o mandato do mesmo prefeito. Já o Plano de São Vicente, que possui praticamente o mesmo nome do Plano de Santos (“Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de São Vicente”) foi elaborado em 2018 pelo então prefeito Pedro Gouvêa Junior do MDB. Kayo Amado (do Podemos) foi eleito prefeito de São Vicente ano passado. O antigo Plano Diretor de São Vicente data de 2007 na gestão do prefeito Tércio Garcia do PSB, que foi reeleito em 2008. Ele morreu em 2016.

A Praia Grande, que se tornou Estância Balneária em 1979, possui cerca de 10 (dez) praias distribuídas em um litoral extenso de aproximadamente 23 Km. Além do litoral, a cidade conta com o Parque Ecológico Xixová-Japuí (situado na divisa entre São Vicente e Praia Grande). Dotada da terceira maior população da baixada, a Praia Grande é um dos destinos de sol e mar mais procurados do Brasil, tendo sido eleita em 2017 pelo Ministério do Turismo como a quarta cidade que mais recebe turistas no país durante a temporada de verão, depois de São Paulo, Rio de Janeiro e Florianópolis⁷. Na alta temporada a cidade recebe cerca de cinco vezes sua população fixa (cerca de 1,5 milhão de turistas).

7 <http://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2016/12/baixada-santista-esta-entre-destinos-mais-buscados-para-o-verao-de-2017.html>. Acessado em 03/10/2022.

Figura 20 - Vista da orla de Praia Grande (Cidade Ocian).



Fonte: Autora, 2021.

Figura 21 - Vista da orla de Praia Grande (Tupi).



Fonte: Autora, 2021.

Mas além dos turistas, a cidade também vem recebendo novos moradores. Segundo o IBGE (2019)⁸, Praia Grande é a cidade que mais recebeu novos moradores da Baixada Santista entre 2018 e 2019, com quase 6 (seis) mil novos moradores. Em seguida São Vicente recebeu cerca de 2,5 mil novos moradores e Guarujá 2,3 mil novos moradores. A cidade de Praia Grande já havia experimentado uma rápida expansão entre 2000 e 2009 com crescimento de 56.000 habitantes, recebendo, em 2015, o título de “a cidade que mais cresce no Brasil”.

Talvez isso justifique o empenho do poder público local no desenvolvimento de po-

8 <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2019/08/29/com-16473-novos-moradores-baixada-santista-cresce-acima-da-media-nacional.ghtml>

líticas públicas de desenvolvimento urbano. Fato que pode ser percebido na qualidade do Plano Diretor, um dos melhores analisados por esta pesquisa. O Plano de Praia Grande, denominado “Plano Diretor da Estância Balneária de Praia Grande”, foi elaborado em 2016 pelo prefeito Alberto Mourão do PSDB, que governou a cidade por 5 (cinco) vezes. Sua companheira de partido, Raquel Chini, foi eleita prefeita em 2020. O texto do Plano Diretor tem 15 Títulos e 162 Artigos, e possui vários anexos chamados de “Carta Oficial de Título”.

Vale mencionar que esse já é o segundo Plano Diretor do Município de Praia Grande, o que pode indicar um certo avanço ou evolução do entendimento de como ocupar e expandir o território urbano.

O empenho em aprimorar as políticas públicas de desenvolvimento urbano também pode ser percebido na qualidade do Plano Diretor da cidade do Guarujá. Quarta cidade mais populosa da baixada, o Guarujá conta com 27 praias tidas como as mais bonitas da região. Com praias de areia branca e águas cristalinas, o Guarujá ficou conhecido na segunda metade do século XX como a “Pérola do Atlântico”. A cidade conta ainda com a Área de Proteção Ambiental da Serra do Guararu, que tem uma área de cerca de 25,6 km². A Ilha de Santo Amaro, como também o Guarujá é conhecido, possui duas balsas que conectam o Município às cidades vizinhas de Santos e Bertioga – o que possibilita o turismo náutico nos limites da cidade.

O Plano do Guarujá, denominado “Plano Diretor do Município de Guarujá”, foi elaborado em 2013 pela então prefeita Maria Antonieta de Brito do MDB (que governou a cidade por dois mandatos). Atualmente o prefeito é Valter Suman do PSB, reeleito em 2020. O Plano Diretor tem 10 (dez) Títulos e 258 Artigos, além de possuir 9 (nove) mapas, quadros, tabelas e outros anexos ao texto da lei.

Figura 22 – Praia da Enseada no Guarujá.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 23 – Praia da Astúrias no Guarujá.



Fonte: Autora, 2021.

Com acessos mais restritos, as três cidades menos populosas da Região da Mata Atlântica são também as mais afastadas da capital paulista. São elas: Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe. Partindo de São Paulo, chega-se a essas cidades por meio do sistema Imigrantes-Anchieta e, depois, através das rodovias Governador Mário Covas e Padre Manoel da Nóbrega. No caso de Peruíbe há ainda a proximidade com a Rodovia Régis Bittencourt.

Dotada de uma rica história e um centro histórico repleto de construções de valor patrimonial, Itanhaém é uma das cidades mais antigas do Brasil. Além de marcos importantes como o Convento Nossa Senhora da Conceição de Itanhém, o casario colonial do centro histórico, várias praias e baías, a cidade conta com uma programação cultural intensa. Na região onde o Rio Itanhaém desagua no mar a cidade conta com uma bela diversidade e belezas naturais.

Ali perto, numa região cheia de pedras, fica a Gruta Nossa Senhora de Lourdes e a Cama de Anchieta. Talvez essa região ajude a desvendar a escolha do nome da cidade. Para alguns a palavra Itanhaém vem do *tupi itá-nha'ẽ* que significa pedra que canta ou pranto de pedra ou pedra que chora. Ao que tudo indica o nome é uma referência ao som produzido pela batida do mar sobre as pedras.

Figura 24 - Passarela de Anchieta, em Itanhaém.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 25 - Vista do Rio Itanhaém.



Fonte: Autora, 2021.

Com uma população de cerca de 100 mil habitantes, Itanhaém recebe mais que o dobro dessa população nas férias e feriados. Sua área é bem extensa, cerca de 600 mil km², situados em grande parte na Serra do Mar. Itanhaém tem a terceira maior extensão territorial das 15 Estâncias Balneárias, só perde para Ubatuba e Cananéia. Só de mata atlântica Itanhaém conta com 300 km².

Mas não é só de turismo que sobrevive a economia da cidade. O município ficou em terceiro lugar no “Prêmio Cidadania no Campo - Município Agro 2019”⁹, da Secretaria de

9 <http://cidadanianocampo.sp.gov.br/municipio-agro/>. Acessado em 03/10/2022

Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo, por consolidar políticas públicas aplicadas, de maneira contínua e inovadora, no incentivo às boas práticas agrícolas visando à produção sustentável e à geração de renda para seus produtores. A cidade conta ainda com um aeroporto estadual.

O Plano Diretor de Itanhaém, um dos mais completos das cidades estudadas, é de 2015 e foi elaborado na gestão do Prefeito Marco Aurélio Gomes dos Santos do PSDB. Tiago Rodrigues Cervantes, do PSDB, foi eleito em 2020.

Peruíbe vem do tupi *yperu* 'y-pe – que significa “no ou para o rio do tubarão”. O tubarão ao qual os índios se referiam eram os peixes, inclusive de água doce. A cidade tem cerca de 67 mil habitantes e é conhecida principalmente por seus sítios arqueológicos e unidades de conservação. A Terra Indígena Piaçaguera, por exemplo, é morada de 358 índios distribuídos em onze aldeias. Eles ocupam uma área de 2.773,7978 hectares localizada no bioma da Mata Atlântica e a terra ocupa uma área que vai desde a beira da praia até o sertão.

A Igreja do Abarebebe é uma das primeiras igrejas construídas no Brasil, erguida na segunda metade do século XVI com o intuito de catequizar os índios tupis que viviam na região. Desde 1984 é patrimônio histórico nacional e paulista, tombado pelo IPHAN e CONDEPHAAT.

Figura 26 Praia de Peruíbe.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 27 - Ruínas de Abarabebê, em Peruíbe.



Fonte: Autora, 2021.

A Jureia-Itatins e o Parque Estadual da Serra do Mar são as duas das mais amplas e importantes áreas de preservação do estado de São Paulo. Mas a cidade ainda conta com o Balneário da Garça Vermelha e as lindas praias próximas a Ilha do Guaraú e Barra do Una. Essa ligação com o meio ambiente faz com que Peruíbe também explore o turismo de aventura (ou turismo ecológico), para além do turismo de sol e mar. Porém, sua economia é altamente dependente dos empregos do setor público e do turismo.

O Plano Diretor de Peruíbe é de 2007, e é bem semelhante ao de Cananéia. O Plano, que encontra-se em processo de revisão, define alguns parâmetros urbanísticos. Na época em que foi elaborado o prefeito era José Roberto Preto do PTB. Ele morreu em 2008. Em 2020 foi eleito Luiz Maurício, do PSDB.

Mongaguá, uma palavra indígena que significa “água pegajosa” e que foi dada pelos índios guaranis que viviam às margens dos rios Mongaguá e Aguapeú, tem cerca de 13 km de praias contínuas. A cidade, com cerca de 55 mil habitantes, era até praticamente meados do século passado ligada à cidade de Praia Grande. A construção do Hotel Balneário Marinho, em 1910, mudou um pouco esse quadro de abandono. O hotel deu maior destaque à cidade e estimulou o turismo local, que então hospedou pessoas ilustres da época, como Rui Barbosa e Adhemar de Barros. Atualmente, a Prefeitura Municipal ocupa o edifício, preservando-o como marco histórico de Mongaguá. A chegada da Estrada de Ferro Sorocabana, em 1937, e a construção da Rodovia Padre Manoel da Nobrega, na década de 1950, também impulsionaram a ocupação da região.

Instalada na cidade em 1977, a Plataforma de Pesca Amadora é um dos maiores atrativos da cidade. Implantada sobre uma estrutura de concreto armado que avança 400 metros mar adentro, a plataforma tem um formato de “T” e se lança 86 metros para cada um dos lados. A entrada é paga, mas oferece sanitários e local apropriado para lavagem dos pescados e apetrechos de pescas. O entorno possui quiosques e estacionamento.

Situado do outro lado da Rodovia Padre Manoel da Nóbrega, o “Poço das Antas” ou Parque Ecológico Humberto Salomone é outro atrativo importante de Mongaguá. Trata-se de um parque com uma queda d’água que forma uma cachoeira e uma piscina de água natural, além de possuir grutas e trilhas e grutas. Possui estrutura para visitantes, como estacionamento e banheiros. Essa queda d’água se transforma no Rio Mongaguá (chegar), que deságua no oceano.

Figura 28 - Plataforma de Pesca Amadora, em Mongaguá.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 29 - Poço das Antas, em Mongaguá.



Fonte: Autora, 2021.

O Plano Diretor de Mongaguá é de 2006 e foi elaborado na gestão de Márcio Melo Gomes, do PSDB (atualmente sem partido). Eleito em 2020, Márcio Cabeça do Republicanos é o novo prefeito da cidade. Assim como Peruíbe, Mongaguá é altamente dependente do turismo.

3.1.2. Categorias de análise da cidade hospitaleira

3.1.2.1 Planilhas

Tabela 1 - Região Costa da Mata Atlântica – Santos

SANTOS				
ESTÂNCIA: Estância Balneária - Lei Estadual 2.139/1979				
PLANO DIRETOR: Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos				
N.LEI: Lei Complementar nº 70/2017				
N. TÍTULOS E ARTIGOS: 6 Títulos e 211 Artigos				
POPULAÇÃO: 434.742 (IBGE 2017)				
EXTENSÃO TERRITORIAL: 280,674 km²				
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA	LOCAL PLANO DIRETOR			DIRETRIZES
	TÍTULO	CAPÍTULO	ARTIGO	
DIVERSIDADE	I - PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES	II - Objetivos Gerais e Específicos	Art. 4	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. 5	O planejamento e o desenho urbano do Município deverão reconhecer seus papéis estratégicos na abordagem das questões ambientais, sociais, econômicas, culturais e da saúde, para benefícios de todos.
				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.
				Assegurar a compatibilidade de usos do solo nas áreas urbanas, oferecendo adequado equilíbrio entre a geração de empregos, transportes, habitação e equipamentos socioculturais e esportivos, dando prioridade para solução do adensamento residencial na Macrozona Centro, conforme definida nesta Lei Complementar.
		IV - Desenvolvimento da Qualificação Ambiental	Art. 17	Implantar Sistema Municipal de Monitoramento de Índices de Qualificação Ambiental e Desenvolvimento Urbano, visando à produção de indicadores efetivos voltados ao desenvolvimento urbano e ambiental do Município, os quais servirão de base para a produção de dados, diagnósticos e ações de monitoramento da eficácia das diretrizes e objetivos deste Plano Diretor.
			Art. 18	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.
	II - ORDENAÇÃO TERRITORIAL	I- Disposição Gerais	Art. 29	Dividir o Município em: (a) Macroáreas; (b) Macrozonas; (c) Zonas de Uso e Ocupação do Solo; (d) Zonas Especiais de Uso e Adequação do Solo.
			Art. 31	Promover a distribuição de usos e intensificação do aproveitamento do uso do solo, de forma equilibrada com relação à infraestrutura, aos sistemas de transportes e ao meio ambiente, evitando a ociosidade ou a sobrecarga, a fim de potencializar os investimentos coletivos e públicos.
				Propor e admitir novas formas de urbanização adequadas às necessidades decorrentes de novas tecnologias e do desenvolvimento social, possibilitando a eliminação de passivos urbanos e a recuperação de áreas degradadas e/ou ocupadas irregularmente.
			Art. 32	Dividir o Município em: I) Área Urbana - AU; II) Área de Expansão Urbana - AEU; III) Área de Proteção e Conservação Ambiental - APCA.
		II - Macroáreas	Art. 36	Dividir o Município em três Macroáreas: I) Macroárea Insular; II) Macroárea Continental; III) Macroárea do Estuário e canais fluviais.
		III - Macrozonas	Art. 37	Dividir o Município em sete Macrozonas.

DIVERSIDADE	II - ORDENAÇÃO TERRITORIAL	IV- Zonas de Uso e Ocupação do Solo	Art. 39	Delimitar as zonas de uso e ocupação do solo de forma a garantir a criação de áreas específicas em que será estimulado o adensamento sustentável, junto aos eixos dos sistemas de transportes de média capacidade de carregamento, com incentivos para a produção de HIS e de HMP, por meio de tipologias plurihabitacionais verticais.
			Art. 40	Implementar e gerenciar o zoneamento de uso e ocupação do solo de forma a garantir a segregação de atividades incompatíveis, em função de seu porte e natureza. Utilizar mecanismos que evitem a falta de variedade urbana, implementando a diversificação dos usos compatíveis com o residencial.
		V - Zonas Especiais de Uso e Ocupação do Solo	Art. 41	Criar oito zonas especiais para planejamento e gestão de uso e da ocupação do solo. (sendo uma a Zona Especial de Praia)
			Art. 51 (Áreas de Adensamento Sustentável)	Incrementar a oferta de comércios, serviços e espaços produtivos nos bairros mais distantes da região central, aumentando as oportunidades de trabalho, emprego e geração de renda. Normatizar a produção imobiliária da iniciativa privada de modo a gerar: diversificação nas formas de implantação das edificações no lote; valorização dos espaços públicos, áreas verdes, espaços livres e paisagem urbana; convivência adequada entre os espaços públicos e privados e entre os usos residenciais e não residenciais, desestimular o uso do transporte individual.
			Art. 52 (Zona Especial de Praia)	Garantir que seja cumprida a função socioambiental, obedecendo aos princípios de gestão territorial integrada e compartilhada, de respeito à diversidade, de racionalização e eficiência dos usos múltiplos legalmente autorizados.
	IV - POLÍTICAS E PLANOS SETORIAIS	I - Habitação	Art. 144	Permitir a exigência para o licenciamento de empreendimentos imobiliários ou atividades econômicas de grande porte ou implantação de planos e projetos urbanísticos, a doação de áreas ao Município para fins de produção de HIS na Macroárea do empreendimento.
		X - Desenvolvimento Econômico e Inovação	Art. 165	Estabelecer, na legislação de uso e ocupação do solo, mecanismos que possibilitem atrair e estimular novas atividades produtivas, assegurando espaços para o desenvolvimento das atividades econômicas. Incentivar a diversificação econômica do Município, incluindo a atração de atividades industriais sustentáveis, com ênfase em comércio exterior, alinhada aos princípios, ações e metas previstas neste Plano Diretor.

PERMEABILIDADE	II - ORDENAÇÃO TERRITORIAL	V - Zonas Especiais de Uso e Ocupação do Solo	Art. 52 (Zona Especial de Praia)	Promover o correto uso e ocupação das ZEP (Zonas Especial de Praia), garantindo o livre e franco acesso à orla, à praia e ao mar, em qualquer direção e sentido, de forma democrática.
		VI - Parcelamento do Solo Urbano	Art. 54	Realizar parcelamento do solo urbano mediante loteamento ou desmembramento. Considerar que a infraestrutura básica dos parcelamentos seja constituída pelos equipamentos urbanos de escoamento de águas pluviais, iluminação pública, esgotamento sanitário, abastecimento de água potável, energia elétrica pública e domiciliar e vias de circulação.
	III - ESTRUTURA URBANA E AMBIENTAL	I- Sistema Municipal de Mobilidade	Art. 114	Condicionar a realização de eventos ou manifestações e a implantação e o funcionamento de Polos Atrativos de Trânsito e Transporte ao equacionamento do serviço de transporte coletivo e do sistema viário.
	IV - POLÍTICAS E PLANOS SETORIAIS	VIII - Paisagem Urbana	Art. 161	Garantir a acessibilidade dos espaços públicos a veículos e a pedestres, por meio da fluidez, segurança e conforto de seus deslocamentos.

LEGIBILIDADE	I - PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES	II- Objetivos Gerais e Específicos	Art. 5	Assegurar a adequada conservação, renovação e utilização do patrimônio cultural.
		III- Desenvolvimento Econômico	Art. 13	Estabelecer políticas que aperfeiçoem o uso adequado dos ecossistemas naturais e promovam a proteção do patrimônio histórico e cultural e a melhoria da qualidade de vida da população.
	II - ORDENAÇÃO TERRITORIAL	I- Disposições Gerais	Art. 31	Implantar mecanismos de incentivo à recuperação e conservação do patrimônio cultural, natural e construído.

LEGIBILIDADE	II - ORDENAÇÃO TERRITORIAL	VIII - Instrumentos de Política Urbana	Art. 72	Excluir da lista de imóveis subutilizados os imóveis tombados ou gravados com Níveis de Proteção 1 e 2, na Macroárea Insular, com coeficiente de aproveitamento inferior ao mínimo, quando possuírem utilização efetiva e conforme, nos termos da Lei de Uso e Ocupação do Solo.
	IV - POLÍTICAS E PLANOS SETORIAIS	VIII - Paisagem Urbana	Art. 161	Garantir a todos o direito à fruição da paisagem, à qualidade ambiental do espaço público e à possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem e de seus elementos constitutivos.
				Criar uma identidade visual e assegurar o equilíbrio entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana, garantindo suas características estéticas e funcionais.
				Favorecer a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano.
				Elaborar normas e programas específicos para os setores da cidade, considerando a diversidade da paisagem urbana nas várias regiões que a compõem.
				Disciplinar o uso dos espaços públicos e privados subordinando a projeto previamente estabelecido segundo parâmetros legais.
				Compatibilizar o uso e a ocupação do solo e a implantação de infraestrutura à preservação da paisagem urbana em seu conjunto.
		XI - Patrimônio Cultural	Art. 162	Disciplinar os elementos presentes nas áreas públicas, considerando as normas de ocupação das áreas privadas e a volumetria das edificações que, no conjunto, são formadoras da paisagem urbana.
				Adotar parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequada à sinalização de trânsito, aos elementos construídos e à vegetação, considerando a capacidade de suporte da região.
				Criar plano para embutimento de fiação aérea, principalmente nas áreas de interesse turístico, histórico e comercial.
			Art. 171	Definir Política de Patrimônio Cultural a preservação e proteção dos bens tombados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação e à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem as formas de expressão, os modos de criar, fazer e viver, as criações científicas, artísticas e tecnológicas, as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais, os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico, nos termos do artigo 216 da Constituição Federal.

CONFORTO	I - PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES	IV- Desenvolvimento da Qualificação Ambiental	Art. 18	Potencializar a legislação vigente quanto aos parâmetros de permeabilidade adotados nos projetos de canalização de cursos d'água, e observar faixas <i>non aedificandi</i> ao longo dos cursos d'água.
	III - ESTRUTURA URBANA E AMBIENTAL	II - Sistema Municipal de Áreas Verdes e de Espaços Livres	Art. 125	Classificar os empreendimentos segundo sua natureza, porte e localização, de modo a exigir medidas mitigadoras e compensatórias de impactos ambientais.
				Proteger, regenerar e aumentar a biodiversidade, mantendo as áreas naturais protegidas e os espaços verdes urbanos.
				Estabelecer dois tipos de "áreas verdes e espaços livres", um para propriedade pública e outro para propriedade particular.
	IV - POLÍTICAS E PLANOS SETORIAIS	II - Mobilidade e Acessibilidade Urbanas	Art. 127	Implantar nos "espaços livres de arruamento e de áreas verdes públicas" (existentes e futuras e integrantes dos Sistemas Municipais de Áreas Verdes e Espaços Livres) áreas de lazer e recreação de uso coletivo, obedecendo-se os parâmetros urbanísticos fixados em legislação específica.
			Art. 128	As praias deverão receber tratamentos paisagísticos e estéticos, adequados e permanentes, preservando suas características de espaços dinâmicos.
			Art. 148	Desenvolver e manter uma boa infraestrutura para locomoção de pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, com calçadas, travessias e equipamentos adequados.
		III - Saneamento	Art. 150	Elaborar plano de implantação de estacionamentos públicos ou privados, de forma que o espaço da via pública seja priorizado para o transporte público e modais não motorizados de transporte, evitando a excessiva geração de trânsito em suas áreas de influência.
				Criar instrumentos para garantir que a implantação de novos empreendimentos e atividades não provoque impactos nos sistemas de micro e macrodrenagem nas respectivas bacias.

CONFORTO		VI - Arborização	Art. 152	Criar condições para a implantação dos Planos de Arborização e Manejo e do Código Municipal de Meio Ambiente.
				Ampliar as Áreas Verdes Urbanas por meio da implantação de adensamento da arborização pública, da implantação de áreas ajardinadas e arborizadas, seja por meio do Poder Público ou através de compensações originadas de fontes causadoras de impacto ambiental e de vizinhança, com mecanismos criados para esse fim.
				Incentivar a criação de áreas verdes particulares.
				Ampliar a arborização de praças, parques e espaços livres de uso público, e de calçadas e canteiros centrais e incrementar a criação de parques lineares.

CIDADANIA	I - PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES	III - Desenvolvimento Econômico	Art. 8	Promover o desenvolvimento econômico de atividades econômicas características do Município, buscando a participação da iniciativa privada nos investimentos necessários, incluindo capacitação da mão de obra local e sua inserção no mercado de trabalho.
		V- Inclusão Social	Art. 21	Estimular a participação da população na definição, execução e controle das políticas públicas e na preservação e melhoria da qualidade de vida, bem como na superação dos obstáculos ao acesso aos benefícios da urbanização.
	II - ORDENAÇÃO TERRITORIAL	VIII - Instrumentos de Política Urbana	Art. 68	Permitir a utilização de levantamentos realizados por instituições de ensino ou pesquisa acadêmica devidamente reconhecidos pelo Ministério da Educação ou cadastrados no CNPq para identificar se o imóvel está por mais de 1 (um) ano desocupado.
				Permitir a utilização de 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.
	IV - POLÍTICAS E PLANOS SETORIAIS	IX - Turismo	Art. 164	Apoiar a criação de roteiros de turismo cultural e ambiental nas Macroáreas Insular e Continental, em parceria com a iniciativa privada, por meio de ações de promoção ordenadas e de visibilidade.
	V - GESTÃO DO SISTEMA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO	I - Instrumentos de Gestão Democrática	Art. 187	Estabelecer indicadores georreferenciais do Plano Diretor compostos a partir de cinco aspectos específicos interligados: ambiental, social, econômico, institucional e setorial.
			Art. 194	Garantir um processo dinâmico, permanente e transparente de implementação dos objetivos gerais do Plano Diretor, bem como de suas diretrizes, através dos instrumentos previstos nesta lei complementar e nas demais normas disciplinadoras, propiciando o adequado acompanhamento e controle.
			Art. 196	Compor o Sistema de Planejamento por meio de: Órgão Municipal de Planejamento do Desenvolvimento Urbano; Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano.
		II - Instrumentos de Participação Democrática	Art. 198	Garantir a gestão democrática por meios dos seguintes instrumentos, dotados de plena acessibilidade espacial e de conteúdo às pessoas com deficiência: I) Debates, Audiências, Consultas públicas, Referendos, Plebiscitos e Conselhos Municipais; II) Conferências sobre assuntos de interesse urbano; III) Conferência Municipal da Cidade.
		III - Instrumentos de Financiamento da Política Urbana	Art. 200	Criar e disciplinar os Fundos: de Desenvolvimento Urbano, para a Preservação e Recuperação do Meio Ambiente e de Incentivo à Construção de Habitação Popular.

Tabela 2 - Região Costa da Mata Atlântica – São Vicente

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				
POPULAÇÃO: 360.380 (IBGE 2017)				
EXTENSÃO TERRITORIAL: 148,424 km²				
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA	LOCAL PLANO DIRETOR			DIRETRIZES
	TÍTULO	CAPÍTULO	ARTIGO	
DIVERSIDADE	I - PRINCÍPIOS, OBJETRIVOS E DIRETIZES	II- Objetivos Gerais e Específicos	Art. 4	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. 5	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.
				Assegurar a compatibilidade de usos do solo nas áreas urbanas, oferecendo adequado equilíbrio entre a geração de empregos, transportes, habitação e equipamentos socioculturais e esportivos, dando prioridade para solução do adensamento residencial na Macroárea Insular, conforme definida nesta Lei Complementar.
			IV- Desenvolvimento da Qualificação Ambiental	Art. 17
	II - ORDENAÇÃO TERRITORIAL	I- Disposição Gerais	Art. 30	Promover a distribuição de usos e intensificação do aproveitamento do uso do solo, de forma equilibrada com relação à infraestrutura, aos sistemas de transportes e ao meio ambiente, evitando a ociosidade ou a sobrecarga, a fim de potencializar os investimentos coletivos e públicos.
				Instituir, na área urbana, mecanismos e regramentos urbanísticos destinados a estimular o adensamento sustentável de áreas com infraestrutura ociosa.
				Adotar medidas para garantir a transferência de atividades consideradas desconformes e incompatíveis com a zona em que se encontram, priorizando o atendimento às demandas de HIS.
			Art. 31	Setorizar o Município em quatro áreas de acordo com o nível de urbanização, de proteção e conservação ambiental. São elas: (a) Área Urbana; (b) Área de Expansão Urbana; (c) Área Rural e de Desenvolvimento Sustentável; (d) Área de Proteção e Conservação Ambiental.
		III - Macrozonas	Art. 36	Dividir o Município em vinte Macrozonas, de acordo com suas características urbanas, ambientais, sociais e econômicas diferenciadas, em relação à política de desenvolvimento urbano.
		V- Zonas de Uso e Ocupação do Solo	Art. 38	Delimitar as zonas de uso e ocupação do solo de forma a garantir a criação de áreas específicas em que será estimulado o adensamento sustentável, junto aos eixos dos sistemas de transportes de média capacidade de carregamento, com incentivos para a produção de HIS e de HMP, por meio de tipologias plurihabitacionais verticais.
			Art. 39	Implementar e gerenciar o zoneamento de uso e ocupação do solo de forma a garantir a segregação de atividades incompatíveis, em função de seu porte e natureza.
			Art. 47	Estabelecer a “Área Especial de Praia (AEP)” e criar o “Projeto Orla”.
		Garantir que seja cumprida a função socioambiental, obedecendo aos princípios de gestão territorial integrada e compartilhada, de respeito à diversidade, de racionalização e eficiência dos usos múltiplos legalmente autorizados.		
			VIII - Instrumentos de Política Urbana	Art. 63

DIVERSIDADE	IV - POLÍTICAS E PLANOS SETORIAIS	I - Habitação	Art. 139	Permitir a exigência para o licenciamento de empreendimentos imobiliários, ou atividades econômicas de grande porte, ou implantação de planos e projetos urbanísticos, a doação de áreas ao Município para fins de produção de HIS na Macroárea do empreendimento.
		VIII - Paisagem Urbana	Art. 156	Disciplinar o uso dos espaços públicos e privados subordinando-o a projeto previamente estabelecido segundo parâmetros legais.
		X - Desenvolvimento Econômico e Inovação	Art. 160	Estabelecer, na legislação de uso e ocupação do solo, mecanismos que possibilitem atrair e estimular novas atividades produtivas, assegurando espaços para o desenvolvimento das atividades econômicas.
				Incentivar a diversificação econômica do Município, incluindo a atração de atividades industriais sustentáveis, com ênfase em comércio exterior, alinhada aos princípios, ações e metas previstas neste Plano Diretor.
PERMEABILIDADE	II - ORDENAÇÃO TERRITORIAL	V - Áreas Especiais de Interesse de Intervenção Urbana	Art. 47	Promover o correto uso e ocupação das AEP (Área Especial de Praia), garantindo o livre e franco acesso à orla, à praia e ao mar, em qualquer direção e sentido, de forma democrática.
	III - ESTRUTURA URBANA E AMBIENTAL	I- Sistema Municipal de Mobilidade	Art. 109	Condicionar a realização de eventos ou manifestações e a implantação e o funcionamento de Polos Atrativos de Trânsito e Transporte ao equacionamento do serviço de transporte coletivo e do sistema viário.
	IV - POLÍTICAS E PLANOS SETORIAIS	VIII - Paisagem Urbana	Art. 156	Garantir a acessibilidade dos espaços públicos a veículos e a pedestres, por meio da fluidez, segurança e conforto de seus deslocamentos.
LEGIBILIDADE	I - PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES	III- Desenvolvimento Econômico	Art. 5	Assegurar a adequada conservação, renovação e utilização do patrimônio cultural.
			Art. 12	Estabelecer políticas que aperfeiçoem o uso adequado dos ecossistemas naturais e promovam a proteção do patrimônio histórico e cultural e a melhoria da qualidade de vida da população.
	II - ORDENAÇÃO TERRITORIAL	I- Disposições Gerais	Art. 30	Implantar mecanismos de incentivo à recuperação e conservação do patrimônio cultural, natural e construído.
		VIII - Instrumentos de Política Urbana	Art. 69	Excluir da lista de imóveis subutilizados os protegidos pelo patrimônio cultural, com coeficiente de aproveitamento inferior ao mínimo, quando possuírem utilização efetiva e conforme, nos termos da Lei de Uso e Ocupação do Solo.
	IV - POLÍTICAS E PLANOS SETORIAIS	VIII - Paisagem Urbana	Art. 156	Garantir a todos o direito à fruição da paisagem, à qualidade ambiental do espaço público e à possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem e de seus elementos constitutivos.
				Favorecer a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano.
				Compatibilizar o uso e a ocupação do solo e a implantação de infraestrutura à preservação da paisagem urbana em seu conjunto.
				Elaborar normas e programas específicos para os setores da cidade, considerando a diversidade da paisagem urbana nas várias regiões que a compõem.
		XI - Patrimônio Cultural	Art. 157	Disciplinar os elementos presentes nas áreas públicas, considerando as normas de ocupação das áreas privadas e a volumetria das edificações que, no conjunto, são formadoras da paisagem urbana.
				Adotar parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequada à sinalização de trânsito, aos elementos construídos e à vegetação, considerando a capacidade de suporte da região.
				Criar plano para embutimento de fiação aérea, principalmente nas áreas de interesse turístico, histórico e comercial.
		XI - Patrimônio Cultural	Art. 166	Definir Política de Patrimônio Cultural a preservação e proteção dos bens tombados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação e à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem as formas de expressão, os modos de criar, fazer e viver, as criações científicas, artísticas e tecnológicas, as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais, os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico, nos termos do artigo 216 da Constituição Federal.

CONFORTO	I - PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES	IV- Desenvolvimento da Qualificação Ambiental	Art. 17	Classificar os empreendimentos segundo sua natureza, porte e localização, de modo a exigir medidas mitigadoras e compensatórias de impactos ambientais.
				Proteger, regenerar e aumentar a biodiversidade, mantendo as áreas naturais protegidas e os espaços verdes urbanos.
				Reforçar a legislação vigente quanto aos parâmetros de permeabilidade adotados nos projetos de canalização de cursos d'água, e observar faixas <i>non aedificandi</i> ao longo dos cursos d'água.
	III - ESTRUTURA URBANA E AMBIENTAL	II - Sistema Municipal de Áreas Verdes e de Espaços Livres	Art. 120	Estabelecer dois tipos de “áreas verdes e espaços livres”, um para propriedade pública e outro para propriedade particular.
			Art. 122	Implantar nos “espaços livres de arruamento e de áreas verdes públicas” (existentes e futuras e integrantes dos Sistemas Municipais de Áreas Verdes e Espaços Livres) áreas de lazer e recreação de uso coletivo, obedecendo-se os parâmetros urbanísticos fixados em legislação específica.
			Art. 123	As praias deverão receber tratamentos paisagísticos e estético, adequados e permanentes, preservando suas características de espaços dinâmicos.
	IV - POLÍTICAS E PLANOS SETORIAIS	II - Mobilidade e Acessibilidade Urbanas	Art. 143	Elaborar plano de implantação de estacionamentos públicos ou privados, de forma que o espaço da via pública seja priorizado para o transporte público e modais não motorizados de transporte, evitando a excessiva geração de trânsito em suas áreas de influência.
		III - Saneamento	Art. 145	Criar instrumentos para garantir que a implantação de novos empreendimentos e atividades não provoque impactos nos sistemas de micro e macrodrenagem nas respectivas bacias.
		VI - Arborização	Art. 152	Criar condições para a sua implantação.
				Ampliar as Áreas Verdes Urbanas por meio da implantação de adensamento da arborização pública, da implantação de áreas ajardinadas e arborizadas, seja por meio do Poder Público ou através de compensações originadas de fontes causadoras de impacto ambiental e de vizinhança, com mecanismos criados para esse fim.
				Incentivar a criação de áreas verdes particulares.
				Ampliar a arborização de praças, parques e espaços livres de uso público e de calçadas e canteiros centrais e incrementar a criação de parques lineares.

CIDADANIA	I - PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES	V- Inclusão Social	Art. 21	Estimular a participação da população na definição, execução e controle das políticas públicas e a preservação e melhoria da qualidade de vida, e a superação dos obstáculos ao acesso aos benefícios da urbanização garantindo a inclusão social plena no Município.
	II - ORDENAÇÃO TERRITORIAL	VIII - Instrumentos de Política Urbana	Art. 64	Utilizar estudos e levantamentos realizados por instituições de ensino ou pesquisa acadêmica devidamente reconhecidos pelo Ministério da Educação ou cadastrados no CNPq para identificar se o imóvel está por mais de 1 (um) ano desocupado.
				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.
	V - GESTÃO DO SISTEMA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO	I - Instrumentos de Gestão Democrática	Art. 174	Promover a publicidade das informações monitoradas, permitindo maior controle social e participação efetiva da população, em linguagem acessível, que atenda a todos os tipos de deficiência.
			Art. 175	Assegurar a participação da população mediante as seguintes instâncias: I) debates, Audiências e Consultas Públicas; II) Conferências municipais setoriais; III) iniciativa popular de Projetos de Lei, de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.
		II - Instrumentos de Participação Democrática	Art. 198	Garantir a gestão democrática por meios dos seguintes instrumentos, dotados de plena acessibilidade espacial e de conteúdo às pessoas com deficiência: I) debates, Audiências, Consultas públicas, Referendos, Plebiscitos e Conselhos Municipais; II) Conferências sobre assuntos de interesse urbano; III) Conferência Municipal da Cidade.
		III - Instrumentos de Financiamento da Política Urbana	Art. 201	Criar e disciplinar o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, e seu respectivo Fundo, por lei específica.

Tabela 3 - Região Costa da Mata Atlântica – Praia Grande

PRAIA GRANDE				
ESTÂNCIA: Estância Balneária - Lei Estadual 2.140/1979				
PLANO DIRETOR: Plano Diretor da Estância Balneária de Praia Grande				
N.LEI: Lei Complementar n.727/2016				
N. TÍTULOS E ARTIGOS: 15 Títulos e 162 Artigos				
POPULAÇÃO: 319.146 (IBGE 2018)				
EXTENSÃO TERRITORIAL: 149,253 km ²				
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA	LOCAL PLANO DIRETOR			DIRETRIZES
	TÍTULO	CAPÍTULO	ARTIGO	
DIVERSIDADE	IV - DO TURISMO		Art. 17	Promover a diversificação dos segmentos turísticos, através do desenvolvimento do ecoturismo, turismo voltado à terceira idade, turismo acessível, esportivo, de aventura, de eventos e negócios, cultural, gastronômico e religioso.
	V - DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL (políticas setoriais)	III - Da Habitação	Art. 30	Estabelecer Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) visando à regularização física, urbanística e fundiária dos assentamentos e à garantia da reserva de áreas para o desenvolvimento de programas habitacionais de interesse social e que possibilitem a aplicação de mecanismos excepcionais que assegurem o direito à moradia e o cumprimento da função social da propriedade.
			Art. 31	Implementar ZEIS 1, 2, 3 e 4. (ZEIS 4: Áreas e edificações em regiões urbanizadas e com infraestrutura para HIS, lotes e edificações localizadas em regiões localizadas em regiões dotadas de serviços, equipamentos e infraestrutura urbana, com deslocamentos favorecidos pelo sistema de mobilidade urbana, em quadras paralelas aos eixos viários definidos como Vias Arteriais.
			Art. 33	Estimular a diversidade de soluções arquitetônicas e urbanísticas nos projetos habitacionais, tendo em vista as características diferenciadas de suas demandas e as condições do meio físico.
				Promover estudos para a criação de banco de terras municipal, composto por terrenos vazios e edificações desocupadas, em condições adequadas de habitabilidade ou a recuperar, para atender o déficit habitacional de interesse social, utilizando os institutos jurídicos e urbanísticos previstos pelo PD e legislações específicas.
		VII - Da Segurança Pública	Art. 54	Implantar ações de conscientização e de aproximação da população, de forma a tornar o cidadão um agente colaborador e multiplicador das ações de prevenção.
	VI - DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO AMBIENTAL	IV - Dos Parques Públicos Urbanos e da Arborização	Art. 78 (Seção I - Parques Públicos Urbanos)	Criar e implantar parques públicos dentro do seu perímetro urbano, visando a instituir espaços públicos de lazer ou áreas verdes. §1) Os parques a serem criados serão considerados equipamentos públicos e poderão fazer uso, para sua implantação de áreas vagas, de áreas de sistemas de recreio e de áreas em outras condições que se mostrem adequadas para a finalidade; §2) Nos parques previstos no caput deste artigo poderão ser utilizados o Direito de Preempção e a Transferência do Direito de Construir, para viabilizar sua criação e implantação, nos termos dos artigos 139 e 148 do Título XII desta Lei Complementar.
	VII - DA MOBILIDADE URBANA		Art. 88	Integrar a política de mobilidade urbana à de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais, especialmente de habitação, saneamento básico, planejamento, gestão do uso do solo e turismo.
				Promover a equidade das atividades no território e fortalecimento das centralidades urbanas, de forma a minimizar a necessidade de viagens motorizadas e os longos deslocamentos.
			Art. 92	Fomentar o deslocamento a pé como modal de transporte no Município por meio da programação de programas de incentivo à circulação de pedestres.
				Estimular e criar incentivos à construção de garagens e estacionamentos, preferencialmente sob a forma de espaços multiuso em consonância com a sazonalidade da demanda.
	VIII - DA ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL		Art. 98	Garantir equilíbrio entre o assentamento residencial e a disponibilidade de infraestrutura, mediante o controle das densidades de ocupações do território e a ampliação e equalização dos níveis de dotação de infraestrutura, em particular, de saneamento.

DIVERSIDADE	VIII - DA ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL	I - Do Uso e da Ocupação do Solo	Art. 98	Incentivar a desconcentração do comércio e serviços de forma a reduzir a necessidade de deslocamento da população.
				Propiciar a diversificação dos padrões de assentamento residencial, visando ao atendimento de novas demandas regionais e da população flutuante.
				Estabelecer o planejamento e desenho urbanos do município como elementos estratégicos na abordagem das questões ambientais, sociais, econômicos e culturais.
			Art. 101	Dividir o Município em oito Macrozonas.
			Art. 103	Estabelecer restrições à localização dos diferentes usos do solo com relação a zonas que serão instituídas no Município com base no macrozoneamento com vistas a garantir a necessária compatibilidade entre os padrões operacionais das atividades e a capacidade de suporte do meio ambiente, a segregação espacial de atividades cujos padrões operacionais sejam conflitantes entre si, e a propiciar o adequado acondicionamento do território para o desenvolvimento dessas diferentes funções urbanas.
			Art. 106	Estabelecer restrições à intensidade de ocupação do solo, diferenciadas de acordo com as zonas a serem instituídas no Município, com vistas a garantir a compatibilidade entre as densidades de ocupação e a capacidade de suporte do meio ambiente, bem como o necessário equilíbrio entre as demandas das atividades urbanas assentadas em cada porção do território municipal e a oferta de infraestrutura, de equipamentos urbanos e de serviços públicos nela existente ou projetada.
				Estabelecer Zonas Especiais cuja regulamentação fique condicionada à realização de estudos específicos de maior detalhe, como é o caso de áreas degradadas, de áreas de ocupação irregular, de áreas de renovação urbana etc.

PERMEABILIDADE	V - DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL (políticas setoriais)	VII - Da Segurança Pública	Art. 54	Promover medidas urbanísticas e de infraestrutura que propiciem o aumento da segurança patrimonial e pessoal.
	VIII - DA ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL	I - Do Uso e da Ocupação do Solo	Art. 104	Definir dimensões mínimas dos lotes; recuos mínimos das edificações com relação às divisas dos respectivos lotes, correlacionados à altura das edificações; área construtiva por unidade de área dos lotes; área mínima construída por unidade de área dos lotes, área mínima ideal de terreno por unidade residencial; gabarito máximo de altura das edificações; taxas de impermeabilização do solo.
	IX - DA DEFESA CIVIL		Art. 108	Promover, por meio da participação social, a cultura da prevenção e preparação para desastres, objetivando assegurar o bem-estar e a segurança da coletividade.
			Art. 109	Elaborar o Plano Municipal de Contingência e Proteção e Defesa Civil que servirá de orientação e referência para os assuntos correlatos. Parágrafo Único: O Plano a que faz referência o caput deste artigo deverá conter a identificação e o mapeamento das áreas de risco, levando em conta a carta geotécnica do município e o planejamento de ações de intervenção preventiva e realocação de população de áreas de risco de desastre.

LEGIBILIDADE	V - DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL (políticas setoriais)	V - Da Cultura	Art. 43	Estimular a ocupação cultural dos equipamentos e espaços públicos do Município, utilizando-os como espaços de descentralização e inclusão cultural, priorizando-os nas atividades e ações culturais programadas.
			Art. 45	Promover ações culturais de forma itinerante nos bairros da cidade, utilizando os espaços públicos disponíveis.
				Assegurar a proteção do patrimônio cultural de expressão local. Parágrafo único: Para respaldar a ação do Poder Público nas responsabilidades previstas no “caput” deste artigo, o Executivo deverá criar o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural.

CONFORTO	II - DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO		Art. 13	Estimular e fomentar preferencialmente a organização de empresas não poluentes e intensivas em mão de obra, visando à ampliação do emprego e à coexistência da atividade industrial como turismo e lazer.
	VI - DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO AMBIENTAL	I - Dos Princípios e Diretrizes Gerais	Art. 60	Estabelecer normas de uso e ocupação dos espaços territoriais em consonância com as suas limitações e condicionantes ecológicos, promover sua ampla divulgação, bem como controlar a sua efetiva observância, prevenindo as invasões de áreas protegidas.

CONFORTO	VI - DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO AMBIENTAL	II - Das Áreas de Especial Interesse Ecológico	Art. 62	Definir as Áreas de Especial Interesse Ecológico do Município: I) o manguezal; II) A Serra do Mar; III) O Morro do Xixová; IV) A restinga, em áreas representativas; IV) As várzeas dos rios Preto e Branco.			
		IV - Dos Parques Públicos Urbanos e da Arborização	Art. 77	Implantar um sistema de áreas livres, composto por parques públicos, áreas de vias, logradouros e demais espaços de uso comum do povo, objetivo de arborização, cuja implantação será definida como estratégica específica, na qual serão contemplados os aspectos de bases normativas e técnicas para qualificação dos diversos equipamentos, para a produção de espécies vegetais, para o gerenciamento e manutenção das unidades instaladas.			
			Art. 79	Implantar arborização viária urbana e promover sua implantação, em vias, logradouros e demais espaços de uso comum do povo, em consonância ao dispositivo no Plano de Arborização Urbana. Parágrafo único: na implantação de arborização urbana, procurar-se-á utilizar preferencialmente espécies ativas adaptadas à região, considerando as condições de espaços para enraizamento, sombreamento, conservação, bem como as possíveis interferência dos plantios com a urbanização e com a mobilidade urbana.			
			Art. 80	Elaborar Plano de Arborização Urbana e promover a sua implantação como forma de amenizar os picos de temperatura e tornar a cidade mais aprazível, tanto para a população residente, como para os veranistas e turistas. Os critérios técnicos do Plano: I) Não conflitar com a sinalização do trânsito, mediante parecer do órgão técnico responsável; II) não conflitar com a fiação elétrica e telefônica aéreas, nem interferir com as redes subterrâneas de serviços públicos; III) utilizar preferencialmente espécies nativas da Mata Atlântica indicas; IV) estabelecer meta para o índice de área verde por habitante na área urbana.			
				Priorizar a arborização de praças e de vias arteriais e coletoras.			
				Observar as diretrizes e prioridades dos programas de melhoria de calçadas e de revitalização de praças públicas.			
		VII - DA MOBILIDADE URBANA		Art. 88	Promover a 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.		
	X - DO SANEAMENTO BÁSICO				III - Da Drenagem e do Manejo de Águas Pluviais	Art. 120	Promover a ampliação das condições de permeabilidade do solo, de modo a reduzir os volumes de cargas direcionadas aos sistemas de drenagem e minorar as possibilidades de ocorrência de inundações e alagamentos.
							Introduzir na norma de ordenamento do uso, parcelamento e ocupação do solo de exigências urbanísticas correspondentes à permeabilidade do solo.

CIDADANIA	II - DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO		Art. 13	Promover e apoiar a sinergia entre empresas, universidades e o poder público municipal, visando fomentar a pesquisa e a inovação tecnológica em busca de geração de atividades econômicas com alto valor agregado e ambientalmente sustentáveis.
			Art. 14	Estabelecer parcerias com o setor privado como forma de viabilizar e estimular o desenvolvimento de projetos de interesse econômico para o Município.
	V - DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL (políticas setoriais)	III - Da Habitação		Manter convênio com o SEBRAE e/ou com instituições de ensino, visando à ampliação das ações da Incubadora de Empresas no apoio e orientação à formação de microempresas e de cooperativas, bem como à orientação e acompanhamento das empresas aí constituídas.
			Art. 30	Promover programas visando à redução do déficit habitacional, associados ao ordenamento do espaço urbano para as diversas faixas de renda que atendam os diferentes tipos de necessidades habitacionais existentes no município, criando incentivos à participação da iniciativa privada e priorizando o atendimento à população de mais baixa renda, que incluam: a) produção de moradias; b) produção de lotes urbanizados; c) urbanização de assentamentos sem condições mínimas de habitabilidade; d) regularização dos assentamentos; e) fornecimento de projetos padrão, cesta básica e assistência técnica gratuita.

CIDADANIA	VIII - DA ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL		Art. 98	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.
	XIII - DA GESTÃO DEMOCRÁTICA DA CIDADE		Art. 155	Promover estudos para a criação do Conselho da Cidade e para a implantação da Casa dos Conselhos, como espaço de cidadania e fórum de discussão sobre a cidade.

Tabela 4 - Região Costa da Mata Atlântica – Guarujá

GUARUJÁ				
ESTÂNCIA: Estância Balneária - Lei Estadual Lei 163/1948				
PLANO DIRETOR: Plano Diretor do Município de Guarujá				
N.LEI: Lei Complementar nº 156/2013				
N. TÍTULOS E ARTIGOS: 10 Títulos e 258 Artigos				
POPULAÇÃO: 380.527 (IBGE 2018)				
EXTENSÃO TERRITORIAL: 142,589 km²				
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA	LOCAL PLANO DIRETOR			DIRETRIZES
	TÍTULO	CAPÍTULO	ARTIGO	
DIVERSIDADE	II - POLÍTICA URBANA	II - Dos Objetivos	Art. 10	Combater a especulação imobiliária da qual resulte a subutilização ou não de imóveis urbanos.
	III - POLÍTICAS SETORIAIS	II - Da Políticas de Turismo	Art. 12	Elaborar e implementar planos, projetos e programas destinados a criar e a incentivar a melhoria da infraestrutura do turismo, o aproveitamento sustentável do potencial paisagístico da ilha de Santo Amaro, incentivando a consolidação de diversas modalidades, como o turismo de negócios, de eventos, histórico-cultural e gastronômico, além de prever a inclusão de importantes segmentos como a terceira idade.
				Elaborar estudos e implementar políticas que visem à redução dos impactos da sazonalidade sobre a atividade turística, bem como otimizar a ocupação de imóveis de segunda residência, de modo a projetar o crescimento dos fluxos turísticos durante o ano e do tempo de permanência do turista no Município.
		VI - Da Política de Habitação	Art. 20	Estimular o adensamento em áreas vazias ou subutilizadas, com infraestrutura já implantada e adequada, inibindo a ampliação de núcleos habitacionais precários.
				Reabilitar e repovoar áreas não ocupadas, utilizando-se de instrumentos que estimulem a permanência da população e atraiam moradores de diferentes segmentos de renda.
	IV - DO ORDENAMENTO TERRITORIAL	I - Do Macrozoneamento e do Zoneamento	Art. 29	Combater ou evitar o uso ou o aproveitamento excessivo ou inadequado em relação à infraestrutura urbana.
			Art. 38	Combater ou evitar a retenção especulativa do imóvel urbano que resulte na sua subutilização ou não utilização.
			Art. 50	Estabelecer a “Macrozona Urbana”, constituída pelos setores: I) Setor de Urbanização Qualificada; II) Setor de Qualificação Urbana; III) Setor de Reestruturação Urbana; IV) Setor de Recuperação Urbana.
	V - DAS ZONAS ESPECIAIS	III - Das Zonas Especiais de Interesse Turístico	Art. 81	Estabelecer o “Setor de Proteção da Orla” dentro da “Macrozona de Proteção Ambiental”.
				Estabelecer as “Zonas Especiais de Interesse Turístico”, definidas como áreas destinadas à dinamização da atividade turística do Município, nas quais, desde que respeitadas as limitações legais, poderão ser implantados equipamentos públicos, privados ou em regime de parceria público-privada, com parâmetros de uso e ocupação do solo diferenciados.
				Estabelecer as “Zonas Especiais de Interesse Turístico”, definidas como áreas destinadas à dinamização da atividade turística do Município, nas quais, desde que respeitadas as limitações legais, poderão ser implantados equipamentos públicos, privados ou em regime de parceria público-privada, com parâmetros de uso e ocupação do solo diferenciados.
	VI - DA OCUPAÇÃO, DO USO E DO PARCELAMENTO DO SOLO NA MACROZONA URBANA	I - Da Ocupação do Solo na Macrozona Urbana	Art. 90	Outorgar o CA máximo somente nas quadras com frente para vias estruturais e coletoras.
			Art. 96	Estipular as “Zonas de Alta Densidade”, caracterizadas pelo alto índice de aproveitamento do solo, com CA mínimo de 0,1, básico de 4 e máximo de 5 e localizados nos bairros de Pitangueiras e parte de Astúrias, na Macrozona Urbana.
			Art. 97	Estimular a construção de “embasamentos” em edifícios com altura superior a 11 metros nas Zonas de Alta Densidade.
			Art. 99	Dispor de 2 vagas de garagem (no mínimo) para unidades residenciais na zona de alta densidade.
		II - Do Uso do Solo na Macrozona Urbana	Art. 126	Estabelecer as “Zonas Mistas Turísticas” em que os usos residenciais são complementados com atividades de comércio e serviços voltados às atividades turísticas.
			Art. 127 (Zonas Mistas)	Garantir as áreas urbanas para o uso habitacional da população fixa e flutuante.
				Promover a diversificação de usos e atividades comerciais e de serviços na cidade.
	VII - DO USO, OCUPAÇÃO E PARCELAMENTO DO SOLO NA MACROZONA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL		Art. 153	Preservar o ambiente urbano, restringindo as atividades incômodas.
				Gerenciar no “Setor da Orla” o uso e ocupação das praias e costões, classificados em 3 categorias em função de suas características e grau de restrição de uso decrescente: I) Categoria 1: praias e costões preservados, sem acesso de veículos; II) Categoria 2: praias e costões urbanos, de uso limitado; III) Categoria 3: praias e costões urbanos, frequentados pela população fixa e flutuante.

PERMEABILIDADE	II - POLÍTICA URBANA	II - Dos Objetivos	Art. 10	Facilitar o acesso de todos os cidadãos a qualquer ponto do território municipal, por intermédio da rede viária e do sistema de transporte coletivo.
	IV - DO ORDENAMENTO TERRITORIAL	III - Das Microrregiões	Art. 69	Controlar o acesso, em conformidade com o que for estabelecido no decreto de criação de cada microrregião, sendo impedido o fechamento absoluto de áreas públicas para qualquer cidadão.
	VI - DA OCUPAÇÃO, DO USO E DO PARCELAMENTO DO SOLO NA MACROZONA URBANA	I - Da Ocupação do Solo na Macrozona Urbana	Art. 95	Estabelecer legislações municipais próprias para a sua ocupação, aproveitamento e uso do solo para as Zonas de Especial Interesse Público, Interesse Social, Interesse do Patrimônio e Interesse Turístico.
			Art. 95-A	Flexibilizar os índices de controle urbanístico constantes deste Plano Diretor, respeitando o uso permitido por esta Lei Complementar, para os projetos declarados, por Decreto, como de Interesse Público Indutor de Desenvolvimento e desde que atendam, cumulativamente, os seguintes critérios: I) ocupa terreno de 5.000m² ou mais, inseridos em área urbana; II) o empreendimento gere, no mínimo, 200 novos postos permanentes de trabalho, sendo 100 diretos e 100 indiretos; III) se consubstancie como elemento de significativo incremento à economia local; IV) seja indutor de desenvolvimento urbano em seu entorno (AC).
		III - Do Parcelamento do Solo	Art. 141	Regular o parcelamento do solo para os loteamentos residenciais em dois tipos: I) Loteamento tipo A; II) Loteamento tipo B (para ZEIS).
			Art. 142	Estabelecer diretrizes para as zonas de uso nos loteamentos tipo A. §1º Da área total do terreno destinado à implantação dos loteamentos previstos no caput deverá ser doada uma área não inferior a 35% para as áreas públicas ao Município, sendo que no mínimo 5% para edifícios e 10% para sistema de lazer. §2º A área mínima dos lotes será de 250m² e frente mínima de 10 metros. §3º Nos loteamentos existentes, por iniciativa do proprietário de um lote individual, será admitido o fracionamento em dois lotes de 125m², desde que a frente mínima tenha no mínimo 5 metros, sendo permitida a geminação da edificação na divisa com o outro lote fracionado, respeitando-se os recuos frontais, laterais e de fundos do lote original.
LEGIBILIDADE	III - POLÍTICAS SETORIAIS	V - Da Paisagem Urbana	Art. 19	Garantir o direito do cidadão à fruição da paisagem pela identificação, leitura e apreensão de seus elementos constitutivos por meio de instrumentos técnicos, institucionais e legais de gestão da paisagem urbana.
				Garantir a qualidade ambiental do espaço público, assegurando a harmonia entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana, evitando a poluição visual.
				Estabelecer critérios, normas e padrões para quiosques de vendas de mercadorias, alimentação e bebidas na orla, bem como bicicletários, paradas de ônibus, lixeiras, totens de informação turística e demais itens do mobiliário urbano.
				Definir parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à sinalização de trânsito, aos elementos construídos e à vegetação, considerando a capacidade de suporte da região.
CONFORTO	IV - DO ORDENAMENTO TERRITORIAL	I - Do Macrozoneamento e do Zoneamento	Art. 56	Definir o Setor de Proteção da Orla para toda a orla do Município, considerando-se as seguintes definições: I) Praia; II) Costão; III) Manguezal; IV) Margens do Estuário.
	III - POLÍTICAS SETORIAIS	IV - Da Política de Proteção do Meio Ambiente	Art. 14	Garantir a insolação das praias, impedindo intervenções urbanas e edificações que provoquem o sombreamento das áreas públicas de banho, excetuando-se as áreas de alta densidade, já edificadas em seus conjuntos.
			Art. 16	Criar plano de proteção de áreas verdes do Município: criar instrumentos legais destinados a regulamentar a implantação e manutenção de áreas verdes e de espaços ajardinados ou arborizados assim como da arborização urbana em vias públicas, estimulando parcerias entre setores público e privado; criar corredores verdes no sistema viário e nos parques lineares para circulação da fauna entre os maciços preservados de vegetação natural da ilha de Santo Amaro.
			Art. 17	Criar plano de proteção de recursos hídricos no Município: obrigar os responsáveis pelas edificações de grande porte e atividades de grande consumo de água pela implantação de instalações para reuso de água para fins não potáveis.
			Art. 18	Implantar sistema de drenagem própria para o escoamento das águas pluviais em toda a área ocupada do Município, de modo a propiciar a proteção do solo, a recarga dos aquíferos e a segurança e o conforto aos seus habitantes.
	IV - DO ORDENAMENTO TERRITORIAL	I - Do Macrozoneamento e do Zoneamento	Art. 57	Garantir a balneabilidade das praias por meio de medidas adequadas de saneamento e drenagem. Promover a utilização adequada para o turismo, o lazer e as atividades náuticas e portuárias.

CIDADANIA	III - POLÍTICAS SETORIAIS	VI - Da Política de Habitação	Art. 20	Estimular 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.
	X - DA GESTÃO DA POLÍTICA URBANA	II - Dos Instrumentos de Democratização da Gestão	Art. 249	Assegurar a participação da população em todas as fases do processo de gestão democrática da política urbana, mediante as seguintes instâncias de participação: I) Conferências Municipais de Política Urbana; II) Assembleias Territoriais de Política Urbana; III) Audiências Públicas; IV) Iniciativa popular de projetos de lei, de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; V) Plebiscito e referendo popular; VI) Conselho Municipais de Desenvolvimento Urbano e Habitacional.

Tabela 5 - Região Costa da Mata Atlântica – Mongaguá

MONGAGUÁ				
ESTÂNCIA: Estância Balneária – Lei Estadual 1.482/1977				
PLANO DIRETOR: Plano Diretor Do Município de Mongaguá				
N.LEI: Lei Complementar n.2.17/2006				
N. TÍTULOS E ARTIGOS: 7 Títulos e 163 Artigos				
POPULAÇÃO: 55.731 (IBGE 2018)				
EXTENSÃO TERRITORIAL: 143,205 km²				
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA	LOCAL PLANO DIRETOR			DIRETRIZES
	TÍTULO	CAPÍTULO	ARTIGO	
DIVERSIDADE	I - DA CONCEITUAÇÃO, DOS PRINCÍPIOS E OBJETIVOS GERAIS	I - Dos Objetivos Gerais da Política Urbana	Art. 10	Desenvolver as atividades turísticas como principal base econômica do município.
				Melhorar permanentemente a qualidade da oferta de infraestrutura, de equipamentos sociais e de serviços públicos, em padrões compatíveis com as necessidades da população fixa e flutuante.
				Organizar o uso e a ocupação do solo no território do município e, em particular, em sua área urbana, visando evitar: c) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso, excessivos ou inadequados em relação à infraestrutura; e) a retenção especulativa do imóvel urbano, que resulte sua subutilização ou não utilização.
	II - DOS OBJETIVOS E DAS DIRETRIZES SETORIAIS DA POLÍTICA URBANA	I - Do Desenvolvimento Econômico	Art. 12	Criar incentivos à ampliação da infraestrutura turística, envolvendo hotéis, pousadas, restaurantes turísticos, colônias de férias e a melhoria dos pontos de atração turística da cidade, tais como a Plataforma de Pesca, o Parque Ecológico, o Poço das Antas.
	III - DO ORDENAMENTO TERRITORIAL	I - Disposições Gerais	Art. 21	Equilibrar diferentes usos do solo, de modo a evitar os grandes deslocamentos entre moradia, emprego e serviços, assim como a segregação social.
			Art. 22	Estimular as atividades de comércio, serviços e industriais de baixo impacto ambiental, incentivando a desconcentração destas atividades, de forma a reduzir a necessidade de deslocamento da população.
				Criar condições favoráveis para que a cidade possa suportar adequadamente o afluxo de turistas nos períodos de média e alta temporada e nos feriados prolongados, disponibilizando a infraestrutura e os serviços necessários, através da implementação de programas sazonais que permitam à cidade atender às demandas complementares geradas nestas ocasiões.
				Preservar e proteger as áreas de uso estritamente residencial.
		II - Das Macroáreas	Art. 24	Dividir o território do Município em 3 macroáreas: de urbanização preferencial, de transição urbano-rural; ambiental.
		III - Do Macrozoneamento	Art. 28	Dividir a Macroárea de Urbanização Preferencial em 4 macrozonas: de urbanização turística; de urbanização central; de urbanização consolidada e de urbanização em consolidação.
			Art. 31	Definir a Macrozona de Urbanização Turística como a área que corresponde à orla marítima, onde há ocupação predominante para fins turísticos e de moradias de veraneio, com uso sazonal, apresentando condições excepcionais de urbanização, e que se encontra em processo de verticalização e adensamento construtivo.
			Art. 32 (Macrozona de Urbanização Turística)	Ordenar, expandir e estimular o crescimento urbano, desenvolvendo o potencial turístico e estimulando o desenvolvimento econômico.
				Controlar a expansão de novas edificações, evitando a saturação da infraestrutura urbana, nas áreas mais comprometidas.
				Estimular o adensamento construtivo em áreas melhor servidas de infraestrutura urbana.
				Preservar e proteger as áreas destinadas para fins turísticos.
				Estimular a instalação de equipamentos e infraestrutura turística, tais como hotéis, pousadas, restaurantes e agências de turismo receptivo.
				Ordenar os usos não residenciais e compatibilizá-los com os usos residenciais e de veraneio.
				Contribuir para a preservação das praias e a melhoria contínua das condições de balneabilidade.
				Estimular o desenvolvimento de projetos urbanísticos na orla marítima.

DIVERSIDADE	III - DO ORDENAMENTO TERRITORIAL	III - Do Macrozoneamento	Art. 32 (Macrozona de Urbanização Turística)	Requalificar os espaços urbanos e da orla marítima, restringindo o estacionamento de veículos na orla e racionalizando a ocupação por quiosques e os espaços para lazer.
		IV - Das Zonas Especiais	Art. 47	Estabelecer 5 Zonas Especiais, que compreendem porções do território municipal, com destinações específicas, que exigem tratamento especial na definição de parâmetros reguladores de uso e ocupação do solo, diferenciando-se ou sobrepondo-se ao zoneamento. Uma delas é a ZEITUC: Zona Especial de Interesse Turístico e Cultural.
			Art. 62	Desenvolver na ZEITUC programas e projetos de desenvolvimento integrado, de forma ordenar, expandir e estimular o potencial turístico com o desenvolvimento sustentável da área onde será localizada.
	IV - DOS PARÂMETROS PARA O USO, A OCUPAÇÃO E O PARCELAMENTO DO SOLO		Art. 68 (Macroárea de Urbanização Preferencial)	Observar a existência de áreas exclusivamente residenciais.
				Observar a existência de áreas com tipologias diferenciadas, com ocupação horizontal e vertical.
				Observar a existência de áreas mistas, destinadas à implantação de usos residenciais e não-residenciais, de comércio, de serviços e indústrias conjuntamente aos usos residenciais, segundo os critérios gerais de compatibilidade de incômodo e qualidade ambiental.
		I - Na Macroárea de Urbanização Preferencial	Art. 71	Estimular o uso turístico da orla marítima.
CIDADANIA	II - DOS OBJETIVOS E DAS DIRETRIZES SETORIAIS DA POLÍTICA URBANA	II - Do Desenvolvimento Social	Art. 14	Facilitar a interligação entre as áreas residenciais e as áreas ao longo da orla da praia para minimizar o tráfego de passagem na rodovia, contribuindo para a redução de acidentes.
	III - DO ORDENAMENTO TERRITORIAL	I - Disposições Gerais	Art. 22	Reduzir a necessidade de deslocamentos e facilitar a interligação entre as áreas residenciais e a área turística, minimizando o impacto do tráfego de passagem na rodovia e contribuindo para a redução de acidentes.
		V - Da Mobilidade Urbana	Art. 65	Facilitar a interligação alternativa entre os loteamentos e bairros, implantando alternativas à utilização da avenida marginal da rodovia, reduzindo os deslocamentos e criando novos vetores de desenvolvimento.
LEGIBILIDADE	I - DA CONCEITUAÇÃO, DOS PRINCÍPIOS E OBJETIVOS GERAIS	I - Dos Objetivos Gerais da Política Urbana	Art. 10	Preservar e induzir a valorização estética e arquitetônica da cidade, propiciando um ambiente acolhedor a seus moradores e visitantes.
	II - DOS OBJETIVOS E DAS DIRETRIZES SETORIAIS DA POLÍTICA URBANA	I - Do Desenvolvimento Econômico	Art. 12	Promover a implantação de sinalização turística, seguindo padrões e especificações técnicas padronizadas, com o objetivo de orientar o turista em sua circulação pela cidade e identificar os pontos turísticos relevantes.
	II - DOS OBJETIVOS E DAS DIRETRIZES SETORIAIS DA POLÍTICA URBANA	II - Do Desenvolvimento Social	Art. 14	Valorizar e estimular o uso, a conservação e o restauro do patrimônio arquitetônico, garantindo a compatibilidade dos usos da edificação com a preservação cultural.
				Viabilizar e promover a instalação de um centro da memória da cidade, favorecendo a preservação e a documentação organizada e sistematizada de sua identidade, história e cultura.
	IV - DOS PARÂMETROS PARA O USO, A OCUPAÇÃO E O PARCELAMENTO DO SOLO	I - Na Macroárea de Urbanização Preferencial	Art. 83	Preservar os aspectos paisagísticos e ambientais e suas relações com os elementos estruturadores e integradores do local.
CONFORTO	II - DOS OBJETIVOS E DAS DIRETRIZES SETORIAIS DA POLÍTICA URBANA	I - Do Desenvolvimento Econômico	Art. 12	Promover a preservação e melhoria constante da orla marítima, zelando pelas condições de segurança e bem-estar de frequentadores e banhistas, cuidando dos aspectos estéticos e da funcionalidade e adequação dos usos urbanos.
		III - Do Desenvolvimento Ambiental	Art. 18	Incentivar a criação, a gestão e o monitoramento de parques municipais e ecológicos e a preservação natural das reservas indígenas.
				Promover programas de arborização nas vias públicas e incentivar programas similares nas propriedades privadas.

CONFORTO	III - DO ORDENAMENTO TERRITORIAL	IV - Das Zonas Especiais	Art. 52	Subdividir as Zonas Especiais de Interesse Ambiental - ZEIA - em três categorias: A, B e C. Sendo que a categorias B e C tratam de áreas públicas ou privadas.
		V - Da Mobilidade Urbana	Art. 65	Priorizar a melhoria das condições viárias destinadas aos transeuntes, propiciando os espaços adequados e a boa manutenção das calçadas, passeios públicos e praças, bem como as facilidades para os cruzamentos das vias e avenidas.
				Garantir boas condições de iluminação nas vias públicas, especialmente nas que registram fluxos significativos de trânsito.
CIDADANIA	I - DA CONCEITUAÇÃO, DOS PRINCÍPIOS E OBJETIVOS GERAIS	I - Dos Objetivos Gerais da Política Urbana	Art. 10	Incentivar a formação de parcerias e a cooperação entre o Poder Público e a iniciativa privada, em projetos de urbanização e de transformação dos espaços públicos das cidades ou da preservação do ambiente natural, mediante o uso de instrumentos para o desenvolvimento urbano, atendendo às funções sociais da cidade.
				Estimular parcerias com institutos de ensino e pesquisa visando à produção de conhecimento científico e à formulação de soluções tecnológica, social e ambientalmente adequadas às políticas públicas sustentáveis.
	II - DOS OBJETIVOS E DAS DIRETRIZES SETORIAIS DA POLÍTICA URBANA	II - Do Desenvolvimento Social	Art. 14	Incentivar a participação popular na pesquisa, preservação e promoção do patrimônio cultural.
			Art. 15	Estimular a participação da iniciativa privada e dos moradores na solução dos problemas habitacionais e nos programas de melhoria de qualidade de vida.
		III - Do Desenvolvimento Ambiental	Art. 18	Estimular a participação da iniciativa privada nas atividades de preservação ambiental, na gestão de parques ou reservas e no desenvolvimento de pesquisas.
	VII - DA GESTÃO DO SISTEMA DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL		Art. 134	Constituir o SPDT - Sistema de Planejamento e Desenvolvimento Territorial, que institui estruturas e atividades que irão assegurar um processo contínuo, dinâmico e flexível de planejamento do desenvolvimento municipal, bem como da sua implementação e controle, em caráter permanente.
		I - Do Sistema de Planejamento e Desenvolvimento Territorial	Art. 136	Compõe o SPDT: I) O Departamento Municipal de Planejamento; II) O Conselho Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Territorial; III) Instâncias de Participação Popular.
		II - Da Participação Popular	Art. 143	Estabelecer os seguintes veículos para a realização da gestão democrática da cidade: I) Conselho Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Territorial (CPDT); II) Debates, audiências e consultas públicas; III) Conferências Municipais de Desenvolvimento Territorial a serem convocadas pelo CPDT; IV) Assembleias de Bairros; V) Iniciativa Popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.
			Art. 149	Estabelecer o Plano de Abairramento e delimitar os bairros que irão compor o tecido urbano municipal.
		IV - Plano de Abairramento	Art. 150	Estabelecer uma divisão territorial única para o município, unificando as diversas divisões setoriais existentes em distintas unidades da própria administração municipal.
				Implantar um sistema de informações espacial organizado, viabilizando a coleta de dados por bairro através dos setores censitários do IBGE e de outras instituições governamentais e de pesquisa.
				Ampliar a participação popular, mediante o incentivo à criação de associações de bairros.

Tabela 6 - Região Costa da Mata Atlântica – Itanhaém

ITANHAÉM				
ESTÂNCIA: Estância Balneária - Lei Estadual 163/1948				
PLANO DIRETOR: Plano Diretor De Desenvolvimento Integrado do Município de Itanhaém				
N.LEI: Lei Complementar n.168/2015				
N. TÍTULOS E ARTIGOS: 6 Capítulos e 151 Artigos				
POPULAÇÃO: 100.496 (IBGE 2018)				
EXTENSÃO TERRITORIAL: 599,017 Km²				
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA	LOCAL PLANO DIRETOR			DIRETRIZES
	TÍTULO	CAPÍTULO	ARTIGO	
DIVERSIDADE	I - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES		Art. 3	Estabelecer o aproveitamento socialmente justo e racional do solo e a utilização adequada dos recursos naturais disponíveis, bem como a proteção, a preservação e a recuperação do meio ambiente.
				Promover a adequação do direito de construir às normas urbanísticas, aos interesses sociais e aos padrões mínimos de ocupação estabelecidos em lei.
				Controlar a densidade populacional e a adequada utilização do solo urbano.
				Condicionar a utilização do solo urbano aos princípios de proteção do meio ambiente e de valorização do patrimônio cultural.
	II - DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO FÍSICO E TERRITORIAL	II - Da Qualificação do Ambiente Construído	Art. 14	Exigir o cumprimento das posturas municipais e a correta utilização do espaço público de forma compartilhada.
				Ampliar os programas de incentivo para a implantação e manutenção de áreas verdes, praças e parques urbanos.
		III - Da Estruturação e Ordenamento Territorial	Art. 19	Definir os norteadores do ordenamento territorial em: I) Macrozoneamento; II) Setores de Interesse Específico; III) Legislação Urbanística e Planos Setoriais.
				Dividir o território em 2 macrozonas: Rural e Urbana.
			Art. 20	Incentivar, coibir ou qualificar a ocupação urbana, compatibilizando-a com a disponibilidade e capacidade da infraestrutura.
				Controlar e direcionar o adensamento urbano, em especial nas áreas com melhores condições de urbanização, adequando-o ao meio físico existente e à infraestrutura disponível.
			Art. 29 (Subse- ção II - Macro- zona Urbana)	Garantir a utilização dos imóveis não edificadas, subutilizados e não utilizados.
				Possibilitar a instalação de vários usos.
				Ampliar a oferta de áreas verdes e de lazer.
				Estimular a ocupação dos vazios urbanos situados em áreas com boa infraestrutura.
				Dividir a Macrozona Urbana em 4 Zonas: I) Zona de Ocupação Prioritária; II) Zona de Expansão Urbana; III) Zona de Ocupação Sustentável Periurbana; IV) Zona Urbana de Conservação e Compensação Ambiental.
	II - DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO FÍSICO E TERRITORIAL	III - Da Estruturação e Ordenamento Territorial	Art. 32 (Zona de Ocupação Prioritária)	Estimular na Zona Urbana de Ocupação Prioritária o uso múltiplo, com interação de usos residenciais e usos não residenciais e fortalecer as centralidades de bairros.
				Não permitir a saturação do sistema viário.
				Incrementar a capacidades da infraestrutura de saneamento.
			Art. 33 (Zona de Expansão Urbana)	Garantir a manutenção da ocupação de baixa densidade da Zona de Expansão Urbana, até o desenvolvimento consolidado da Zona Urbana de Ocupação Prioritária.
				Promover ações de estruturação viária com vistas a propiciar um desenvolvimento ordenado e melhorar a integração entre os bairros, incentivando novas centralidades.
				Implantar e qualificar a infraestrutura urbana conjuntamente à ocupação.
				Implantar novos usos e atividades, inclusive o habitacional de interesse social.
				Incentivar a criação de áreas verdes públicas.

DIVERSIDADE	II - DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO FÍSICO E TERRITORIAL	III - Da Estruturação e Ordenamento Territorial	Art. 39 (Setores de Interesse Específico)	Dividir o território em Setores de Interesse Específico, que são porções do território contínuas ou não, com características que exigem tratamento e estratégias de qualificação específicas que se sobrepõem às características das zonas em que se situam, os quais deverão ser objeto de legislação específica para efetiva ocupação, recuperação, proteção ou manutenção.
	II - DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO FÍSICO E TERRITORIAL	IV - Das Diretrizes Específicas	Art. 50	Incentivar propostas urbanísticas e arquitetônicas diferenciadas, de forma a atender camadas sociais e distintas.
				Instituir novo zoneamento de uso e ocupação do solo urbano I) efetuando a transição entre as zonas com equilíbrio e critério, de modo a minimizar interferências; II) preservando áreas estritamente residenciais; III) estabelecendo a criação de novas zonas, entre elas a ZEIS e a zona especial de interesse turístico para a orla das praias e entorno dos pontos turísticos e para a zona do Centro Histórico.
				Instituir corredor comercial diferenciado para a orla da praia, para a localização de comércio e serviços de atendimento ao turista, lazer e serviços de hospedagem.
				Definir corredores adensáveis levando em conta as condições de infraestrutura e sistema viário capazes de suportar acréscimo de área construída, mediante operações urbanísticas.
			Art. 51	Instituir mecanismos e instrumentos urbanísticos para estimular o adensamento em áreas com infraestrutura ociosa, como outorga onerosa ou transferência de potencial construtivo, além do adensamento ao longo de eixos de mobilidade e de transporte coletivo.
	III - DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO		Art. 55	Promover a ampliação e a implantação de novos parques, praças e áreas de lazer no ambiente urbano, além de horto municipal.
				Estimular o desenvolvimento de outras atividades econômicas para além do turismo, comércio e serviços, tais como a agropecuária e a pesca, com suas respectivas cadeias produtivas e a indústria de baixo impacto.
		II - Da Agropecuária	Art. 58	Desenvolver ações para incentivar o turismo de baixa temporada e ampliar a vocação turística do Município, promovendo sua diversificação, especialmente com incentivo ao ecoturismo, ao turismo rural e cultural com base comunitária e a pesca esportiva.
	IV - DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL	III - Do Turismo	Art. 59	Incentivar a criação de infraestrutura para apoio às atividades pesqueiras, como oficinas de reparo de embarcações, entreposto para comercialização de pescados, fábricas de gelo e câmaras frigoríficas.
		V - Da Habitação	Art. 67	Implementar, com recursos transferidos pelo Departamento de Apoio ao Desenvolvimento das Estâncias - DADE, oriundos do Fundo de Melhorias dos Municípios Turísticos, projetos e eventos turísticos contemplados neste PD.
PERMEABILIDADE	III - DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	III - Do Turismo	Art. 59	Sugerir, no caso de construção de novas unidades através da CDHU, a implantação de unidades comerciais dentro do próprio conjunto, a serem financiadas aos mutuários interessados através de prévia inscrição e sorteio, proporcionando uma fonte de renda aos moradores.
				Priorizar a produção de moradias em áreas próximas a polos de geração de emprego, a centralidades e dotadas de infraestrutura.
LEGIBILIDADE	II - DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO FÍSICO E TERRITORIAL	III - Dos Setores de Interesse Específico	Art. 40	Elaborar projetos para viabilizar a abertura da Avenida Beira-Mar ao tráfego de veículos de passeio e transporte coletivo turístico, com rotatórias ou outros redutores de velocidade.
		IV - Das Diretrizes Específicas	Art. 50	Estudar a viabilidade de desapropriação de imóvel que possa fazer ligação por trilha até um mirante com vista para a praia dos Sonhos no topo do morro Piraguyra, dotado da infraestrutura necessária.
	II - DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO FÍSICO E TERRITORIAL	III - Dos Setores de Interesse Específico	Art. 40	Englobar os monumentos tombados e seu entorno no Setor de Interesse Cultural (CULT), assim como os imóveis de interesse do patrimônio histórico e cultural, o Centro Histórico, a Praça Nossa Senhora do Sion e a Estação Ferroviária, no Suarã, bem como as regiões do Baixio e do Guaraú, os quais deverão ser objeto de recuperação urbanística e regulamentação adequados, preferencialmente por meio de concurso de projetos, valorizando seu conjunto arquitetônico, além da Aldeia Guarani do Rio Branco e outras terras indígenas que vierem a ser demarcadas pelo Governo Federal.
		IV - Das Diretrizes Específicas	Art. 50	Garantir uniformidade e continuidade da fachada nos conjuntos e condomínios horizontais, mantendo a caracterização do conjunto arquitetônico.

LEGIBILIDADE	II - DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO FÍSICO E TERRITORIAL	IV - Das Diretrizes Específicas	Art. 50	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.
				Preservar áreas de interesse público paisagístico, de interesse turístico, visando a impedir sombreamento na areia das praias e preservar o entorno dos pontos turísticos, de interesse ambiental, de interesse histórico e cultural, áreas de estrutura geológica frágil e locais diversos, como o entorno do Aeroporto e suas imediações.
				Exigir das edificações de serviços de hospedagem: I) gabarito máximo de 3 pavimentos e área mínima de 2.000m² para as colônias de férias; II) maior gabarito em comparação a edifícios na mesma localização para estimular a construção de hotéis; III) gabarito de 2 pavimentos para pousadas e hospedagens de turismo na zona especial de turismo; IV) implementar motéis apenas na avenida marginal da rodovia.
			Art. 52	Resgatar, promover e preservar a identidade de bairros e regiões perspectivas da cidade, valorizando suas características físicas, sociais e culturais.
				Definir padronização para passeios públicos, bem como rebaixamento de guias e instalação de mobiliário urbano.
				Estabelecer regulamento rígido quanto ao uso publicitário do espaço aéreo, mantendo locais específicos para colocação de faixas de propaganda, fora dos quais elas serão proibidas.
				Padronizar e instalar, em determinadas praças e locais de grande circulação, painel turístico e cultural informando as opções de atrações das proximidades e a programação de eventos.
	III - DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	III - Do Turismo	Art. 59	Elaborar projetos específicos visando à restauração dos monumentos históricos e recuperação das fachadas dos casarios, da comunicação visual e normatização do mobiliário urbano e da publicidade do comércio estabelecido.
				Impedir a implementação de módulos comerciais ao longo da orla da Praia dos Sonhos para manter a paisagem.
				Elaborar estudo sobre o alinhamento dos imóveis com frente para a orla, devido à variação existente de um loteamento em relação a outros, de maneira a facilitar a futura implantação da avenida na Praia de Itanhaém.
	IV - DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL	VI - Da Cultura	Art. 67	Priorizar a construção de um centro cultural, em área de fácil acesso e para a realização de grandes eventos.
				Instituir calendário anual que contemple todos os segmentos artísticos da cidade, com pelo menos um grande evento temático para cada área, tais como Feira Municipal da Cultura, Mostra ou Festival de Teatro, de Dança, Música, Cinema, Salão Municipal de Artes Plásticas Benedito Calixto e Salão de Artes Visuais, além de feiras de artesanato, Concurso Literário em conjunto com uma Feira de Livros e eventos culturais como festas típicas, folclóricas e tradicionais.
		VII - Da Proteção do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural	Art. 69	Elaborar projeto de restauração ou plano anual com metas específicas para a imediata recuperação e manutenção de fachadas dos imóveis do Centro Histórico, da limpeza e padronização da comunicação visual.
				Criar e regulamentar o Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural, buscando a preservação e restauração do patrimônio municipal.
				Instituir mecanismos para combater o adensamento populacional nas áreas contendo patrimônio histórico.
				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.
				Estabelecer regulamentação específica para os Setores de Interesse Cultural delimitados neste PD, com plano de recuperação urbanística para o Baixio e para o Guaraú, bem como para outros locais que venham a ser definidos.
CONFORTO	II - DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO FÍSICO E TERRITORIAL	IV - Das Diretrizes Específicas	Art. 50	Promover estudos que garantam ventilação adequada e a realização de obras de saneamento básico no próprio empreendimento.
				Exigir dos novos empreendimentos Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança, observando-se, dentre outros fatores, especialmente o sombreamento, iluminação, ventilação, mobilidade urbana e infraestrutura local.

CONFORTO	II - DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO FÍSICO E TERRITORIAL	IV - Das Diretrizes Específicas	Art. 50	Exigir de qualquer novo empreendimento compatibilidade com a infraestrutura existente, em especial de saneamento, drenagem e mobilidade, cabendo à proposta de solução técnica considerar as características ambientais e a qualidade paisagística anterior à ocupação, sendo de responsabilidade do empreendedor implantar as intervenções necessárias.
			Art. 51	Atribuir o ônus da despoluição ao agente poluidor, responsabilizando os causadores de danos ao ambiente pela sua recuperação e compensação, conforme análise técnica.
				Criar e implantar o Plano Municipal de Arborização Urbana, dentre outras ações, arborização e manutenção nas praças e jardins, inclusão de ferramentas virtuais que motivem a participação do Plano e a criação de um Viveiro Municipal que funcione como centro educador
				Sistematizar os dados de localização das indústrias existentes, identificando sua importância para o Município e seu potencial de gerar contaminação.
			Art. 52	Promover o embelezamento dos espaços públicos e da paisagem urbana, com a melhoria dos bairros e arborização das vias.
				Promover a priorização de regiões para a implantação de praças públicas, elaboração de seus respectivos projetos e busca de parcerias com a iniciativa privada para execução e manutenção dos espaços.
				Elaborar projeto de valorização das praças públicas com a divulgação de referências à história ou à personalidade que a nomeia, para conhecimento público.
				Incentivar a arborização de canteiros e passeios públicos através da implantação de Programa de Arborização Urbana, com instruções aos proprietários quanto às espécies mais apropriadas e, principalmente, as não aconselhadas.
				Elaborar projeto e implantar parques municipais.
	III - DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	III - Do Turismo	Art. 53	Não permitir o esgotamento da capacidade de infraestrutura instalada sem antes prover a complementação adequada à demanda.
				Incentivar o reuso da água e o aproveitamento da água de chuva.
				Ampliar o serviço e assegurar iluminação pública adequada nas vias e logradouros, como solução adequada e compatível com a arborização existente.
				Elaborar plano para vigorar às vésperas das férias de verão, no mês de julho e nos feriados prolongados, preparando a cidade para o afluxo de turistas, com: I) propostas específicas para cada época do ano que demande maior quantidade de serviços colocados à disposição da população, notadamente reforçando os serviços de limpeza pública, manutenção de vias, mutirões de limpeza e roçada; II) contratação de pessoal extra para limpeza pública, manutenção de vias, mutirões de limpeza e roçada; III) reforço das equipes de fiscalização do comércio e de posturas; IV) educação ambiental voltada ao turista.
	III - DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	III - Do Turismo	Art. 54	Promover estudo para utilização das áreas e faixas de domínio da ferrovia para implantação de vias de tráfego de pedestres e ciclovias, como eixo prioritário de mobilidade urbana.
				Elaborar regulamento específico para a instalação de equipamentos de mobiliários 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; IV) com relação à construções de quiosques comerciais, construção ou instalação de bancas ou outros equipamentos em áreas públicas, principalmente em canteiros centrais de avenidas e passeios, que seja elaborado regulamento com critérios técnicos definidos, visando à segurança de pedestres e a não obstrução do campo visual do tráfego de veículos.
	III - DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	III - Do Turismo	Art. 59	Elaborar projetos que contemplem a manutenção do calçadão e a substituição do pavimento asfáltico das vias do entorno por material mais apropriado ao local.
				Elaborar estudo para avaliar a viabilidade de implantação de elevador ou outro meio de ampla acessibilidade ao Convento.

CIDADANIA	I - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES		Art. 5	Mostrar o respeito à cidadania através de consultas aos setores ou bairros afetados por decisões administrativas ou obras de impacto, pela efetiva participação popular nos vários conselhos municipais e pela melhoria dos serviços públicos à disposição dos cidadãos.
	II - DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO FÍSICO E TERRITORIAL	IV - Das Diretrizes Específicas	Art. 50	Estabelecer parceria com a Associação de Engenheiros e Arquitetos de Itanhaém ou com outras entidades ou profissionais da área tecnologia ou ambiental, a fim de viabilizar cooperação técnica em projetos de interesse público, tais como projetos de construção de moradias de interesse social e de criação de condições de sustentabilidade das construções.
			Art. 52	Firmar parcerias com empresas para realizar manutenção de espaços públicos em troca de incentivos, benefícios fiscais ou espaços para publicidade, bem como regulamentar lei específica com essa finalidade.
				Conservar os recursos ambientais e o patrimônio, promovendo campanhas contra o vandalismo aos equipamentos e monumentos públicos.
	IV - DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL	X - Da Cidadania	Art. 53	Inserir ativamente a população como agentes e responsáveis pela limpeza pública e gestão de resíduos, inclusive quanto à responsabilidade pós-consumo ou logística reversa de produtos perigosos.
			Art. 72	Promover campanhas para o fortalecimento do sentimento cívico e apego dos cidadãos pela cidade, fortalecendo a gestão democrática e estimulando a participação popular, através de consultas populares e Conselhos Municipais.
				Estimular a criação e fortalecer as entidades de bairro para que estas encaminhem soluções locais para os problemas da comunidade.
				Incentivar a participação das entidades de bairro nos trabalhos de melhoria e recuperação urbana, trabalhos sociais e comunitários, organizando meios destas entidades receberem recursos e gerenciarem a prestação de alguns serviços urbanos na sua região.

Tabela 7 - Região Costa da Mata Atlântica – Peruíbe

PERUÍBE				
ESTÂNCIA: Estância Balneária - Lei Estadual 344/1974				
PLANO DIRETOR: Plano Diretor Da Estância Balneária de Peruíbe				
N.LEI: Lei Complementar n.100/2007				
N. TÍTULOS E ARTIGOS: 6 Títulos e 256 Artigos				
POPULAÇÃO: 67.548 (IBGE 2018)				
EXTENSÃO TERRITORIAL: 326,214 km²				
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA	LOCAL PLANO DIRETOR			DIRETRIZES
	TÍTULO	CAPÍTULO	ARTIGO	
DIVERSIDADE	II - DAS POLÍTICAS GERAIS DE DESENVOLVIMENTO E SUAS ESTRATÉGIAS	II - Desenvolvimento Socioeconômico Sustentável	Art. 48	Potencializar o adensamento das áreas providas de infraestrutura, evitando, porém, que esta ação traga problemas de cunho ambiental, econômico ou social.
			Art. 50	Criar mecanismos que viabilizem a descentralização de atividades de comércio e serviço para os bairros mais populosos.
	IV - ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL	I - Macrozoneamento (Macrozona Turística de Sol e Praia)	Art. 91	Estabelecer a “Macrozona Turística de Sol e Praia” dentro do Macrozoneamento do Município.
			Art. 109	Estabelecer a “Macrozona Turística de Sol e Praia”, caracterizada: I) pela alta densidade populacional durante a temporada e baixa densidade populacional fora de temporada; II) pela presença de lotes vazios isolados e dispersos; III) pela disponibilidade de infraestrutura instalada, executando-se rede de tratamento e coleta de esgoto; IV) pela pouca disponibilidade de equipamentos comunitários de educação e saúde; V) pelo uso predominantemente habitacional; VI) pela predominância de ocupação com baixo gabarito construtivo; VII) pela predominância de atividades relacionadas ao turismo de lazer e de sol e praia em especial habitação de caráter transitório.
				Diversificar o uso incentivando atividades de comércio e serviços.
			Art. 110	Apoiar e fomentar as atividades de diversificação, especialização e qualificação das atividades de turismo e lazer.
				Aplicar na Macrozona Turística de Sol e Praia os seguintes instrumentos de ordenação do desenvolvimento do território: I) Operações Urbanas Consorciadas; II) Outorga Onerosa do Direito de Construir; III) área receptora de potencial construtivo; IV) EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança; V) Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios, para imóveis com áreas acima de 1.500m²; VI) IPTU Progressivo no Tempo, para imóveis acima de 1.500m².
			Art. 138	Reservar a baixa densidade e gabarito construtivo no “Setor de Interesse Turístico”. §1 Fica definido o gabarito com a altura máxima de 15,00 m no Setor de Interesse Turístico.
				Incentivar a implantação de hotéis de no mínimo 3 estrelas no “Setor de Interesse Turístico”, seguindo a classificação da EMBRATUR, e empreendimentos de convenções, através dos instrumentos da outorga onerosa e das operações urbanas consorciadas. Parágrafo único: Somente nesses casos o CA poderá ser acrescido em mais 1,00 e o gabarito de altura poderá ser superior ao estabelecido.
		II - Parâmetros Básicos de Uso e Ocupação do Solo	Art. 176	Definir os índices de coeficiente de aproveitamento: I) CA mínimo igual a 0,15; II) CA básico igual a 1; III) CA máximo igual a 3.
			Art. 177	Outorgar, de forma onerosa, autorização para construir com área superior ao permitido pelo critério de coeficiente de aproveitamento básico. §1 - o CA máximo poderá ser exercido somente na: I) Macrozona de Qualificação urbana; II) Macrozona Turístico de Sol e Praia; II) Macrozona de Expansão Urbana Ordenada.
PERMEABILIDADE	IV - ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL	I - Macrozoneamento (Macrozona Turística de Sol e Praia)	Art. 110	Democratizar o acesso à praia e a sua paisagem.
	VI - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS		Art. 251	Desenvolver e regulamentar em Leis específicas, as matérias previstas neste Plano Diretor e as que tratarem de: I) alteração e definição do regime urbanístico; II) alteração nos tamanhos dos lotes, quarteirões e percentual de áreas de destinação pública em parcelamento do solo; III) parâmetro para cobrança de vagas para guarda de veículos em prédios não residenciais.

LEGIBILIDADE	IV - ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL	I - Macrozoneamento (Macrozona Turística de Sol e Praia)	Art. 110	Preservar a paisagem da orla da praia.
				Qualificar paisagística e urbanisticamente a orla da praia.
				Melhorar a sinalização turística.
				Implementar sinalização educativa para preservar a qualidade ambiental e paisagística da praia.
			Art. 139	Definir as características do “Setor de Interesse de Preservação da Paisagem Urbana”: I) conter áreas envoltórias de bens tombados pelo CONDEPHAAT, em especial as Ruínas do Abarebebê e a Serra dos Itatins, sujeita à aprovação de parâmetros urbanísticos especiais, no tocante à paisagem urbana e aos visuais cênicos, presentes nas diretrizes, normas e recomendações complementares do órgão; II) estar situado a marcos referenciais da paisagem sobre os quais ou a partir deles pode oferecer bloqueio visual significativo do marco ou da percepção da paisagem do entorno.
				Dividir o “Setor de Interesse de Preservação da Paisagem Urbana” em duas áreas: I) área envoltória imediata; II) área envoltória secundária. Parágrafo único: Fica definido o gabarito com a altura máxima de 7,00 metros na Área envoltória imediata e de 15,00m na Área Envoltória Secundária.
CONFORTO	IV - ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL	I - Macrozoneamento (Macrozona Turística de Sol e Praia)	Art. 110	Garantir a permeabilidade do solo.
		I - Macrozoneamento	Art. 133	Estabelecer o “Setor Especial de Parques” a fim de: I) promover a manutenção da qualidade ambiental; II) recuperar a qualidade ambiental das áreas degradadas; III) abrigar atividades de lazer e turismo de eventos; IV) promover a preservação e manutenção da qualidade ambiental do patrimônio natural da Lama Negra; V) compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável; VI) conter a ocupação urbana nas áreas de preservação ambiental.
CIDADANIA	III - GESTÃO DEMOCRÁTICA DA CIDADE	I - Sistema Municipal de Planejamento e Gestão do Plano Diretor	Art. 62	Garantir a diversidade da organização dos processos participativos nos seguintes termos: I) realização dos debates por segmentos sociais, por temas e por divisões territoriais, que terão referência as unidades de planejamento; II) garantia de alternância dos locais de discussão.
			Art. 76	Efetuar consulta à população através de plebiscito, marcado com 30 (trinta) dias de antecedência, amplamente divulgado e coordenado pelo Poder Legislativo local, para trata de alteração do gabarito nos Setores de Interesses Turísticos. Assegurar a participação da população em todas as fases do processo de gestão democrática das políticas municipais, mediante as seguintes instâncias de participação: I) Conferência da Cidade de Peruíbe; II) assembleias territoriais, organizadas em cada unidade de planejamento; III) audiências públicas; IV) plebiscito e referendo popular; V) iniciativa popular de projetos de lei, de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; VI) conselhos de políticas públicas setoriais.

3.1.2.2 Relatórios: Diversidade; Permeabilidade; Legibilidade; Conforto; Cidadania

Diversidade

Diretrizes relacionadas à diversidade estão presentes nos Títulos iniciais dos Planos Diretores das cidades analisadas, principalmente dos que buscam “otimizar o território urbano”.

Nos Planos Diretores¹⁰ de Santos e São Vicente o Artigo 4 no Título I - Princípios, Objetivos e Diretrizes é o mesmo e visa a “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”. O Artigo 17 do PD de São Vicente reforça essa diretriz:

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;

O Artigo 38 do PD de São Vicente também estimula a diversidade e otimização do território ao propor:

Delimitar as zonas de uso e ocupação do solo de forma a garantir a criação de áreas específicas em que será estimulado o adensamento sustentável, junto aos eixos dos sistemas de transporte de média capacidade de carregamento, com incentivos para a produção de HIS e HMP, por meio de tipologias plurihabitacionais.

Ou, ainda, o Artigo 40 do PD de Santos, que visa “a regulação do uso e da ocupação do solo nas áreas urbanas de vocação residencial, devem se utilizar de mecanismos que evitem a falta de variedade urbana, implementando a diversificação dos usos compatíveis com o residencial”.

Isso vem ao encontro do adensamento construtivo e populacional em regiões dotadas de infraestrutura urbana, no caso de transporte coletivo de média capacidade. Isso estimula a diversidade pois estimula a variedade de usos num mesmo trecho urbano atraindo pessoas nas ruas durante o dia e a noite, tornando o lugar mais seguro e mais atrativo. Isso também otimiza o território, um dos princípios da função social da propriedade. Não adianta falar em segurança sem perceber que é o movimento de pessoas na rua nos mais variados horários do dia e da noite que trarão sensação de segurança ao local. O Artigo 54 (Capítulo sobre Segurança Pública) do PD de Praia Grande chega a mencionar isso ao propor a implantação de “ações de conscientização e de aproximação da população, de forma a tornar o cidadão um agente colaborador e multiplicador das ações de prevenção” e a “promoção de medidas urbanísticas e de infraestrutura que propiciem o aumento da segurança patrimonial e pessoal”.

Em se tratando de cidades turísticas o transporte público é utilizado por moradores e

¹⁰ A sigla PD será utilizada para abreviar todos os Planos Diretores.

turistas. Daí a preocupação do PD de Mongaguá que, no Artigo 10, visa a “melhorar permanentemente a qualidade da oferta de infraestrutura, de equipamentos sociais e de serviços públicos, em padrões compatíveis com as necessidades da população fixa e flutuante”.

No caso do VLT da Baixada Santista há ainda mais um fator positivo: o trajeto do trem abrange o território de duas cidades. Se a ideia do Programa Regional de Turismo do governo federal é estimular o turismo em cidades irmãs, isso é positivo, pois quando o trajeto passa não só pelas áreas turísticas, mas também por regiões mais adensadas da cidade, o meio de transporte se torna justo e democrático.

Operada pela EMTU, a operação do VLT da Baixada Santista começou em abril de 2015. São 11,5 Km ligando o Terminal Barreiros, em São Vicente, à Estação Porto, em Santos. A ligação tem, ao todo, 15 estações, ciclovias e paraciclos. No Terminal Barreiros, os usuários têm à disposição um bicicletário com capacidade para 80 bicicletas. A seguir o traçado do VLT da Baixada e vistas internas de uma das estações.

Figura 30 - Traçado do VLT de Santos.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 31 - Vista interna da Estação Bernardino de Campos.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 32 - Vista interna da Estação Bernardino de Campos.



Fonte: Autora, 2021.

Essa preocupação com a mobilidade urbana pode ser refletida também em traçados de ciclovias espalhados pela cidade, mas não só na orla da praia. Mesmo porque, boa parte das cidades litorâneas é plano, o que estimula o uso de bicicletas. Mas a cidade precisa contar com um sistema de ciclovias e ciclorotas que liguem os atrativos aos bairros mais populosos. Afinal, essa muitas vezes é a forma mais barata de circulação.

Figura 33 - Ciclovia implantada junto ao VLT de Santos.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 34 - Ciclovia implantada junto ao VLT de Santos.



Fonte: Autora, 2021.

Contudo, esses dois Planos Diretores (Santos e São Vicente) não se aprofundam nas questões urbanísticas e não estabelecem certos parâmetros básicos de parcelamento, uso e ocupação do solo. O Artigo 30 do PD de São Vicente visa a “Instituir, na área urbana, mecanismos e regramentos urbanísticos destinados a estimular o adensamento sustentável de áreas com infraestrutura ociosa”. Isso é fantástico, mas em nenhum momento se fala nos tais regramentos. Trata-se de aumentar o CA em certos trechos urbanos? Ou de permitir a

implementação de Operações Urbanas Consorciadas? Não está claro.

Já o Artigo 90 do Título VI - Da Ocupação, do Uso e do Parcelamento do Solo na Macrozona Urbana, do PD do Guarujá permite “outorgar o CA máximo somente nas quadras com frente para vias estruturais e coletoras”. Isso já é uma maneira de estimular o adensamento construtivo junto aos eixos viários de maior movimento e que normalmente possuem linhas de ônibus. Os Planos Diretores de Santos e São Vicente poderiam ter feito isso para orientar as dinâmicas da produção imobiliária junto ao VLT.

Perde-se também a oportunidade, nas áreas junto aos eixos de transporte público como a de Santos e São Vicente, de restringir que novos empreendimentos residenciais sejam criados com muitas vagas de garagem. Se a ideia é adensar, seria bom que os novos apartamentos não viessem com muitas vagas de garagem. Além de encarecer a obra, isso inviabilizaria a ideia de cidade compacta e a ideia de usar com intensidade o transporte público. Erro que comete o PD do Guarujá, que no Artigo 99 visa a “dispor de 2 vagas de garagem (no mínimo) para unidades residenciais na zona de alta densidade”. Isso é desnecessário uma vez que trata-se de uma zona mista de alta densidade onde as pessoas conseguem fazer tudo a pé. O ideal seria desestimular o uso do automóvel nessas áreas ou estipular na Lei o número máximo de vagas de garagem, como faz o PDE de São Paulo (Lei 16.050/2014). Já o Artigo 92 do PD da Praia Grande estimula a construção de garagens e estacionamentos sob a forma de espaços multiuso em consonância com a sazonalidade da demanda.

Apesar de ser perfeitamente legal, do ponto de vista jurídico, deixar essa definição para leis futuras complementares, seria bom que o Plano Diretor já estipulasse ao menos algumas regras urbanísticas, como o Coeficiente Mínimo de Aproveitamento (CA) em certas zonas da cidade. O Plano Diretor do Guarujá fez isso e definiu os respectivos valores de CA básico, mínimo e máximo para as zonas de alta, média e baixa densidades. Ao propor no Artigo 20 (em Políticas de Habitação) “reabilitar e repovoar áreas não ocupadas, utilizando-se de instrumentos que estimulem a permanência da população e atraiam moradores de diferentes segmentos de renda” e no Artigo 29 “combater ou evitar a retenção especulativa do imóvel urbano que resulte na sua subutilização ou não utilização”, o PD do Guarujá, de certa forma, procura intensificar o uso e a ocupação do solo em áreas dotadas de infraestrutura urbana. Batalha reforçada nos artigos 10 (em Política Urbana), que visa a “combater a especulação imobiliária da qual resulte a subutilização ou não de imóveis urbanos”, e 12 (em Políticas Setoriais – de Turismo) que visa a:

Elaborar estudos e implementar políticas que visem à redução dos impactos da sazonalidade sobre a atividade turística, bem com otimizar a ocupação de imóveis de segunda residência, de modo a projetar o crescimento dos fluxos turísticos durante o ano e do tempo de permanência do turista no Município.

Mas nem tudo são flores. O mesmo PD do Guarujá, ao definir que parte das quadras da Praia da Enseada pertencem a “zona de baixa densidade”, não faz juz às diretrizes acima mencionadas. O “Mapa do Ordenamento e Uso do Solo” (Anexo 3 do PD do Guarujá – Mapa 1) define as primeiras quadras próximas a faixa de areia como de “zona de baixa densidade”. A Praia da Enseada possui infraestrutura instalada e conta com postes de iluminação e de telefonia, placas de sinalização, sistema de abastecimento de água e esgoto instalados, coleta de lixo, arborização viária e calçadas largas. De certo, não possui um sis-

tema de transporte público suficiente, mas o desenho da malha urbana e a largura de suas ruas teriam plenas condições de comportar ônibus de pequeno porte para atender uma eventual demanda local.

Figura 35 - Casa de veraneio na Praia da Enseada.



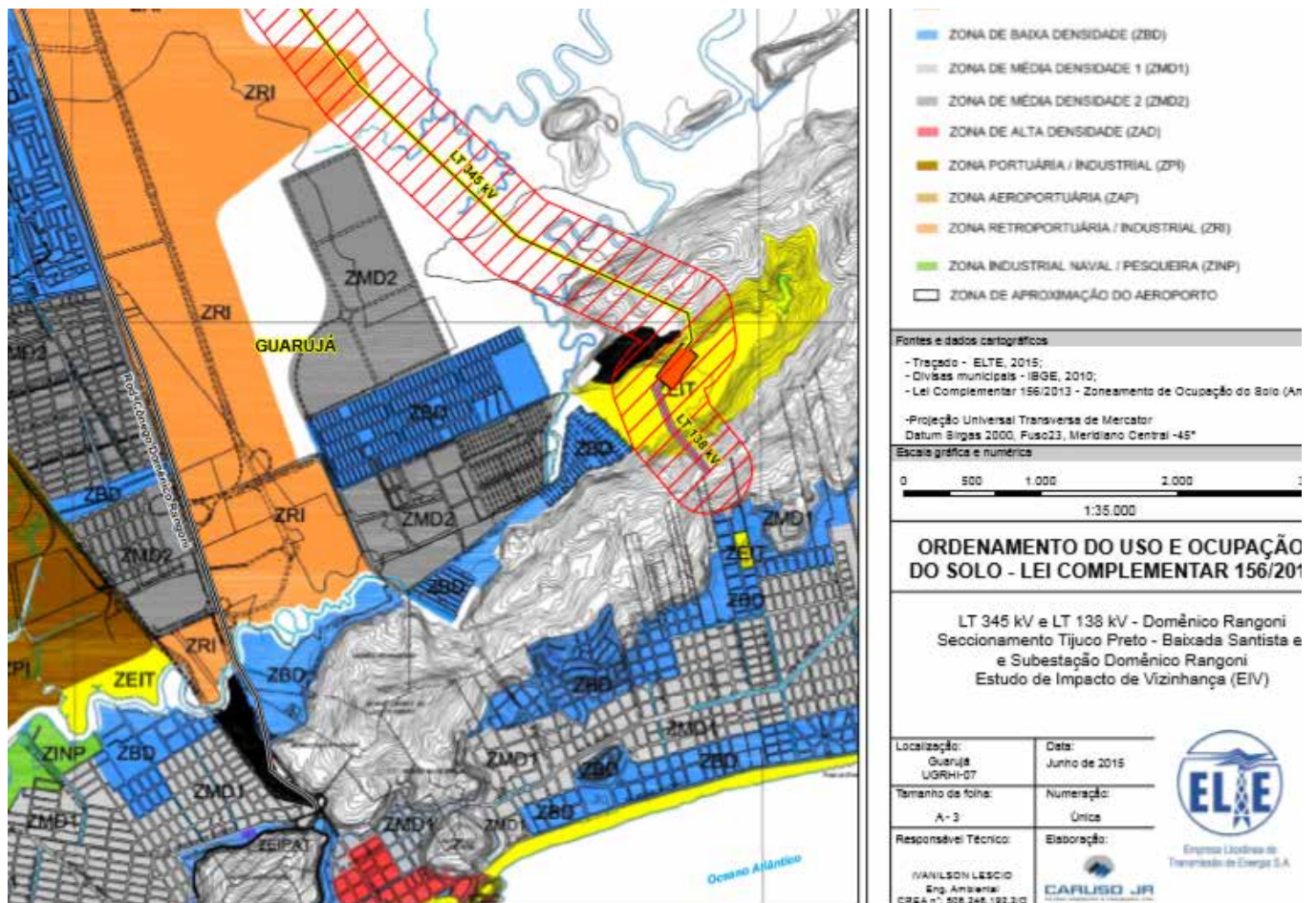
Fonte: Autora, 2021.

Figura 36 - Casa de veraneio na Praia da Enseada.



Fonte: Autora, 2021.

Mapa 1 - Anexo 3 do Plano Diretor do Guarujá – Mapa do Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo.



Fonte: www.guarujá.sp.gov.br

É possível encontrar outros Planos Diretores que cometem o mesmo erro, ou seja, em seus capítulos iniciais “prometem” o uso racional do território e, posteriormente, criam mecanismos que favorecem o uso estritamente residencial. É o caso do PD de Peruíbe que no Artigo 109 regulamenta a Macrozona Turística de Sol e Praia caracterizada pela:

[...] alta densidade populacional durante a temporada e baixa densidade populacional fora de temporada; II) pela presença de lotes vazios isolados e dispersos; III) pela disponibilidade de infraestrutura instalada, executando-se rede de tratamento e coleta de esgoto; IV) pela pouca disponibilidade de equipamentos comunitários de educação e saúde; V) pelo uso predominantemente habitacional; VI) pela predominância de ocupação com baixo gabarito construtivo; VII) pela predominância de atividades relacionadas ao turismo de lazer e de sol e praia em especial habitação de caráter transitório.

O mesmo faz o PD de Mongaguá que, no Artigo 22, busca “preservar e proteger as áreas de uso estritamente residencial”. O mesmo PD cria uma Macrozona de Urbanização Turística, que estimula a “instalação de equipamentos e infraestrutura turística, tais como hotéis, pousadas, restaurantes e agências de turismo receptivo”. Essa área corresponde a região próxima à orla marítima, onde há ocupação predominante para fins turísticos e de moradias de veraneio, com uso sazonal, apresentando condições excepcionais de urbaniza-

ção, e que se encontra em processo de verticalização. Ou seja, busca-se apenas um adensamento construtivo e não populacional.

Figura 37 - Casas de veraneio em Mongaguá.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 38 - Casas de veraneio em Mongaguá.



Fonte: Autora, 2021.

Já o Artigo 3 de Itanhaém visa a “estabelecer o aproveitamento socialmente justo e racional do solo e a utilização adequada dos recursos naturais disponíveis, bem como a proteção, a preservação e a recuperação do meio ambiente”. E o Artigo 29 do mesmo Plano visa a “controlar e direcionar o adensamento urbano, em especial nas áreas com melhores condições de urbanização, adequando-o ao meio físico existente e à infraestrutura disponível”. Contudo, o o mesmo PD define instituir um novo zoneamento de uso e ocupação do solo urbano preservando áreas estritamente residenciais.

Figura 39 - Casa de veraneio na Praia de Cibratel II, em Itanhaém.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 40 - Casas de veraneio na Praia do Centro, em Peruíbe.



Fonte: Autora, 2021.

Ora, se a intenção é otimizar o território, evitando sua ociosidade, as cidades turísticas litorâneas não podem se dar ao luxo de reservarem bairros inteiros dotados de infraestrutura. Isso prejudica a diversidade do local tornando-o inseguro e caro para ser mantido pelo poder público. Estudos¹¹ mostram que as cidades litorâneas estão entre as mais violentas do Estado. Os gestores públicos devem se perguntar se vale a pena reservar as melhores porções do território para reservar para imóveis de temporada. Vale a pena do ponto de vista financeiro? O IPTU compensa todo o aparato que o poder público deve disponibilizar para manter a região segura? E do ponto de vista social? É justo para o *anfitrião-morador* ficar com a pior parcela do território para morar? Isto é, com as quadras situadas longe da

11 <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,crime-violento-cai-57-no-estado-de-sao-paulo-itanhaem-e-a-pior-e-vinhedo-a-melhor,70002815288>. Acessado em 03/10/2022.

praia e normalmente com piores condições de moradia?

Como já foi mencionado, trechos urbanos com diversidades de usos e de atividades beneficiam a todos, moradores e turistas. Afinal, o turista também quer ter a conveniência de fazer tudo a pé, desde ir à praia, até ir aos restaurantes, à farmácia, à padaria, ao cinema etc. Daí a importância do Artigo 88 do PD de Praia Grande, que visa a “fomentar o deslocamento a pé como modal de transporte no Município por meio da programação de programas de incentivo à circulação de pedestres” e o Artigo 22 de Mongaguá, que visa a “estimular as atividades de comércio, serviços e industriais de baixo impacto ambiental, incentivando a desconcentração destas atividades, de forma a reduzir a necessidade de deslocamento da população”. Outro Artigo que vem ao encontro desse objetivo de beneficiar a população é o Artigo 67 do PD de Itanhaém (em Políticas de Habitação), que sugere, no caso de construção de novas unidades através da CDHU, “a implantação de unidades comerciais dentro do próprio conjunto, a serem financiadas aos mutuários interessados através de prévia inscrição e sorteio, proporcionando uma fonte de renda aos moradores”.

Em se tratando de cidades turísticas, o uso “racional” do território implica em dar soluções para a ocupação dos imóveis de segunda residência. Uma delas pode ser a permissão de outros usos para além do uso residencial. O Artigo 40 do PD de Santos traz uma novidade ao propor que a “regulação do uso e da ocupação do solo nas áreas urbanas de vocação residencial, devem se utilizar de mecanismos que evitem a falta de variedade urbana, implementando a diversificação dos usos compatíveis com o residencial”. Já o Artigo 51 traz uma novidade ao incorporar quase todas as categorias de análise da cidade hospitaleira:

Normalizar a produção imobiliária da iniciativa privada de modo a gerar: diversificação nas formas de implantação das edificações no lote; valorização dos espaços públicos, áreas verdes, espaços livres e paisagem urbana; convivência adequada entre os espaços públicos e privados e entre os usos residenciais e não residenciais, desestimular o uso do transporte individual.

Outro ponto importante é lembrado no Artigo 139 do PD de São Vicente (ou Artigo 144 de Santos) que visa a “permitir a exigência para o licenciamento de empreendimentos imobiliários ou atividades econômicas de grande porte ou implantação de planos e projetos urbanísticos, a doação de áreas ao Município para fins de produção de HIS na Macroárea do empreendimento”. Ou seja, garantir que toda a sociedade se beneficie com esse empreendimento, inclusive os mais pobres. Exigir que grandes empreendimentos implantem habitação de interesse social em áreas dotadas de infraestrutura é também uma forma de garantir diversidade de classe social e de tipologia arquitetônica. Contudo, o Plano de São Vicente não especifica a metragem desse empreendimento.

Um outro tipo de estímulo à diversidade pode ser percebido na demarcação e determinação de ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Habitacional). O direito à moradia está na Constituição e deve ser incorporado em todas as políticas públicas de desenvolvimento urbano. E essa necessidade é reforçada em cidades litorâneas nas quais boa parte da população vive em regiões precárias, vide a cidade do Guarujá, que concentra quase metade da população vivendo no Distrito de *Vicente de Carvalho*. Somado ao fato de ter que demarcar as áreas de ZEIS, a prefeitura pode ter um plano para adquirir terrenos e fazer um banco de terras municipais e diversificar os tipos de Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS.

Praia Grande se destaca nesse assunto. Além de propor 4 (quatro) tipos de ZEIS, estimula-se a diversidade no tipo de arquitetura e na forma de ocupação do solo. O Artigo 33 do PD de Praia Grande vem ao encontro desse objetivo ao “estimular a diversidade de soluções arquitetônicas e urbanísticas nos projetos habitacionais, tendo em vista as características diferenciadas de suas demandas e as condições do meio físico”. E o mesmo Artigo 33, do mesmo Plano, estimula ainda a criação de um banco de terras municipal.

Já o Artigo 97 do PD de Guarujá visa a “estimular a construção de ‘embasamentos’ em edifícios com altura superior a 11 metros nas Zonas de Alta Densidade”. Isso pode ser muito benéfico, desde que os andares do pavimento térreo sejam de uso comercial ou de serviços, garantindo a harmonia com o passeio público, evitando o uso de garagens no pavimento junto às calçadas.

Figura 41 - Edifícios da Praia de Pitangueiras com diversidade tipológica.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 42 - Edifícios da Praia de Pitangueiras com diversidade tipológica.



Fonte: Autora, 2021.

Por outro lado, os novos prédios residenciais da Praia Grande perdem essa chance e seus prédios são verdadeiros “elefantes brancos”. Ao prever a implantação de usos comerciais e de serviços nos pavimentos térreos no nível da rua, como faz boa parte dos edifícios das cidades de Santos e São Vicente, as chances de diversidade aumentam.

Figura 43 - Edifício da praia de “Vila Caiçara”, em Praia Grande.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 44 - Edifício da praia de “Cidade Ocian”, em Praia Grande.



Fonte: Autora, 2021.

A diversidade também está presente no incentivo à variedade de espaços públicos que a cidade oferece. Quanto mais parques, praças, largos e orlas das praias qualificadas, maiores são as chances das pessoas se encontrarem. O Artigo 78 do Plano Diretor da Praia Grande incentiva que sejam criados e implementados “parques públicos dentro do seu perímetro urbano, visando instituir espaços públicos de lazer ou áreas verdes.” Esse mesmo Artigo 78 menciona a utilização dos instrumentos de política urbana “Direito de Preempção e a Transferência do Direito de Construir” para viabilizar a criação e implantação de novos parques públicos, áreas de lazer ou áreas verdes.

Boa parte dos Planos Diretores incentivam a diversidade do setor turístico, a exceção de Mongaguá que, no Artigo 10, estipula que a atividade turística seja a principal base econômica do município. Vale lembrar que Mongaguá é praticamente a única cidade do litoral sul com um píer próprio para a pesca dotado de infraestrutura. A entrada custa R\$5,00, mas o local conta com banheiro, estacionamento e toda uma infraestrutura de apoio no entorno com quiosques e restaurantes.

Figura 45 - Plataforma da Pesca Amadora, em Mongaguá.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 46 - Plataforma da Pesca Amadora, em Mongaguá.



Fonte: Autora, 2021.

Já Itanhaém conta com o Pier de Guaraú, mas sua infraestrutura é precária e o local não é nada atrativo do ponto de vista turístico. O local conta com estacionamento e barracas para vender o peixe fresco.

Figura 47 - Pier do Guaraú, em Itanhaém.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 48 - Barracas de peixe, no Pier do Guaraú, em Itanhaém.



Fonte: Autora, 2021.

Apesar da falta de atratividade, o local é uma boa opção para apreciar a paisagem do Rio Itanhaém.

Figura 49 - Vista do Rio Itanhaém - Pier do Guaraú, em Itanhaém.



Fonte: Autora, 2021.

O PD de Mongaguá, que parece encontrar na atividade turística a solução para todos os problemas da cidade, deixa de especificar certos parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo que poderiam ajudar a definir melhor como a atividade turística poderia beneficiar a população local.

Já o PD de Peruíbe, que incentiva a diversificação da atividade turística, estabelece parâmetros urbanísticos diferenciados, como CA no Artigo 176, e define quais instrumentos de Política Urbana podem ser aplicados na Macrozona Turística de Sol e Praia. No Artigo 111 do PD de Peruíbe aplicam-se os seguintes instrumentos de ordenação do desenvolvimento do território na Macrozona Turística de Sol e Praia:

- I) Operações Urbanas Consorciadas; II) Outorga Onerosa do Direito de Construir; III) área receptora de potencial construtivo; IV) EIV - Estudo de Impacto de Vizinhaça; V) Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios, para imóveis com áreas acima de 1.500m²; VI) IPTU Progressivo no Tempo, para imóveis acima de 1.500m².

As cidades de Santos e São Vicente almejam uma diversificação da atividade turística e uma outra uma outra imagem de cidade para além da cidade de sol e mar. A cidade de São Vicente, por exemplo, busca ser conhecida como a Cidade de Tecnologia. Apesar da mudança de imagem estar relacionada também a outra categoria da cidade hospitaleira, a legibilidade, é possível perceber que o estímulo à diversidade de segmentos turísticos pode ajudar a reduzir os impactos da sazonalidade, como menciona o Artigo 160 de São Vicente, que visa a “Incentivar a diversificação econômica do Município, incluindo a atração de atividades industriais sustentáveis, com ênfase em comércio exterior, alinhada aos princípios, ações e metas previstas neste Plano Diretor”. Ou o Artigo 165 de Santos, que visa a “estabelecer, na legislação de uso e ocupação do solo, mecanismos que possibilitem atrair e estimular novas atividades produtivas, assegurando espaços para o desenvolvimento das atividades econômicas”.

No Artigo 17 do PD de Praia Grande se vê o incentivo à diversificação do turismo com uma novidade: o estímulo ao turismo de terceira idade e o turismo religioso. Ora, isso deveria estimular a ocupação do solo de forma a otimizar o território. O idoso usa transporte público ou anda a pé. Logo, a cidade deveria se preocupar em oferecer calçadas largas e

bem pavimentadas e um sistema de transporte público eficiente. Isso poderia estimular, inclusive, não só o turismo, como também a chegada de novos moradores.

Permeabilidade

Diretrizes relacionadas à permeabilidade estão presentes nos Títulos relacionados a Organização Territorial, pois ela está relacionada tanto pela forma com que o Município estabelece as políticas de parcelamento do solo quanto à maneira pela qual cria regras e parâmetros de ocupação do solo. Mas também pode ser encontrada em Políticas Setoriais e Estrutura Urbana e Ambiental.

Os Planos Diretores de Santos e São Vicente possuem um Capítulo sobre Parcelamento do Solo, mas suas especificações são muito superficiais. Só constam definições. Já o PD do Guarujá é bem mais específico ao definir regras concretas de parcelamento do solo. O Artigo 141 do PD do Guarujá regulamenta o parcelamento do solo para os loteamentos residenciais em dois tipos: I) Lotamento tipo A; II) Loteamento tipo B. Além disso, o mesmo Plano estipula as zonas de uso permitidas de cada tipo de loteamento. No loteamento Tipo A, por exemplo, “da área total do terreno destinado à implantação dos loteamentos previstos, deverá ser doada uma área não inferior a 35% para as áreas públicas ao Município, sendo que no mínimo 5% para edifícios e 10% para sistema de lazer”. E para os loteamentos existentes, por iniciativa do proprietário de um lote individual, será admitido o fracionamento em dois lotes de 125m², desde que a frente mínima tenha no mínimo 5 metros, sendo permitida a geminação da edificação na divisa com o outro lote fracionado, respeitando-se os recuos frontais, laterais e de fundos do lote original.

O Artigo 52 do Plano Diretor de Santos define a “Zona Especial de Praia” e o Artigo 47 do Plano Diretor de São Vicente define a “Área Especial de Praia”. Ambos visam a promover o correto uso e ocupação das regiões, “garantindo o livre e franco acesso à orla, à praia e ao mar, em qualquer direção e sentido, de forma democrática.”

Nos caso das duas cidades, elas já possuem a malha urbana definida, com ruas bem conectadas e quadras curtas que proporcionam várias intersecções. Em Santos destaca-se a morfologia dos trechos urbanos de Ponta da Praia, Gonzaga e dos canais projetados pelo engenheiro sanitaria Saturnino de Brito¹².

O caso da malha urbana de Guarujá é mais complexa por se tratar de uma ilha repleta de diferentes relevos. As ruas planejadas das praias de Guaiúba, Jardim Centenário e Jardim Virgínia, na Praia da Enseada, e a Praia das Pitangueiras são bons exemplos de trechos urbanos com quadras curtas que geram conexões e que garantem livre acesso à praia. Em alguns casos, algumas passagens de pedestres foram implementadas nesses bairros para facilitar ainda mais o acesso dos pedestres ao mar. Isso facilita a permeabilidade (física) e garante uma certa fruição pública, mas a falta de contata visual com o interior dos lotes traz uma sensação ruim para o pedestre, como é possível ver nas fotos abaixo.

12 Francisco Saturnino Rodrigues de Brito foi um dos mais importantes engenheiros sanitaristas brasileiros e realizou alguns dos mais importantes estudos de saneamento básico e urbanismo em mais de 50 cidades do país, sendo considerado o “pioneiro da Engenharia Sanitária e Ambiental no Brasil”.

Figura 50 - Passagens de pedestre ao longo da praia da Enseada.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 51 - Passagens de pedestre ao longo da praia da Enseada.



Fonte: Autora, 2021.

A fruição pública é um importante parâmetro qualificador de ocupação do solo e deveria ser estimulado em políticas públicas de desenvolvimento urbano. Ou então os recursos dos calçadões. As galerias comerciais implementadas nos pavimentos térreos de alguns edifícios multifuncionais na Praia de Pitangueiras, no Guarujá, de certa forma estimulam a fruição pública.

Figura 52 - Galerias comerciais na Praia de Pitangueiras.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 53 - Galerias comerciais na Praia de Pitangueiras.



Fonte: Autora, 2021.

Mas se pensarmos em cidades que ainda possuem grande glebas (grandes quadras) vazias situadas em frente ao mar, torna-se essencial o aprofundamento de certas regras de uso e ocupação do solo para os novos empreendimentos. A principal delas é quanto ao tamanho dos lotes, pois essa regra é que vai realmente definir se o acesso à praia será feito de forma democrática. O Sofitel Guarujá Jequitimar, localizado na Praia de Pernambuco no Guarujá, é um exemplo de como os parâmetros urbanísticos podem influenciar no acesso (ou na falta de acesso) democrático ao mar. Implementado em um terreno à beira-mar de 77 mil m², o hotel, apesar de não ter fechado a praia, possui funcionários que ficam na faixa de areia impedindo as pessoas de permanecerem na faixa de areia situada na frente do empreendimento. As quadras do entorno da Praia de Pernambuco têm em média 60 x 150m. O hotel está situado numa gleba de cerca de 350 x 210m. A situação só não é pior pois existem

ruas públicas próximas (Av. das Américas e Av. das Amendoeiras) que dão acesso ao mar. A Figura abaixo exemplifica essa situação.

Mapa 2 - Implantação do Sofitel Guarujá Jequitimar e os acessos públicos mais próximos ao mar (setas amarelas).



Fonte: Google Earth Pro

O mesmo PD do Guarujá prevê, no Artigo 95-A do PD, a flexibilização de índices de controle urbanístico para a implementação de “Projetos de Interesse Público Indutor de Desenvolvimento” desde que atendam, cumulativamente, os seguintes critérios: I) ocupa terreno de 5.000m² ou mais, inseridos em área urbana; II) o empreendimento gere, no mínimo, 200 novos postos permanentes de trabalho, sendo 100 diretos e 100 indiretos; III) se consubstancie como elemento de significativo incremento à economia local; IV) seja indutor de desenvolvimento urbano em seu entorno.

Como é possível garantir o livre acesso à praia se permite-se a implantação de resorts de grandes metragens junto à faixa de areia? Se essa for uma condição essencial para a cidade se manter como um atrativo de sol e mar, por que então não exigir que o empreendimento permita que o público em geral acesse a praia por meio de seu estabelecimento? A praia é um espaço público e todos devem poder acessá-la. Cabe aqui um outro exemplo do Guarujá. Trata-se dos acessos às praias de São Pedro, Iporanga e Tijucopava. Como elas estão situadas na encosta da Serra do Guararu (APA), e as propriedades são privadas e repletas de condomínios fechados, o acesso às praias é controlado. Depois de se identificar na guarita, o visitante fica à mercê da vacância no estacionamento (gratuito) controlado pelo condomínio, que libera um determinado número de vagas por dia. Vale aqui mencionar o Artigo 69 do PD do Guarujá, que prevê “controlar o acesso, em conformidade com o que for estabelecido no decreto de criação de cada micro-região, sendo impedido o fechamento absoluto de áreas públicas para qualquer cidadão”.

Figura 54 - Acesso controlado, mas permitido e gratuito, nas praias de São Pedro, Iporanga e Tijucopava.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 55 - Acesso controlado, mas permitido e gratuito, nas praias de São Pedro, Iporanga e Tijucopava.



Fonte: Autora, 2021.

A configuração da malha urbana das cidades do litoral sul (desde de Praia Grande, passando por Mongaguá, Itanhaém até Peruíbe) permite plena permeabilidade garantindo acesso livre às praias. Isso ocorre praticamente por dois motivos: 1) em quase todo esse trecho de litoral (de cerca de 90 km) existem avenidas à beira-mar; 2) o trecho compreendido entre a Rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-55) e o mar é plano e dotado de um mínimo de malha urbana garantindo a permeabilidade.

Mapa 3 - Trecho urbano de Itanhaém compreendido entre a SP-55 e o oceano.



Fonte: Autora, 2021.

No caso da Praia Grande, o destaque fica por conta do formato diferenciado das ruas do bairro da Vila Caiçara, Guilhermina e Canto do Forte. A cidade possui vários lotes ainda vazios. Apesar do PD de Praia Grande não contar com capítulo sobre parcelamento do solo, o Artigo 104 do Plano prevê a definição das “dimensões mínimas dos lotes; recuos mínimos das edificações com relação às divisas dos respectivos lotes, correlacionados à altura das edificações; área construtível por unidade de área dos lotes; área mínima construtível por unidade de área dos lotes, área mínima ideal de terreno por unidade residencial; gabarito máximo de altura das edificações; taxas de impermeabilização do solo.” Vale a pena lembrar que essas regras urbanísticas podem ajudar não só na permeabilidade do território, mas também para a diversidade, a legibilidade e o conforto.

Das quatro cidades do litoral sul, Mongaguá é que possui o trecho urbano mais curto compreendido entre a rodovia e o mar. Como boa parte da população vive do outro lado da rodovia e trabalha junto às atividades de turismo, que estão localizadas na faixa litorânea, as conexões viárias são necessárias. Para tanto, o Artigo 14 visa a “facilitar a interligação entre as áreas residenciais e as áreas ao longo da orla da praia para minimizar o tráfego de passagem na rodovia, contribuindo para a redução de acidentes”. E o Artigo 22 visa a “reduzir a necessidade de deslocamentos e facilitar a interligação entre as áreas residenciais e a área turística, minimizando o impacto do tráfego de passagem na rodovia e contribuindo para a redução de acidentes”.

Já o Artigo 59 do PD de Itanhém visa a “elaborar projetos para viabilizar a abertura da Avenida Beira-Mar ao tráfego de veículos de passeio e transporte coletivo turístico, com rotatórias ou outros redutores de velocidade” e “estudar a viabilidade de desapropriação de imóvel que possa fazer ligação por trilha até um mirante com vista para a praia dos Sonhos no topo do morro Piraguyra, dotado da infraestrutura necessária”. E o PD de Peruíbe praticamente não tem diretrizes de permeabilidade, deixa tudo para leis complementares

futuras.

Nenhum dos sete Planos estipula regras urbanísticas para permeabilidade visual. Elas poderiam estar embutidas nos Títulos sobre Ordenamento Territorial, especialmente os relacionados à ocupação do solo. Como vimos no item anterior, o Artigo 97 do Plano do Guarujá estimula o “embasamento”. Além de poder estimular a ocupação do território nos andares térreos relacionados ao uso comercial e de serviços, estimulando o movimento de pedestres nas ruas, essa diretriz poderia também estimular a porcentagem que a fachada teria de “vedação opaca”. A sensação de segurança e bem-estar também é oriunda de como as edificações em âmbito privado se relacionam com o espaço público.

Apesar do Artigo 54 do PD de Praia Grande visar a “implantar ações de conscientização e de aproximação da população, de forma a tornar o cidadão um agente colaborador e multiplicador das ações de prevenção” e “promoção de medidas urbanísticas e de infraestrutura que propiciem o aumento da segurança patrimonial e pessoal”, não há nada do Plano que aponte para a relação entre a morfologia do ambiente construído com a segurança do local. Como já mencionado antes, as cidades do litoral paulista estão entre as mais violentas do Estado. A seguir, alguns exemplos de permeabilidade visual (ou a falta dela) observados nas vistorias.

Figura 56 - Exemplos de permeabilidade visual em casas de veraneio em Itanhaém.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 57 - Exemplos de permeabilidade visual em casas de veraneio em Mongaguá.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 58 - Exemplos de permeabilidade visual e falta dela em uma única rua de Peruíbe.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 59 - Exemplos de permeabilidade visual na Praia da Enseada, no Guarujá.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 60 - Exemplos de permeabilidade visual na Praia da Enseada, no Guarujá.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 61 - Exemplo de permeabilidade visual na Praia de Cibratel II, em Itanhaém.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 62 – Exemplo da falta de permeabilidade visual na Praia dos Sonhos, em Itanhaém.



Fonte: Autora, 2021.

Legibilidade

Diretrizes relacionadas à legibilidade estão presentes nos Capítulos de Políticas de Paisagem Urbana e em Políticas Setoriais. Também estão presentes nos Capítulos sobre Instrumentos de Política Urbana e nos Títulos relacionados a Organização Territorial.

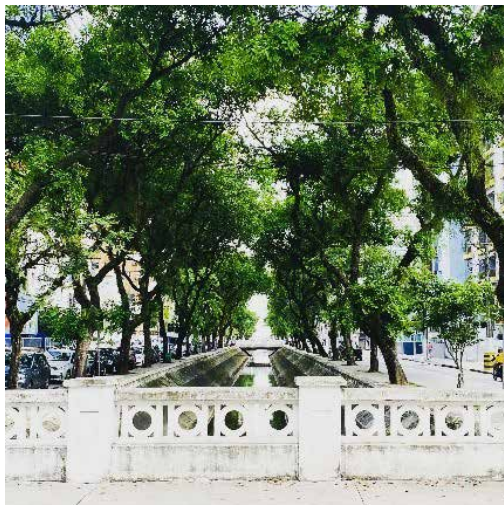
Provavelmente por serem as cidades mais antigas dessa região, os Planos Diretores de Santos e São Vicente são os que mais se dedicam às questões de legibilidade. Ambos contam com um Capítulo inteiro sobre Paisagem Urbana (dentro de Políticas Setoriais). O Artigo 5 de ambos os Planos visam a “assegurar a adequada conservação, renovação e utilização do patrimônio cultural”. E o Artigo 30 de São Vicente e o Artigo 31 de Santos visam a “implantar mecanismos de incentivo à recuperação e conservação do patrimônio cultural, natural e construído”. Um desses mecanismos pode ser visto nos Instrumentos de Política Urbana previstos no Artigo 72 de Santos (ou Artigo 79 de São Vicente), que visa a “excluir da lista de imóveis subutilizados os imóveis tombados ou gravados com Níveis de Proteção 1 e 2, na Macroárea Insular, com coeficiente de aproveitamento inferior ao mínimo, quando possuírem utilização efetiva e conforme, nos termos da Lei de Uso e Ocupação do Solo”.

Figura 63 - Mirante Niemeyer, em São Vicente.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 64 - Canais de Santos.



Fonte: Autora, 2021.

Uma das formas de ajudar na preservação dos edifícios tombados ou de valor patrimonial é dar o uso correto e adequado a eles. Além de estimular a sua utilização para uso cultural, a isenção de impostos para aqueles que o utilizam de maneira correta é outra forma de ajudar na preservação. Como faz o Artigo 14 de Mongaguá, que visa a “valorizar e estimular o uso, a conservação e o restauro do patrimônio arquitetônico, garantindo a compatibilidade dos usos da edificação com a preservação cultural” e “viabilizar e promover a instalação de um centro da memória da cidade, favorecendo a preservação e a documentação organizada e sistematizada de sua identidade, história e cultura [...]”.

Isso reforça a importância dos Instrumentos de Política Urbana. Destaque aqui para o Artigo 138 de Peruíbe, que “incentiva a implantação de hotéis de no mínimo 3 estrelas no Setor de Interesse Turístico, seguindo a classificação da EMBRATUR, e empreendimentos de convenções, através dos instrumentos da outorga onerosa e das operações urbanas consorciadas”. E ainda aqui há uma definição clara dos parâmetros urbanísticos: “somente nesses casos o CA poderá ser acrescido em mais 1,0 e o gabarito de altura poderá ser superior ao estabelecido”.

Além da importância da preservação dos imóveis tombados, deve-se ter uma preocupação com a preservação e utilização dos espaços públicos. O PD de Praia Grande mostra essa preocupação no Artigo 43 ao “estimular a ocupação cultural dos equipamentos e espaços públicos do Município, utilizando-os como espaços de descentralização e inclusão cultural, priorizando-os nas atividades e ações culturais programadas” ou “promover ações culturais de forma itinerante nos bairros da cidade, utilizando os espaços públicos disponíveis”. Essas são ações que ajudam a estimular a população a se apropriar do espaço público e, quanto mais tempo e mais vezes a população estiver no espaço público, mais ela vai criar uma relação de pertencimento, transformando o espaço público num “lugar”.

O direito a fruição da paisagem é ressaltado nos Planos de Santos, São Vicente e Guarujá. O Artigo 156 de São Vicente (e 161 de Santos) visa a “garantir a todos o direito à fruição da paisagem, à qualidade ambiental do espaço público e à possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem e de seus elementos constitutivos”. Já o Artigo 19

do PD do Guarujá visa a “garantir a qualidade ambiental do espaço público, assegurando a harmonia entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana, evitando a poluição visual. Porém, o “Mirante do Morro da Campina” tem visibilidade comprometida por conta dos prédios que foram construídos em seu entorno. É preciso que haja uma coerência entre discurso e prática. Como é possível deixar construir prédios junto a um mirante? Isso, além de prejudicar o turismo, prejudica a qualidade de vida da própria população, que poderia apreciar o pôr do sol ou nascer do sol de lá.

Os prédios situados na Rua Al. Mal. Floriano Peixoto têm um gabarito tão alto que impedem que a visão do mirante seja completa. Só é possível visualizar a Praia da Enseada. Não é possível ver a Praia de Pitangueiras por conta dos prédios (Ver Figura 65). Se o atrativo principal dessas cidades turísticas é a orla, como é possível permitir que construções impeçam a vista do mar?

Figura 65 - Vista parcial do mar pelo Mirante do Morro da Campina, no Guarujá.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 66 - Vista total da Praia da Enseada pelo Mirante do Morro da Campina, no Guarujá.



Fonte: Autora, 2021.

Daí a necessidade de definir o limite máximo de altura (gabarito) para edifícios situados nos eixos visuais, porventura criados pela cidade ou pelos órgãos de preservação. O Artigo 96 de Guarujá visa a “estipular as *Zonas de Alta Densidade*, caracterizadas pelo

alto índice de aproveitamento do solo, com CA mínimo de 0,1, básico de 4 e máximo de 5 e localizados nos bairros de Pitangueiras e parte de Astúrias, na Macrozona Urbana.” Como já mencionado no item sobre o atributo diversidade, isso pode ser positivo do ponto de vista do aproveitamento da infraestrutura urbana. Contudo, é preciso que haja uma compatibilização com as questões de legibilidade locais. Caso contrário, um atributo poderá inviabilizar o outro.

Figura 67 - Prédios altos e sem controle da gabarito implantados no Morro da Campina, no Guarujá.



Fonte: Google Earth Pro.

Situação semelhante pode vir a ocorrer junto ao Convento de Nossa Senhora da Conceição de Itanhaém. Isso porque o Convento está situado em um lugar alto de onde é possível ter uma linda vista da cidade, até o mar (Ver Figura 28). O lugar tem uma vista tão importante que merece atenção especial para a criação de um elevador no Artigo 59, que trata de “elaborar estudo para avaliar a viabilidade de implantação de elevador ou outro meio de ampla acessibilidade ao Convento”. Para tanto, o Artigo 50 do mesmo Plano prevê “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”.

O Plano Diretor de Itanhaém também cria um *Setor de Interesse Cultural* que engloba os monumentos tombados e seu entorno (Ver Figuras 29 e 30), mas perde a chance de já deixar estipulado no Plano Diretor os limites de altura para os futuros edifícios que por ventura irão se instalar na região. Artigo 40 de Itanhaém:

O Setor de Interesse Cultural (CULT) engloba os monumentos tombados e seu entorno, os imóveis de interesse do patrimônio histórico e cultural, o Centro Histórico, a Praça Nossa Senhora do Sion e a Estação Ferroviária, no Suarão, bem como as regiões do Baixio e do Guaraú, os quais deverão ser objeto de recuperação urbanística e regulamentação adequados, preferencialmente por meio de concurso de projetos, valorizando seu conjunto arquitetônico, além da Aldeia Guarani do Rio Branco e outras terras indígenas que vierem a ser demarcadas pelo Governo Federal.

Figura 68 - Vista do Convento de Nossa Senhora da Conceição de Itanhaém.



Fonte: Portal da Transparência. <http://www.itanhaem.sp.leg.br/noticias/camara-realiza-sessao-solene-em-homenagem-ao-aniversario-da-cidade-1,21-04-2016>

Figura 69 - Igreja Matriz Nossa Senhora da Conceição.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 70 - Antiga Casa de Câmara e Cadeia (atual Museu Conceição de Itanhaém).



Fonte: Autora, 2021.

Oportunidade que não perde o Plano Diretor de Peruíbe que, no Artigo 139, cria o Setor de Interesse de *Preservação da Paisagem Urbana* em duas áreas: I) área envoltória imediata; II) área envoltória secundária. Fica definido o gabarito com a altura máxima de 7,00 metros na área envoltória imediata e de 15,00m na área envoltória secundária. Já o Artigo 138 visa a “preservar a baixa densidade e gabarito construtivo no *Setor de Interesse Turístico*. No parágrafo §1 fica definido o gabarito com a altura máxima de 15,00 m no *Setor de Interesse Turístico*. O mesmo Artigo 139 visa a:

Definir as características do “Setor de Interesse de Preservação da Paisagem Urbana”: I) conter áreas envoltórias de bens tombados pelo CONDEPHAAT, em especial as Ruínas do Abarebebê e a Serra dos Itatins, sujeita à aprovação de parâmetros urbanísticos especiais, no tocante à paisagem urbana e aos visuais cênicos, presentes nas diretrizes, normas e recomendações complementares do órgão; II) estar situado a marcos referenciais da paisagem sobre os quais ou a partir deles pode oferecer bloqueio visual significativo do marco ou da percepção da paisagem do entorno.

Figura 71 - Ruínas de Abarabebê, em Peruíbe.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 72 - Praia do Centro e ao fundo a Serra de Itatins, em Peruíbe.



Fonte: Autora, 2021.

Contudo, vale a pena ressaltar novamente que a densidade muitas vezes desejada em áreas com boa infraestrutura pode ser aplicada mesmo com gabarito baixo. Para tanto, basta combinar com outros parâmetros urbanísticos, como CA, TO e recuos como já mencionado anteriormente no Capítulo 1.

Já a situação no Mirante São Vicente, junto ao Monumento de Oscar Niemeyer, em São Vicente, é outra. Do mirante dá para ver a Bahia de Santos e a Bahia de São Vicente, com poucas interferências visuais no caminho. Vale mencionar que os prédios já estavam lá quando o mirante foi feito, ainda assim a vista é bonita.

Figura 73 - Vista do Mirante Niemeyer, em São Vicente.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 74 - Vista do Mirante Niemeyer, em São Vicente.



Fonte: Autora, 2021.

A legibilidade também está associada a seu mobiliário urbano e sua padronização. O O artigo 19 do Guarujá visa a “estabelecer critérios, normas e padrões para quiosques de vendas de mercadorias, alimentação e bebidas na orla, bem como bicicletários, paradas de ônibus, lixeiras, totens de informação turística e demais itens do mobiliário urbano”. E vai além ao “definir parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à sinalização de trânsito, aos elementos construídos e à vegetação, considerando a capacidade de suporte da região”. Isso é importante e cria uma imagem ao lugar.

Figura 75 - Quiosques padronizados na Praia da Enseada, no Guarujá.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 76 - Quiosques padronizados na Praia da Enseada, no Guarujá.



Fonte: Autora, 2021.

E é nessa linha que se encontra o Artigo 157 do PD de São Vicente, que visa a “criar plano para embutimento de fiação aérea, principalmente nas áreas de interesse turístico, histórico e comercial”.

Já os quiosques das praias de Peruíbe e Mongaguá atendem uma certa lógica de padronização, como altura, largura, materiais utilizados e tipo de telhado. Vale destacar a quantidade exagerada de quiosques nas praias de Mongaguá.

Figura 77 - Quiosques na praia de Mongaguá.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 78 - Quiosques na praia de Peruíbe.



Fonte: Autora, 2021.

Já a orla da Praia Grande não tem quiosques tradicionais, tampouco há preocupação com a padronização. O que não é ruim, pois a qualidade é muito boa. Alguns restaurantes foram implantados no calçadão, como o Quintal do Espeto, na praia próxima ao bairro de Guilhermina. Os “quiosques restaurantes” têm módulos destinados ao comércio na orla marítima e contam com uma fachada de 16 metros, área total de 541 m² (sendo a área construída de 214,00 m²) e rampas de acesso à praia. A Prefeitura pretende implantar 20 “quiosques restaurantes” ao longo de seus 22,5 km de orla.

Figura 79 - Restaurante Quintal do Espeto, na Praia Grande.



Fonte: Autora, 2021.

Outro ponto importante para ajudar a definir a legibilidade do lugar é a criação de órgãos municipais de Preservação do Patrimônio. A cidade de Santos conta com o CONDE-PASA (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos) e São Vicente conta com a Lei 1634-A, que institui o “Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Cultural e Turístico de São Vicente”. O Guarujá conta com a Lei 3977/2012, que “dispõe sobre a preservação do patrimônio cultural e natural do Município do Guarujá” e conta ainda com o Órgão Municipal Baronesa Esther Sant’Anna de Almeida Karwinsky, destinado a cuidar das questões do patrimônio cultural da cidade, subordinado à Secretaria Municipal da Cultura.

O Plano Diretor da Praia Grande ressalta, no Artigo 45, a responsabilidade do Estado na conservação do patrimônio ao estabelecer que “cabe ao poder público municipal assegurar a proteção do patrimônio cultural de expressão local” e “para respaldar a ação do Poder Público nas responsabilidades previstas no ‘caput’ deste artigo, o Executivo deverá criar o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural”.

Conforto

Diretrizes relacionadas ao conforto estão presentes nos Títulos sobre Estrutura Urbana e Ambiental, nos de Políticas Setoriais de Arborização e nos de Mobilidade Urbana. Também estão presentes nos Capítulos sobre Instrumentos de Política Urbana e nos Títulos relacionados a Organização Territorial.

O Artigo 148 do Plano Diretor de Santos, por exemplo, que está dentro do Capítulo “Mobilidade e Acessibilidade Urbanas”, visa a “desenvolver e manter uma boa infraestrutura para locomoção de pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, com calçadas, travessias e equipamentos adequados”. Falando em calçadas também, o Artigo 88 (em Mobilidade Urbana) do PD de Praia Grande visa a “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”.

Figura 80 - Banco para sentar na orla da praia de Santos.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 81 - Chuveiros na orla da praia de Santos.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 82 - Playground e equipamentos de ginástica na orla da praia de Santos.



Fonte: Autora, 2021.

Nos Planos de Santos e São Vicente se destacam os Artigos 123 (São Vicente): “as praias deverão receber tratamentos paisagísticos e estético, adequados e permanentes, preservando suas características de espaços dinâmicos”.

Figura 83 - Banheiros na Praia de Santos.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 84 - Banheiros na Praia do Gonzaguinha em São Vicente.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 85 - Banheiros, chuveiros e estacionamento na Praia de São Pedro, no Guarujá.



Fonte: Autora, 2021.

E o Artigo 152, de ambos Planos, Santos e São Vicente, visam a “ampliar as Áreas Verdes Urbanas por meio da implantação de adensamento da arborização pública, da implantação de áreas ajardinadas e arborizadas, seja por meio do Poder Público ou através de compensações originadas de fontes causadoras de impacto ambiental e de vizinhança, com mecanismos criados para esse fim;” e “incentivar a criação de áreas verdes particulares”. Sendo que essa última diretriz poderia vir acompanhada de parâmetros qualificadores do solo, como a quota-ambiental prevista no PDE de São Paulo. Além disso, o PD de São Vicente já poderia ter demarcado essas possíveis futuras áreas verdes, como fez o Artigo 125 do PD de Santos.

O Artigo 148 do Plano de Santos também agrega conforto ao pedestre ao “elaborar plano de implantação de estacionamentos públicos ou privados, de forma que o espaço da via pública seja priorizado para o transporte público e modais não motorizados de transporte, evitando a excessiva geração de trânsito em suas áreas de influência.” E o Artigo 152 visa a “ampliar a arborização de praças, parques e espaços livres de uso público, e de calçadas e canteiros centrais e incrementar a criação de parques lineares”. O mesmo ocorre com o Artigo 16 do Guarujá, em “Políticas de Proteção ao Meio Ambiente”, que visa “a criação de

corredores verdes no sistema viário e nos parques lineares para circulação da fauna entre os maciços preservados de vegetação natural da ilha de Santo Amaro”.

No PD do Guarujá, em Políticas Setoriais, há um capítulo sobre Políticas de Proteção ao Meio Ambiente. O destaque é o Artigo 14, que visa a “garantir a insolação das praias, impedindo intervenções urbanas e edificações que provoquem o sombreamento das áreas públicas de banho, excetuando-se as áreas de alta densidade, já edificadas em seus conjunto”. Esse item já foi mencionado no item anterior, sobre legibilidade. Mas trata-se também de um problema de conforto. Vale mencionar aqui que a Praia de Pitangueiras e Astúrias possuem prédios altos localizados em frente à faixa litorânea que, em certos momentos do dia, fazem sombra na areia. Isso deveria servir de exemplo para a praia vizinha, a Praia da Enseada e em um possível plano urbanístico de adensamento. Lembrando que adensamento não significa necessariamente verticalização.

O Artigo 79 do Plano Diretor de Praia Grande traz uma preocupação interessante com a arborização viária, incluindo o enraizamento e o conforto da árvore:

O Município procederá à implantação de arborização urbana, em vias, logradouros e demais espaços de uso comum do povo, em consonância ao dispositivo no Plano de Arborização Urbana. Parágrafo único: na implantação de arborização urbana, procurar-se-á utilizar preferencialmente espécies ativas adaptadas à região, considerando as condições de espaços para enraizamento, sombreamento, conservação, bem como as possíveis interferências dos plantios com a urbanização e com a mobilidade urbana.

E para completar, o Artigo 80 do PD de Praia Grande prevê a elaboração do Plano de Arborização Urbana de forma a amenizar os picos de temperatura e tornar a cidade mais aprazível. Além disso, o PD de Praia Grande não deve conflitar com a sinalização do Trânsito, nem com fiação elétrica e telefônica aéreas ou, ainda, com a interferência com as redes subterrâneas de serviços públicos. O mesmo Plano, no Artigo 80, visa a estabelecer meta para o índice de área verde por habitante na área urbana. O Artigo 152 visa “ampliar a arborização de praças, parques e espaços livres de uso público, e de calçadas e canteiros centrais e incrementar a criação de parques lineares.

Figura 86 - Praças localizadas no bairro de Vila Caiçara em Praia Grande.



Fonte: Autora, 2021.

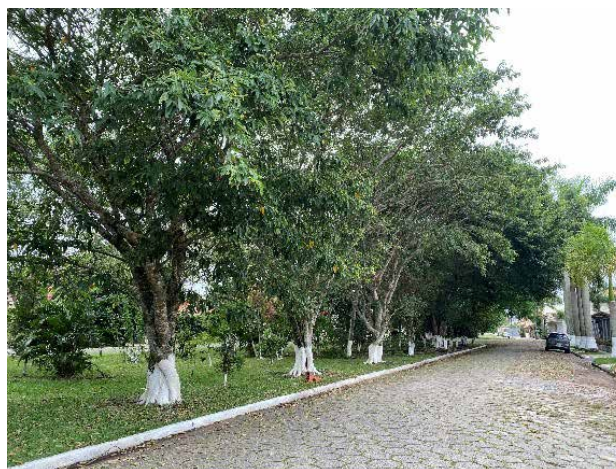
Figura 87 - Praças localizadas no bairro de Vila Caiçara em Praia Grande.



Fonte: Autora, 2021.

Perúibe (ver PD) conta com uma quantidade grande de praças distribuídas ao longo de sua malha urbana. Além das praças tradicionais implementadas em quarteirões ou trechos de quarteirões, a cidade conta com “pequenos parques lineares” que ajudam a amenizar as altas temperaturas no verão.

Figura 88 - Pequenas praças em Perúibe.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 89 - Pequenas praças em Peruíbe.



Fonte: Autora, 2021.

O Artigo 51 de Itanhém estabelece a criação de um “Plano Municipal de Arborização Urbana” que prevê, dentre outras ações, a arborização e a manutenção nas praças e jardins, inclusão de ferramentas virtuais que motivem a participação do Plano e a criação de um Viveiro Municipal que funcione como centro educador”. Já o Artigo 65 do mesmo Plano visa a “priorizar a melhoria das condições viárias destinadas aos transeuntes, propiciando os espaços adequados e a boa manutenção das calçadas, passeios públicos e praças, bem como as facilidades para os cruzamentos das vias e avenidas”.

De modo geral, as orlas de todas as praias do Setor da Baixada Santista oferecem conforto aos seus visitantes. Vale a pena destacar que a presença de uma avenida à beira-mar ajuda a impulsionar a implantação desses equipamentos urbanos.

Figura 90 - Ciclovia da praia de Mongaguá.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 91 - Ciclovia da praia de Peruíbe.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 92 – Ciclovias e calçadão na Praia do Centro, em Itanhaém.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 93 - Bancos para sentar na Praia do Centro, em Itanhaém.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 94 – Calçadão e bancos para sentar na Praia Grande.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 95 – Estacionamento e ciclovia na Praia Grande.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 96 – Ciclovia na orla da Praia da Enseada no Guarujá.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 97 – Ciclovia nas ruas do centro, no Guarujá.



Fonte: Autora, 2021.

O Artigo 12 do PD de Mongaguá visa a “promover a preservação e melhoria constante da orla marítima, zelando pelas condições de segurança e bem estar de frequentadores e banhistas, cuidando dos aspectos estéticos e da funcionalidade e adequação dos usos urbanos”. Apesar do PD não se aprofundar nas políticas de arborização viária e nem para implantação de mobiliário urbano, a urbanização no entorno do Rio Mongaguá, no centro, é bem agradável e acolhedora.

Figura 98 - Orla do Rio Mongaguá.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 99 - Orla do Rio Mongaguá.



Fonte: Autora, 2021.

Do ponto de vista da definição de mobiliário urbano, o PD de Itanhém é uma referência. O Artigo 54 prevê:

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; IV) com relação à construções de quiosques comerciais, construção ou instalação de bancas ou outros equipamentos em áreas públicas, principalmente em canteiros centrais de avenidas e passeios, que seja elaborado regulamento com critérios técnicos definidos, visando à segurança de pedestres e a não obstrução do campo visual do tráfego de veículos [...].

Mas para além das praias, a presença de áreas verdes públicas é essencial para o conforto da cidade. O Poço das Antas, em Mongaguá, é uma área de lazer completa dotada de infraestrutura que conta com piscina natural, trilhas, cachoeiras, restaurantes, banheiros, estacionamento, playground e áreas para piquenique. Mas a entrada é paga.

Figura 100 - Poço das Antas, em Mongaguá.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 101 - Poço das Antas, em Mongaguá.



Fonte: Autora, 2021.

O Artigo 133 de Peruíbe estabelece o “Setor Especial de Parques”, que visa a “promover a manutenção da qualidade ambiental; recuperar a qualidade ambiental das áreas degradadas; abrigar atividades de lazer e turismo de eventos; promover a preservação e manutenção da qualidade ambiental do patrimônio natural da Lama Negra; compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável; conter a ocupação urbana nas áreas de preservação ambiental”.

O Artigo 52 do PD de Itanhaém propõe elaborar e implantar um Parque Linear ao longo do antigo eixo ferroviário chamado Santos-Juquiá. E o Artigo 54 visa a “promover estudo para utilização das áreas e faixas de domínio da ferrovia para implantação de vias de tráfego de pedestres e ciclovias, como eixo prioritário de mobilidade urbana”.

Figura 102 - Faixa de domínio da Fepasa na cidade de Itanhaém.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 103 - Faixa de domínio da Fepasa na cidade de Mongaguá.



Fonte: Autora, 2021.

Ainda do ponto de vista do conforto, existem diretrizes incorporadas nos Capítulos sobre Políticas Setoriais de Saneamento. Destaca-se aqui o Artigo 150 do PD de Santos, que visa a “criar instrumentos para garantir que a implantação de novos empreendimentos e atividades não provoque impactos nos sistemas de micro e macrodrenagem nas respectivas bacias.” Essa diretriz deveria guiar as aprovações dos novos empreendimentos residenciais, principalmente os condomínios fechados. Ainda nesse assunto o Artigo 50 do PD de Itanhaém exige que “qualquer novo empreendimento tenha compatibilidade com a infraestrutura existente, em especial de saneamento, drenagem e mobilidade, cabendo à proposta de solução técnica considerar as características ambientais e a qualidade paisagística anterior à ocupação, sendo de responsabilidade do empreendedor implantar as intervenções necessárias”.

O Artigo 51 do PD de Itanhaém possui uma diretriz que está relacionada ao conforto (ambiental), e é destinado para agentes poluidores ou para prevenir enchentes. A ideia é “sistematizar os dados de localização das indústrias existentes, identificando sua importância para o Município e seu potencial de gerar contaminação” e “estudar e desenvolver

mecanismos de incentivo às construções e conjuntos sustentáveis, a exemplo de incentivos fiscais ou “IPTU-Verde”, visando à “inclusão e manutenção de itens de sustentabilidade como áreas permeáveis, aproveitamento de água de chuva, iluminação e ventilação naturais, áreas verdes e arborizadas, jardins, áreas comuns abertas à população, usos mistos, limitação do número de vagas de garagem, dentre outras”.

Cidadania

Diretrizes relacionadas à cidadania estão presentes nos Títulos (ou Capítulos) dos Planos Diretores referentes ao Sistema Municipal de Planejamento Urbano. O Artigo 76 do PD de Peruíbe, por exemplo, visa a “efetuar consulta à população através de plebiscito, marcado com 30 (trinta) dias de antecedência, amplamente divulgado e coordenado pelo Poder Legislativo local, para trata de alteração do gabarito nos Setores de Interesses Turísticos”. Mas para além da previsão de audiências públicas, da criação de conselhos municipais e assembleias de bairro, os Planos Diretores podem incorporar a categoria cidadania em diretrizes mais práticas, tais como: promover a criação de parcerias entre instituições de ensino e poder público, estabelecer parcerias com o setor privado para implantar obras de urbanização etc. Destaca-se aqui o Artigo 30 do PD da Praia Grande, em Políticas de Habitação, que incentiva o “fornecimento de projetos padrão, cesta básica e assistência técnica gratuita” e o Artigo 98, que visa a “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 canais de participação popular podem ser feitos por meio da própria iniciativa privada. O Artigo 64 do PD de São Vicente incentiva a participação da sociedade civil ao “utilizar estudos e levantamentos realizados por instituições de ensino ou pesquisa acadêmica devidamente reconhecidos pelo Ministério da Educação ou cadastrado no CNPq para identificar se o imóvel está por mais de 1 (um) ano desocupado” e “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”. O mesmo artigo está no PD de Santos. Já o Artigo 20 do PD do Guarujá, em Políticas de Habitação, 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”.

Cidades turísticas estão, em tese, aptas a receber. Contudo, essa recepção não pode comprometer a qualidade de vida da população local. Seguindo essa preocupação, o PD de Itanhaém é uma referência, pois recomenda a elaboração de plano para vigorar às vésperas das férias de verão, no mês de julho, e nos feriados prolongados, preparando a cidade para o afluxo de turistas. No artigo 53, define-se a criação de:

[...] propostas específicas para cada época do ano que demande maior quantidade de serviços colocados à disposição da população, notadamente reforçando os serviços de limpeza pública, manutenção de vias, mutirões de limpeza e roçada, contratação de pessoal extra para limpeza pública, manutenção de vias, mutirões de limpeza e roçada, reforço das equipes de fiscalização do comércio e de posturas e educação ambiental voltada ao turista” (ITANHAEÉM, 2015, p. 45).

A preocupação de valorizar o que é “público” está presente no artigo 52 do PD Itanhaém, que propõe “conservar os recursos ambientais e o patrimônio, promovendo campanhas contra o vandalismo aos equipamentos e monumentos públicos”. Os marcos e ícones da arquitetura são essenciais para a identidade de uma cidade e ajudam na legibilidade do lugar. Já o artigo 72 do mesmo Plano incentiva a participação das entidades de bairro nos trabalhos de melhoria e recuperação urbana, sociais e comunitários. Para tanto, propõe organizar “meios destas entidades receberem recursos e gerenciarem a prestação de alguns serviços urbanos na sua região”.

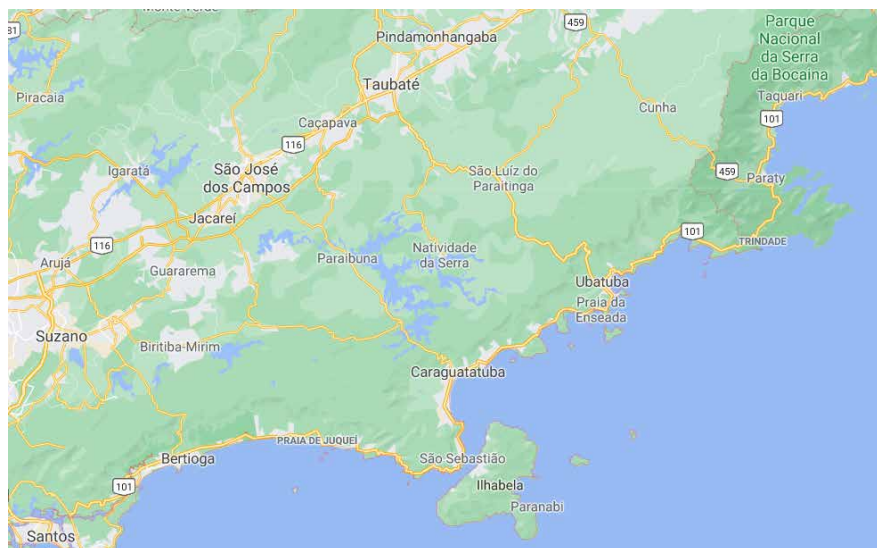
Ao criar um Plano de Abairramento, o PD de Mongaguá ressalta a importância da organização territorial em cidades turísticas, estabelecendo a delimitação dos bairros que compõem o tecido urbano municipal. A divisão territorial do município é um instrumento básico, porém essencial, pois facilita a aplicação de estratégias de planejamento urbano e a execução das ações governamentais como a implementação futura de instrumentos urbanísticos capazes de qualificar determinadas partes do território. As Operações Urbanas Consorciadas (OUC) e as Áreas de Intervenção Urbanas (AIU) são exemplos de aplicações estratégicas em áreas específicas. O artigo 150 do PD de Mongaguá, por sua vez, reforça a importância da gestão democrática ao propor a “ampliação da participação popular, mediante o incentivo à criação de associações de bairros”. Ainda na linha das parcerias, o mesmo artigo prevê a “implantação de um sistema de informações espacial organizado, viabilizando a coleta de dados por bairro através dos setores censitários do IBGE e de outras instituições governamentais e de pesquisa”.

3.2. Região Litoral Norte

3.2.1. Praias paradisíacas, badalação e o potencial turístico náutico da região

As belas praias e as paisagens exuberantes do litoral norte de São Paulo atraem turistas de várias regiões do estado. Opções variadas de acesso entre o litoral norte, a capital e várias cidades importantes do interior do estado, ajudam no desenvolvimento do turismo na região.

Figura 104 - Mapa com as cidades da Região Litoral Norte (Bertioga, São Sebastião, Ilhabela, Caraguatatuba e Ubatuba).



Fonte: google.com/maps

Composto pela Região Metropolitana do Paraíba, Litoral Norte de SP e Baixada Sul Fluminense, o Vale do Paraíba concentra uma parcela significativa do PIB do Brasil. Considerado um “acidente geográfico”, o Vale conta com cidades de grande porte que são importantes emissoras de turistas para o litoral de SP. A maior dessas cidades é São José dos Campos, que possui 530 mil habitantes e tem acesso rápido às cidades do litoral através da Rodovia dos Tamoios (SP-099). Taubaté, Caçapava e Pindamonhangaba, todas localizadas próximas à Via Dutra no Vale do Paraíba, também são cidades emissoras de turistas.

Mogi das Cruzes está localizada na Região do Alto Tietê e tem cerca de 465 mil habitantes. Sua proximidade ao litoral norte se dá por meio da Rodovia Mogi-Bertioga (SP-098) e garante um fluxo intenso de turistas ao litoral.

O acesso ao extremo do litoral norte ainda pode ser feito pela Rodovia Oswaldo Cruz (SP-125), que liga São Luiz do Paraitinga até Ubatuba, ou pela Rodovia Rio-Santos (BR-101), que liga a Baixada Santista a todas essas praias do litoral norte. O acesso a Ilhabela é feito por meio de balsa a partir da cidade de São Sebastião.

Caraguatatuba e Ubatuba são as duas cidades litorâneas situadas mais ao norte e também as mais populosas. Caraguatatuba tem cerca de 115 mil habitantes e Ubatuba quase 90 mil habitantes. São Sebastião conta com aproximadamente 75 mil habitantes e Ilhabela tem 32 mil habitantes. Bertioga é a cidade que fica mais próxima da Baixada Santista e tem cerca de 61 mil habitantes.

Ubatuba conta com uma beleza exuberante distribuída em 80 quilômetros de costa. Com mais de 100 praias e várias cachoeiras, o turista pode se esbaldar com as lindas paisagens que a cidade oferece.

Figura 105 - Praia de Domingas Dias, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 106 - Praia de Domingas Dias, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 107 - Praia Dura, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

A cidade de Ubatuba conta ainda com um patrimônio histórico relevante que pode ser representado pelo Sobrado do Porto ou pela Igreja Exaltação da Santa Cruz Matriz.

Figura 108 - Sobrado do Porto.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 109 - Igreja Exaltação da Santa Cruz Matriz.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 110 - Farol do Cruzeiro, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 111 - Praia do centro, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Ubatuba é uma Estância Balneária desde 1948, mas teve apenas um Plano Diretor e que está sendo revisado. O “Plano Diretor Participativo do Município de Ubatuba” é de 2006 e foi elaborado a gestão do Prefeito Eduardo de Souza Cesar do PSDB. Flávia Pascoal, do PL, foi eleita prefeita em 2020.

Assim como outras cidades do litoral paulista, os nomes Ubatuba e Caraguatatuba tem origem tupi. *Ubá* significa canoa, enquanto *u’ubá* significa cana-do-rio, que é uma gramínea que era utilizada na confecção de flechas pelos índios. Como *tyba* indica “ajuntamento”, o nome da cidade pode significar tanto “ajuntamento de canas-do-rio” quanto “ajuntamento de canoas”. Já Caraguatatuba está relacionada às bromélias (caraguatá), fáceis de serem encontradas na região.

Figura 112 - Logotipo da cidade de Ubatuba com as canoas e os índios.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 113 - Logotipo da cidade de Caraguatatuba com desenho que remete às bromélias.



Fonte: Autora, 2021.

Caraguatá é uma planta filamentosa, genuinamente brasileira, que alimentava lendas e estômagos indígenas desde antes da chegada dos portugueses. A vegetação original e predominante no município é a mata atlântica, sendo que a vegetação nativa remanescente está mais presente na serra de Caraguatatuba. O caraguatá, um tipo de bromélia, vislumbra-se um espetáculo único de transformação, em que, de cor em cor, vai-se metamorfoseando para criar belas flores e, logo mais, frutos.

Figura 114 - Orquídeas na Praia do Capricórnio, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 115 - Orquídeas na Praia do Capricórnio, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 116 - Bromélias (caraguatá) na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 117 - Bromélias (caraguatá) na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Caraguatatuba tem uma situação econômica e social bem diferente da vizinha Ubatuba. Caraguatatuba tem um IDH muito alto e o maior PIB do litoral norte. Foi a primeira cidade decretada como Estância Balneária, em 1947. Tem um Plano Diretor, denominado “Plano Diretor do Município da Estância Balneária de Caraguatatuba”, elaborado em 2011 na gestão do prefeito Antônio Carlos da Silva do PSDB. Aguilar Júnior, do MDB, foi reeleito prefeito em 2020. A cidade teve um Plano Diretor anterior, de 2006.

Localizada na região do Vale do Paraíba Paulista e cerca de 178 km de São Paulo capital, Caraguatatuba foi elevada à categoria de vila em 1770. O crescimento do povoado veio com a chegada de estrangeiros, que se instalaram na Fazenda dos Ingleses e que colocaram Caraguatatuba no mapa das exportações, em especial de *grapefruit* (uma espécie de laranja) e banana, atingindo seu auge nos anos de 1930. Como consequência, houve aumento da população, a formação de trabalhadores agrícolas e artesãos, o surgimento do comércio e o crescimento substancial da arrecadação municipal.

Figura 118 - Centro de Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 119 - Centro de Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

A cidade possui uma boa infraestrutura e conta com uma quantidade grande de equipamentos públicos. Shoppings, universidades particulares, centros de pesquisa e hospitais de ponta têm sede em Caraguatatuba. Isso talvez ajude a explicar os motivos pelos quais sua população é a maior das cinco cidades do litoral norte.

Além das 17 praias, a cidade conta com o Parque Estadual Serra do Mar, que possui lindas paisagens e cachoeiras.

Figura 120 - Praia Martin de Sá, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 121 - Praia Martin de Sá, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 122 - Praia de Mococa, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 123 - Praia de Tabatinga, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

O PD de Caraguatatuba é um dos que mais detalha as formas de uso e ocupação do solo, além de estabelecer diretrizes urbanísticas, chegando a definir os índices de CA, TO e recuos.

Ilhabela é uma ilha de beleza e sua natureza é deslumbrante. Não é à toa que tem esse nome. Tornou-se Estância Balneária em 1948, junto com São Sebastião e Ubatuba. Com cerca de 40 praias distribuídas em 130 quilômetros de costa, Ilhabela atrai uma grande quantidade de turistas no ano todo. Além de opções variadas para o banho de mar, a ilha conta com trilhas, cachoeiras e vários mirantes e decks para apreciar o mar. A cidade possui marinas, píeres e yacht clubs (públicos e particulares) que reforçam sua vocação para o turismo náutico. Ilhabela é conhecida inclusive como a “capital nacional da vela”.

Figura 124 - Deck em Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 125 - Mirante em Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 126 - Mirante em Ilhabela.



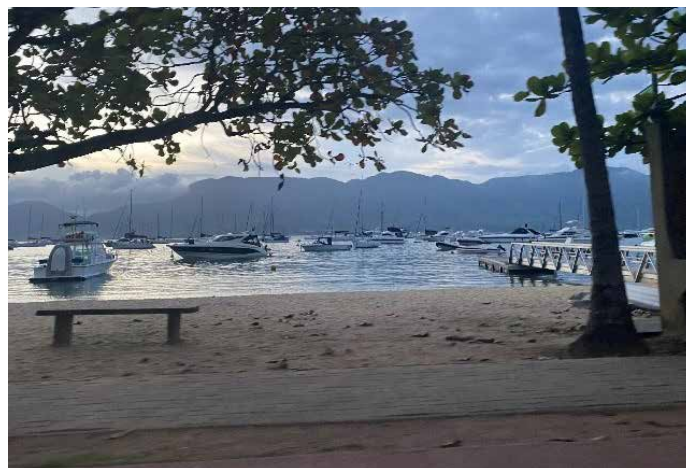
Fonte: Autora, 2021.

Figura 127 - Píer no centro de Ilhabela com restaurantes e lojas.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 128 - Píer para os barcos da Praia do Saco da Capela, em Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

As praias voltadas para o continente são as mais urbanizadas, como Perequê, Itaguaçu, Engenho D'água, Saco da Capela, Centro, Barreiros (sentido norte) e Portinho, Praia Grande, Feiticeira, Julião e do Curral.

Figura 129 - Praia de Perequê, em Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021

Figura 130 - Praia do Curral, em Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

O Centro Histórico de Ilhabela, conhecido como “Vila”, possui uma diversidade de bares e restaurantes e edifícios históricos como a Igreja Nossa Senhora D’Ajuda.

Figura 131 - Edificações históricas do centro abrigam usos comerciais e de serviços, em Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 132 - Igreja Nossa Senhora D'Ajuda, em Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

O Plano Diretor de Ilhabela, que possui parâmetros urbanísticos definidos e regras interessantes para parcelamento do solo, foi elaborado em 2006, na gestão do então prefeito Manoel de Jesus Ferreira do PTB, e é denominado “Plano Diretor de Desenvolvimento Socioambiental do Município de Ilhabela”. Toninho Colucci, do PL, foi eleito prefeito da ilha em 2020.

Dotada das praias mais badaladas do litoral norte, São Sebastião possui mais de 100 quilômetros de litoral e cerca de 40 praias. A cidade passou a ser ocupada pelo público mais jovem que procurava praias mais virgens e com ondas, como as localizadas mais ao sul da cidade. Entre elas: Maresias, Baleia, Barra do Sahy, Barra do Una, Boiçucanga, Boracéia e Camburi. Contudo, as praias mais ao norte, como Cigarras, São Francisco e Centro também são ótimas opções para se banhar e se divertir.

Figura 133 - Praia da Baleia, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

A cidade é formada por três distritos: Maresias, São Sebastião (Sede) e São Francisco de Paula. Além das praias e ilhas no entorno (cerca de cinco), a cidade conta também com atrativos turísticos histórico-culturais diversos, como a Igreja Matriz de São Sebastião, o

Museu de Arte Sacra, o Museu do Mar no Balneário dos Trabalhadores, o Convento da Nossa Senhora do Amparo e o Convento Franciscano. A cidade possui várias igrejas e capelas do período colonial brasileiro, como a Capela São Benedito (Maresias), Capela Caiçara (Toque-Toque Grande), Capela Nossa Senhora Imaculada da Conceição (Boiçucanga), Capela do Sahy (Barra do Sahy) e Capela do Bom Pastor (Boracéia).

Figura 134 - Museu de Arte Sacra, no centro de São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 135 - Igreja Matriz, no centro de São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

O Porto de São Sebastião tem uma movimentação bem menor que o de Santos, mas se destaca em função de sua gestão ambiental. É o primeiro porto a ter um plano contra vazamento de óleo aprovado pelos órgãos ambientais. O nome da cidade se deu em homenagem ao santo católico homônimo. Além disso, foi no dia de São Sebastião (20 de janeiro) que o explorador e navegador Américo Vespúcio atingiu a região em 1502 - expedição essa que terminou no Rio de Janeiro, cidade cujo santo-patrono também é São Sebastião.

O “Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de São Sebastião” é de 2017 e foi elaborado pela atual gestão do Prefeito Felipe Augusto do PSDB (foi reeleito em 2020). É um Plano bem elaborado e conta com diretrizes importantes sobre patrimônio histórico cultural e meio ambiente.

Bertioga é a cidade mais próxima à Baixada Santista e à cidade de Mogi das Cruzes. Tornou-se Estância Balneária em 1993. O nome Bertioga é uma variação da palavra buri-quioca, que, no tupi-guarani significa morada dos macacos grandes. Buriqui é um tipo de macaco muito presente na região, tido como o maior das Américas. O centro da cidade de Bertioga é muito perto do Guarujá. A travessia de balsa, de cerca de 600 metros, leva cerca de 15 minutos. Nessa área fica o Forte de São João de Bertioga. Edificado em 1560, a fortificação sofreu várias reformas ao longo do tempo, sobretudo no século XVIII e 2001. Hoje ele abriga um Museu e é rodeado pelo Parque dos Tupiniquins.

Figura 136 - Forte de São João, em Bertioga.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 137 - Canal de Bertioga.



Fonte: Autora, 2021.

Além das praias e do Forte São João, um outro atrativo da cidade é a Usina Hidrelétrica de Itatinga. Instalada junto ao Rio Itatinga e ao sopé da Serra do Mar, em meio à mata

fechada, a Usina é cercada por uma natureza virgem onde ainda vivem variadas espécies animais. O local atrai também em função de suas construções. A “vila”, em estilo inglês, foi construída para os funcionários com 70 casas dispostas em uma única rua, que ladeavam a via férrea e seu bondinho, comércio, igreja, uma escola fundamental e um clube.

Implantada em uma área de 995 mil m², a Colônia de Férias do Sesc Bertioga é um importante atrativo da cidade. Oferece hospedagem e opção para passar o dia no local a preços acessíveis. Além das piscinas e áreas de lazer, o Sesc oferece atividades artísticas, corporais e de sustentabilidade. E conta ainda com lanchonete, café e restaurante.

Esse importante equipamento de turismo é, na realidade, um divisor de águas no território da cidade. A praia do centro possui uma boa infraestrutura, com calçadão, ciclovia, estacionamento e banheiros.

Figura 138 - Praia do centro de Bertioga.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 139 - Praia do centro de Bertioga.



Fonte: Autora, 2021.

Essa região central tem seu território “parcelado” de uma forma “normal” (malha viária composta por quadras curtas, ruas e calçadas) até a quadra na qual está implantado o Sesc Bertioga. Desse ponto até os limites da cidade de São Sebastião (ao norte) o território

é “dominado” por condomínios fechados residenciais que segregam a cidade do ponto de vista da permeabilidade.

O condomínio mais famoso de todos é o Riviera de São Lourenço, um verdadeiro “oásis” para os paulistas de classe média. Isso porque a praia possui toda uma infraestrutura de apoio, com lojas, bares, restaurantes, casas de veraneio e apartamentos. Apesar de se considerar um “bairro aberto”, seu acesso é controlado e o complexo possui seguranças armados em todo o território. Já entre os rios Guaratuba e Itaguapé todo o território é ocupado por condomínios residenciais de acesso controlado e vigiado. Ou seja, numa extensão de cerca de 8 quilômetros de extensão, apenas os moradores ou hóspedes das casas têm acesso à praia.

Figura 140 - Vista do condomínio Riviera de São Lourenço.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 141 - Vista do condomínio Riviera de São Lourenço.



Fonte: Autora, 2021.

Essa segregação do espaço se reflete na qualidade do Plano Diretor da cidade, que, de longe, é o mais precário de todos os analisados. Elaborado em 1998 pelo então prefeito Luiz Carlos Rachid (PSDB), o Plano encontra-se em revisão. Caio Matheus, do PSDB, foi eleito

em 2020 como novo prefeito de Bertioga. Vale mencionar que a emancipação político-administrativa só ocorreu em 1993, quando foi eleito o primeiro prefeito e criada a Câmara de Vereadores. Até então a cidade era um distrito da cidade de Santos.

3.2.2. Categorias de análise da cidade hospitaleira

3.2.2.1. Planilhas

Tabela 8 - Região Litoral Norte – Ubatuba

UBATUBA				
ESTÂNCIA: Estância Balneária - Lei Estadual 163/1948				
PLANO DIRETOR: Plano Diretor Participativo do Município de Ubatuba				
N.LEI: Lei nº 2892/2006				
N. TÍTULOS E ARTIGOS: 5 Títulos e 290 Artigos				
POPULAÇÃO: 89.747 (IBGE 2018)				
EXTENSÃO TERRITORIAL: 723,829 km²				
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA	LOCAL PLANO DIRETOR			DIRETRIZES
	TÍTULO	CAPÍTULO	ARTIGO	
DIVERSIDADE	I - DAS DIRETRIZES GERAIS		Art. 7	Caracterizar como padrões de qualidade de vida da população o ordenamento do uso e ocupação do solo urbano e rural do Município, bem como os níveis dos índices que caracterizam as condições de saneamento, de segurança, de mobilidade urbana, de saúde, de educação, de emprego e rende e demais aspectos inerentes às aglomerações humanas.
	II - ESTRUTURA ECONÔMICA	I - Do Turismo	Art. 23	Considerar o Turismo como vetor básico de desenvolvimento econômico em razão das características históricas da região e do Município, consolidadas como vocação prioritária no desejo expresso pela vontade popular manifestado nas consultas que precederam a elaboração do Plano Diretor.
			Art. 27	Definir categorias do turismo, como vetor econômico: infraestrutura de apoio ao turismo, serviços turísticos, educação para o turismo, hospedagem, entretenimento, gastronomia, náutica, ecoturismo, turismo esportivo, turismo cultural, instalações e serviços especiais, produção, agricultura, pesca e maricultura, indústria náutica, mineração e biodiversidade.
			Art. 43	Inventariar a oferta existente (de hospedagem).
				Cadastrar e classificar os estabelecimentos dentro dos critérios do Decreto Federal n. 5.406/2005, que regulamenta a atividade turística no país.
				Criar legislação específica para casas de aluguel temporário e multidomicílios, cujos parâmetros serão definidos pelo Código Tributário Municipal e a Lei de Uso e Ocupação do Solo.
				Implantar selo de qualidade e criar material para a divulgação adequada dos meios cadastrados.
			Art. 55	Fomentar a implantação de empresas do ramo da gastronomia.
				Instituir normas e procedimentos para regulamentar e expandir as atividades náuticas sobre atracadores flutuantes, fazendo com que haja a diminuição de espaços para garagens de embarcações no continente, em conjunto com a Capitania dos Portos, observando o disposto na Lei de Zoneamento Costeiro. Seria o caso de reservar um terreno para implantação de um píer, um cais para cruzeiros? E a concorrência de Paraty, cidades próximas do RJ?
	III - POLÍTICAS PÚBLICAS DE QUALIDADE DE VIDA	I - Da Política Urbana (Função Social da Propriedade Urbana)	Art. 127	Adotar uso compatível com as condições de preservação da qualidade do meio ambiente e da paisagem e de preservação do patrimônio histórico-cultural, artístico e arqueológico.
			Art. 154	Intensificar o uso adequado à disponibilidade da infraestrutura urbana de equipamentos e serviços.
			Ordenar o crescimento da Cidade e de suas edificações, mediante a adoção de critérios como volumetria e densidade, condições de suporte do meio ambiente, estruturação do sistema viário, infraestrutura disponível, impacto na vizinhança, integração das atividades rural e urbana, bem como a consolidação de áreas edificadas existentes, com a reurbanização de áreas cujas implantações sejam consideradas irregulares ou inapropriadas.	

DIVERSIDADE	III - POLÍTICAS PÚBLICAS DE QUALIDADE DE VIDA	I - Da Política Urbana (Uso e Ocupação do Solo Urbano)	Art. 154	Zelar pela qualidade do ambiente construído, cuidando da preservação da paisagem natural e histórica, conservação dos ecossistemas, revitalização de áreas de ocupação irregular através de normas específicas para as zonas de assentamento popular, em conformidade com plano urbanístico específico, de maneira a evitar expansão desnecessária e formação de vazios urbanos.
			Art. 157	Dividir o Município em Unidades de Conservação (3) e Macrozonas (6).
		I - Da Política Urbana (Política de Habitação)	Art. 192	Instituir banco de terras para habitação e arquitetura pública para a população de baixa renda.
		II - Das Demais Políticas de Qualidade de Vida	Art. 210	Estimular o envolvimento das Comunidades nas questões relativas à segurança urbana.
			Art. 212	Colaborar para a segurança dos usuários dos espaços públicos municipais; ótimo, mas como?
PERMEABILIDADE	II - ESTRUTURA ECONÔMICA	I - Do Turismo	Art. 46	Propiciar as facilidades de acesso e as informações necessárias para que os turistas e visitantes tenham condições de usufruir a oferta de atrativos turísticos do Município.
	III - POLÍTICAS PÚBLICAS DE QUALIDADE DE VIDA	I - Da Política Urbana (Do Parcelamento)	Art. 130	Efetuar parcelamento compulsório em gleba subutilizada ou não utilizada que possua áreas igual ou superior a 10.000m², com acesso por via pública de guias e sarjetas e que possua em seu interior ou vizinhança imediata infraestrutura de abastecimento de água e fornecimento de energia elétrica.
	III - POLÍTICAS PÚBLICAS DE QUALIDADE DE VIDA	II - Das Demais Políticas de Qualidade de Vida (Da Mobilidade)	Art. 232	Promover a utilização do transporte marítimo com fins econômicos, sociais e turísticos.
LEGIBILIDADE	II - ESTRUTURA ECONÔMICA	I - Do Turismo	Art. 65	Valorizar e promover as diversas manifestações da cultura popular (turismo cultural).
	III - POLÍTICAS PÚBLICAS DE QUALIDADE DE VIDA	I - Da Política Urbana (Das Funções Sociais da Cidade)	Art. 126	Conservar o patrimônio histórico-cultural, artístico, arqueológico e paisagístico, e sua valorização como atrativo turístico.
		I - Da Política Urbana (Da Transferência do Direito de Construir)	Art. 148	Autorizar o direito de construir quando o referido imóvel for considerado de interesse histórico, cultural, ambiental, paisagístico ou social.
		II - Das Demais Políticas de Qualidade de Vida (Da Cultura)	Art. 240	Preservar e restaurar as construções tombadas, bem como aquelas que tenham valor histórico-cultural para Ubatuba.
CONFORTO	III - POLÍTICAS PÚBLICAS DE QUALIDADE DE VIDA	I - Da Política Urbana (Uso e Ocupação do Solo Urbano)	Art. 154	Implantar áreas verdes, de recreação e convivência humana, bem como promover a melhora e manutenção constante daquelas já implantadas.
		I - Da Política Urbana (Política de Habitação)	Art. 192	Ampliar espaços públicos destinados ao lazer da população dos bairros.
		II - Das Demais Políticas de Qualidade de Vida (Meio Ambiente)	Art. 220	Considerar a conservação e a preservação dos aspectos naturais, como apelo fundamental de suporte de uma política de desenvolvimento turístico, econômico e social do Município.
			Art. 222	Impor ao poluidor e ao predador, a obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados e ao usuário, uma contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins lucrativos.
				Resgatar e valorizar formas e mecanismos de uso de recursos naturais culturalmente instalados no Município reconhecendo-os como patrimônio imaterial.
			Art. 225	Utilizar na jardinagem urbana preferencialmente espécies nativas de cada ambiente, a partir de métodos agroecológicos, e que deverá ser coordenada pelas Secretarias do Meio Ambiente e de Agricultura, Pesca e Abastecimento, conjuntamente.

CIDADANIA	II - ESTRUTURA ECONÔMICA	I - Do Turismo	Art. 76	Estabelecer parcerias com institutos de pesquisa e assistência técnica, organizações não governamentais, organizações sociais de interesse público, universidades, associações, governos federal e estadual, Municípios e outras entidades afins (política de agricultura).
			Art. 78	Promover a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no desenvolvimento da atividade, em atendimento ao interesse social (política de pesca e maricultura).
	IV - DA IMPLANTAÇÃO E GESTÃO	I - Dos Instrumentos de Implantação e Gestão	Art. 266	Assegurar o exercício da cidadania.
			Art. 269	Dividir o território em 5 Distritos Administrativos.

Tabela 9 - Região Litoral Norte – Caraguatatuba

CARAGUATATUBA				
ESTÂNCIA: Estância Balneária - Lei Estadual 38/1947				
PLANO DIRETOR: Plano Diretor do Município da Estância Balneária de Caraguatatuba				
N.LEI: Lei Complementar nº 42/2011				
N. TÍTULOS E ARTIGOS: 8 Títulos e 346 Artigos				
POPULAÇÃO: 116.786 (IBGE 2017)				
EXTENSÃO TERRITORIAL: 485,01 km²				
DIVERSIDADE	LOCAL PLANO DIRETOR			DIRETRIZES
	TÍTULO	CAPÍTULO	ARTIGO	
	I - DOS OBJETIVOS E PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS	II - Políticas Urbanas do Município	Art. 6	Racionalizar o uso da infraestrutura instalada, inclusive sistema viário e transportes, evitando sobrecarga ou ociosidade e completando sua rede básica.
				Reduzir os deslocamentos entre a habitação e o trabalho, o abastecimento, a educação e o lazer.
				Garantir planejamento para desenvolvimento da Cidade, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente, tais como: o uso excessivo e inadequado do solo em relação à infraestrutura urbana e áreas de preservação ambiental e a excessiva impermeabilização do solo.
	II - DAS POLÍTICAS PÚBLICAS: OBJETIVOS E DIRETRIZES	I - Desenvolvimento Econômico Social do Município	Art. 14	Promover a espacialização da atividade turística através de um zoneamento turístico do Município, garantindo o acesso público aos atrativos naturais, históricos e culturais, em conformidade com a legislação federal pertinente.
				Consolidar a posição do município como principal polo de eventos e negócios do Litoral Norte de São Paulo.
	III - DO MEIO AMBIENTE E DO DESENVOLVIMENTO URBANO	II - Da Política do Desenvolvimento Urbano (Políticas de Habitação)	Art. 55	Garantir o melhor aproveitamento da infraestrutura instalada e do patrimônio construído, visando maior racionalidade urbana, econômica e paisagística.
				Promover o uso habitacional nas áreas consolidadas e dotadas de infraestrutura, utilizando, quando necessário, os instrumentos previstos na Lei 10.257 (Estatuto da Cidade).
	IV - PLANO URBANÍSTICO AMBIENTAL	I - Elementos Estruturados e Integradores	Art. 75	Estruturar a urbanização do território do Município em torno de 9 (nove) elementos, sendo 4 (quatro) estruturadores e 5 (cinco) integradores: I) Elementos Estruturadores: a) rede hídrica estrutural; b) rede viária estrutural; c) rede estrutural de transporte público; d) rede estrutural de eixos e polos de centralidades; II) Elementos Integradores: a) habitação; b) equipamentos sociais; c) áreas verdes; d) espaço públicos (ponto de encontro informal e local das manifestações da cidadania, presentes em todos os elementos estruturadores e integradores); e) espaços de comércio, serviços e indústria.
			Art. 78	Disciplinar o uso do solo ao longo dos eixos estruturadores, que compõem as redes estruturais, de modo a proporcionar o melhor desempenho das funções sociais previstas para os diversos tipos de elementos estruturadores.
	V - ZONEAMENTO	I - Do Macrozoneamento	Art. 102	Dividir o Território do Município em Macrozonas que visem assegurar a homogeneidade das destinações e ocupações gerais do solo municipal, a saber: I) Macrozona de Proteção Ambiental; II) Macrozona de Desenvolvimento Urbano.
			Art. 105	Definir as zonas de uso e ocupação do solo da Macrozona de Desenvolvimento Urbano, 20 no total.
	VI - DO ORDENAMENTO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	VI- Do Zoneamento sob Regime Especial	Art. 176	Estabelecer as zonas ou áreas sob regime especial: I) Zonas Especiais de Interesse Social; II) Áreas de Desenvolvimento Turístico; III) Zonas de Gerenciamento Especial; IV) Zonas de Áreas de Risco.
			Art. 177	Definir as Áreas de Desenvolvimento Turístico, são 26 no total.
			Art. 181	Desenvolver a urbanização e preservação da orla marítima, objetivando o desenvolvimento turístico das praias, bem como fiscalizar e exigir a adequação de quiosques existentes nestes locais, de acordo com as normas e diretrizes definidas pela Municipalidade em acordo com a SPU.
		VII - Do Uso e Ocupação do Solo	Art. 185-A	Estabelecer Área Estritamente Residencial - ZER, caracterizadas por áreas estritamente residenciais horizontais onde são permitidas as categorias de uso previstas neste artigo, limitado até dois pavimentos.

DIVERSIDADE	VI - DO ORDENAMENTO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	VII - Do Uso e Ocupação do Solo	Art. 186-A	Estabelecer Área Residencial Vertical - ZRV, caracterizadas por áreas estritamente residenciais, onde é permitida a verticalização, são permitidas as categorias de uso previstas neste artigo, utilizando a sigla RMV - residencial multifamiliar vertical.
			Art. 187	Estabelecer Áreas Mista - ZM, que compreende a ocupação de uso residencial associado à atividade de comércio e/ou prestação de serviços, de âmbito local, podendo estar estas atividades na mesma edificação, de acordo com as especificações das categorias residenciais e comerciais e ou prestação de serviços permitidas em cada zona.
			Art. 188	Estabelecer Áreas Misto Vertical - ZMV, caracterizadas por áreas de uso misto de residências, comércios e serviços, admitida a verticalização, serão permitidas as categorias de uso previstas neste artigo, podendo os usos de comércio e serviços desta categoria utilizar conjugadamente 50% das áreas definidas para garagem.
			Art. 189	Estabelecer zonas de Orla Mista (ZOMH) onde é possível construir os usos de comércios e serviços, inclusive hotéis, pousadas, restaurantes e similares, exceto os usos C3, S1, CT4 e CV6.
	VII - DIRETRIZES PARA O USO SOCIAL DA PROPRIEDADE	I - Instrumentos Jurídicos e Políticos Indutores do Uso Social da Propriedade	Art. 203	Utilizar instrumentos jurídicos e políticos para promover, controlar e gerenciar o desenvolvimento urbano nas áreas de adensamento e de preservação, entre eles: I) Instrução de zonas especiais de interesse social; VII) regularização fundiária; VIII) usucapião coletivo.

PERMEABILIDADE	VI - DO ORDENAMENTO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	I - Dos Objetivos e Disposições Gerais	Art. 130	Permitir o desdobro de lotes em todas as Zonas, satisfeitas as seguintes exigências: I) o lote desdobrado deverá ter área mínima igual ou superior a 250m² e frente mínima de 10 metros; II) a frente mínima de cada lote deverá ser de 5m, e lote mínimo de 125m² somente para as ZEIS e para os casos previstos na Lei; III) a frente mínima de cada lote deverá ser de 5m e lote mínimo de 125m² em áreas específicas, desde que não haja nenhuma restrição de ordem legal, admirativa ou judicial.
		II - Do Parcelamento do Solo	Art. 136	Garantir acesso às áreas de uso público, através de vias de circulação e via marginal para pedestres e para veículos; §1º Em casos de áreas à beira-mar, ou seja, situadas a até 500m paralelamente à área de marinha, essas vias serão distantes, entre si, até 200 m, ajustando-se às divisas entre os lotes ou glebas, sempre que possível.
			Art. 137	Garantir o acesso público às praias do Município. Parágrafo único: Para os fins deste artigo, entende-se como impedir o livre acesso às praias, dentre outras, as seguintes hipóteses: I) Fechamento, por qualquer meio, do acesso existente há mais de 1 ano; II) Construção de qualquer tipo de vedação, em local limítrofe com praia, onde não haja acesso, visando preservar a privacidade; III) A construção ou realização de projetos urbanísticos, loteamentos e outras categorias de uso, que não deixem clara e precisa a indicação da passagem livre que possibilite o acesso público à praia, independentemente de qualquer vedação.
			Art. 151	Estabelecer nas glebas uma proporção entre as áreas destinadas ao sistema de circulação, à implantação de equipamentos urbanos e comunitários, bem como a espaços livres de uso público com a densidade de ocupação prevista.
			Art. 140	Providenciar o acesso livre e direto, sem obstáculos, do público à praia, bem como de veículos até o limite da faixa de uso público das praias.

LEGIBILIDADE	III - DO MEIO AMBIENTE E DO DESENVOLVIMENTO URBANO	II - Da Política do Desenvolvimento Urbano	Art. 70	Garantir a qualidade ambiental do espaço público através do controle e equilíbrio visual entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana, proporcionando um ambiente limpo, livre de poluição visual e possibilitando a toda a população a identificação, leitura e apreciação da paisagem e de seus elementos constitutivos.
--------------	--	--	---------	---

CONFORTO	II - DAS POLÍTICAS PÚBLICAS: OBJETIVOS E DIRETRIZES	I - Desenvolvimento Econômico Social do Município	Art. 14	Ampliar os fluxos turísticos, a permanência e o gasto médio dos turistas, mediante a promoção e o apoio ao desenvolvimento de produtos turísticos locais.
			Art. 15	Promover e estimular a melhoria da infraestrutura de apoio à atividade de turismo, respeitando a capacidade de suporte de cada ecossistema, observando a legislação ambiental.
	III - DO MEIO AMBIENTE E DO DESENVOLVIMENTO URBANO	I - Política Ambiental	Art. 42	Ampliar as áreas verdes, em especial nas áreas urbanas, melhorando a relação área verde por habitante.
			Art. 43	Providenciar adequado tratamento da vegetação como elemento integrador na composição da paisagem urbana.

CONFORTO	III - DO MEIO AMBIENTE E DO DESENVOLVIMENTO URBANO	I - Política Ambiental	Art. 43	Fazer a manutenção e ampliação da arborização de ruas, praças, parques e áreas verdes, mediante projetos que priorizem a utilização de espécies características da flora local.
				Revitalizar áreas verdes urbanas, especialmente as de importância cultural e paisagística.
				Viabilizar a criação de instrumentos legais destinados a estimular parcerias entre os setores público e privado para implantação e manutenção de áreas verdes e espaços ajardinados ou arborizados.
	V - ZONEAMENTO	VI - Do Zoneamento sob Regime Especial	Art. 181	Desenvolver a urbanização e preservação da orla marítima, objetivando o desenvolvimento turístico das praias, bem como fiscalizar e exigir a adequação de quiosques existentes nestes locais, de acordo com as normas e diretrizes definidas pela Municipalidade em acordo com a SPU.
	VI - DO ORDENAMENTO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	I - Dos Objetivos e Disposições Gerais	Art. 129	Respeitar a taxa mínima de 20% da área total do lote, de área permeável, em todas as categorias de uso, obedecendo os limites constantes da Lei que dispõe sobre o Zoneamento Ecológico Econômico do Litoral Norte.

Tabela 10 - Região Litoral Norte - Ilhabela

ILHABELA					
ESTÂNCIA: Estância Balneária - Lei Estadual 163/1948					
PLANO DIRETOR: Plano Diretor de Desenvolvimento Socioambiental do Município de Ilhabela					
N.LEI: Lei Complementar nº 421/2006					
N. TÍTULOS E ARTIGOS: 4 Partes, 7 Títulos e 222 Artigos					
POPULAÇÃO: 32.197 (IBGE 2015)					
EXTENSÃO TERRITORIAL: 347,5 km²					
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA	LOCAL PLANO DIRETOR				DIRETRIZES
			CAPÍTULO	ARTIGO	
DIVERSIDADE	I - ORDEAMENTO TERRITORIAL E DA CONSERVAÇÃO AMBIENTAL		I - Estratégia de Estruturação Urbana	Art. 6	Desestimular a expansão urbana e adensamento da ocupação da terra nas áreas distintas dos centros administrativos e de serviços.
					Estimular o desenvolvimento de subcentros, prestadores de serviços públicos e comerciais, nas regiões norte e sul do município com ocupação consolidada, por meio de plano urbanístico específico que garanta a diversidade de serviços básicos à população e com restrições à expansão da mancha urbana.
			II - Ordenamento Territorial e Modelo de Cidade	Art. 7	Regular o uso da terra com vistas à diminuição de deslocamentos de pessoas e veículos e à qualificação do sistema urbano.
					Prever a densificação controlada de alguns bairros, associada à perspectiva de otimização e racionalização dos custos de produção do município, assim como as restrições impostas pelas condições ambientais.
				Art. 8	Estabelecer as “Zonas Ecológicas e Econômicas” - áreas definidas territorialmente e que visam auxiliar o planejamento estratégico do uso do território e as diretrizes para o desenvolvimento social e econômico, considerando a dimensão ambiental versus a promoção econômica.
				Art. 25	Estabelecer as “Áreas Estruturadoras do Modelo Espacial” - áreas que definem o modelo urbanístico da cidade, com tipologias de espaços com qualificações diferenciadas. São elas: Centro Histórico, Corredor Desenvolvimento, Bairros Interiorizados, Comunidades Tradicionais.
			III - Proteção e Qualificação Ambiental	Art. 60	Constituir “Programas da Estratégia de Proteção e Qualificação Ambiental”, incluindo o “Programa de Implantação de Unidades de Conservação Municipal”, que compreende a criação de parques municipais em bairros e locais onde se faz necessária a preservação de ecossistema em processo de degradação pela ocupação humana, visando promover a qualidade ambiental e criar possibilidade de estudos de fauna e flora insular.
				Art. 61	Definir as “Áreas de Relevante Interesse Social” para a promoção da qualidade ambiental as seguintes categorias de espaços livres de construção que podem ser públicos, privados e potencialmente coletivos: I) áreas voltadas para o lazer; II) áreas voltadas para a conservação da natureza; III) áreas voltadas para a conservação do patrimônio histórico, paisagístico e cultural; dentre essas tipologias destacam-se: a) parques municipais; b) praças; c) ruas de pedestres; d) orla marítima; e) praias; h) mirantes; i) monumentos gerais; n) área verde acompanhamento viário.
				Art. 62	Considerar as áreas destinadas para lazer no interior dos bairros, verificando a necessidade de supri-las de segurança e revitalização estética.
			VII - Sustentabilidade do Desenvolvimento	Art. 100	Aplicar um conjunto de ações destinadas a proporcionar o crescimento quantitativo e qualitativo da economia, com especial atenção ao turismo e à preservação ambiental, através do estímulo a atividades geradoras de emprego e renda, da instituição de mecanismos que resultem numa distribuição socialmente justa da renda.
					Suprir a cidade de serviços públicos e de infraestrutura para receber o turista em seus diferentes segmentos nos períodos de alta temporada; combater a sazonalidade do turismo local e regional.
			VIII - Terra Pública e Privada	Art. 110	Garantir o cumprimento da função social da terra, do direito a moradia e do direito de propriedade nas terras do município de Ilhabela.
				Art. 112	Instituir as ZEIS dentro do “Programa de garantia do Direito de Moradia”.

DIVERSIDADE	II - SISTEMA DE PLANEJAMENTO E DOS INSTRUMENTOS DAS AÇÕES	III - INSTRUMENTOS DE REGULAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO NO SOLO		Art. 131	Configurar o regime urbanístico por meio de normas relativas a densificação, regime de atividades, dispositivos de controle das edificações e parcelamento do solo.
	III - NORMAS E FORMAS LEGAIS DE ACOMPANHAMENTO, IMPLEMENTAÇÃO E FISCALIZAÇÃO	ÚNICO - REGIME E CONTROLE DAS ATIVIDADES E EDIFICAÇÕES	II - Dispositivos de Controle das Edificações	Art. 167	Definir dispositivos de controle para a edificação visando a sua adequação às características da zona de implantação, são eles: I) taxa de ocupação (TO); II) coeficiente de aproveitamento (CA); III) regime volumétrico; IV) recuos para ajardinamento e viário; V) garagens e estacionamentos.
				Art. 175	Definir recuos nas edificações, eles delimitam áreas destinadas a assegurar predominância dos elementos naturais sobre os de construção, com vistas à valorização da paisagem insular nas áreas residenciais e proporcionar individualidade e qualidade térmica às residências.
					Isentar de recuo para ajardinamento os imóveis localizados no centro histórico da cidade denominado Vila, precisamente onde há predominância das edificações sem recuo.

PERMEABILIDADE	I - ORDEAMENTO TERRITORIAL E DA CONSERVAÇÃO AMBIENTAL	II - ESTRATÉGIAS	I - Estratégia de Estruturação Urbana	Art. 6	Evitar a abertura de ruas, estradas e vias de acesso que não sejam compatíveis com o zoneamento ecológico-econômico municipal.
					Garantir ao uso público as áreas públicas como praias, costões, calçadas e praças.
			II - Ordenamento Territorial e Modelo de Cidade	Art. 27	Definir o “Corredor de Desenvolvimento Turístico”, que compreende todas as áreas da Orla Marítima ao longo da rodovia SP-131 de todas as ZEIS com malha viária estruturada, onde serão observadas as seguintes diretrizes: II) promover a eficiência do sistema de transporte coletivo urbano reclassificando as vias existentes, sem abertura de novas ruas; VI) promover a navegação como alternativa de mobilidade urbana e estimular a implementação da Hidrovia como alternativa de transporte municipal intermunicipal.
				Art. 38	Desestimular acessos viários aos bairros onde vivem as comunidades tradicionais, mas garantir o acesso pela morbidade de transporte marítimo, nas ZIEs - Zonas de Interesse Específico, que compreendem as áreas onde residem as comunidades tradicionais que deverão ter tratamento adequado às suas características socioculturais.
				Art. 39	Conservar a ocupação sem parcelamento da terra nas ZIEs - Zonas de Interesse Específico.
	Criar mecanismo tributário para evitar a especulação para construção de habitação em áreas vazias onde as condições ambientais e de infraestrutura permitam urbanização na ZUP - Zona a Urbanizar Prioritariamente.				
	II - SISTEMA DE PLANEJAMENTO E DOS INSTRUMENTOS DAS AÇÕES	III - INSTRUMENTOS DE REGULAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO NO SOLO	II - Projetos Especiais	Art. 139	Criar “Projeto Especial” de abrangência local, com adequação de normas quanto ao regime volumétrico, ao Uso da Terra e ao entorno urbano imediato, para Empreendimentos de Impacto Urbano de Primeiro Nível.
					Estabelecer definições urbanísticas para os “Empreendimentos de Impacto Urbano de Primeiro Nível”, tais como: tamanho das glebas.
				Art. 141	Criar “Estudos de Viabilidade Urbanística” para os Empreendimentos de Impacto Urbano, em especial quanto a: I) impactos sobre a infraestrutura urbana; II) impactos sobre a estruturação urbana; III) impactos sobre a paisagem e o ambiente; IV) impactos sobre a estrutura socioeconômica nas atividades não-residenciais.
			Art. 143	Permitir o acesso público aos sítios de valor histórico e paisagístico e nos “Núcleos de Ocupação Rarefeita”.	
III - NORMAS E FORMAS LEGAIS DE ACOMPANHAMENTO, IMPLEMENTAÇÃO E FISCALIZAÇÃO	ÚNICO - REGIME E CONTROLE DAS ATIVIDADES E EDIFICAÇÕES	II -Dispositivos de Controle das Edificações	Art. 177	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 matérias que não obstruam a visibilidade e circulação de ar.	

LEGIBILIDADE	I - ORDEAMENTO TERRITORIAL E DA CONSERVAÇÃO AMBIENTAL	II - ESTRATÉGIAS	I - Estratégia de Estruturação Urbana	Art. 6	Garantir a visibilidade cênica pública e a ambiência da paisagem ao longo da rodovia SP-131.
			II - Ordenamento Territorial e Modelo de Cidade	Art. 27	Preservar a paisagem e sua ambiência, permitindo sua observação pública ao longo da rodovia SP-131, no “Corredor de Desenvolvimento Turístico” que compreende todas as áreas da Orla Marítima ao longo da rodovia com malha viária estruturada.
				Art. 39	Tombar os ranchos de canoa na Orla Marítima como um todo, vegetação de restinga, assim como o sistema de arruamento entre as casas, proibindo muros e cercas nos bairros das comunidades, localizados na ZIE - Zona de Interesse Específico.
					Tombar as trilhas tradicionais de perambulação entre as comunidades tradicionais permitindo o seu uso eco turístico, localizados na ZIE - Zona de Interesse Específico.
					Estabelecer o “Programa de Requalificação Urbana”, que compreende um melhor aproveitamento e uso racional do solo urbano, garantindo pleno atendimento de serviços, buscando cumprir a função social da propriedade.
					Tombar bens imóveis de valor histórico a partir de estudos realizados em parceria entre o poder municipal e o CONDEPHAAT.
					Incentivar a preservação de sítios arqueológicos e históricos, com base na legislação federal e estadual.
			III - Proteção e Qualificação Ambiental	Art. 60	Conceber um partido arquitetônico para o centro histórico, chamado Vila, que seja objeto de concurso nacional para profissionais da área.
	Constituir o “Programa de Melhoria da Qualidade Visual da Paisagem Urbana”, que tem por objetivo promover e disciplinar a execução do tratamento paisagístico e de comunicação visual no município.				
	Criar Lei específica que discipline a comunicação visual e audiovisual no município.				
II - SISTEMA DE PLANEJAMENTO E DOS INSTRUMENTOS DAS AÇÕES	III - INSTRUMENTOS DE REGULAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO NO SOLO	IV - Regulamentação da Sinalização	Art. 161	Regulamentar os elementos de sinalização (toda a gama de letreiros, inscrições, placas, faixas, painéis, cartazes destinados à publicidade, identificação, anúncio e promoção de caráter generalizado) visando a minimizar ou eliminar interferências indesejáveis sobre os recursos paisagísticos locais, fundamentais para a promoção da atividade turística em Ilhabela.	
III - NORMAS E FORMAS LEGAIS DE ACOMPANHAMENTO, IMPLEMENTAÇÃO E FISCALIZAÇÃO	ÚNICO - REGIME E CONTROLE DAS ATIVIDADES E EDIFICAÇÕES	II -Dispositivos de Controle das Edificações	Art. 170	Isentar do cômputo do índice de coeficiente de aproveitamento (CA) as áreas destinadas à preservação do patrimônio cultural nas edificações tombadas e inventariadas, nos termos de Lei específica.	
			Art. 174	Respeitar a altura máxima da edificação em 8 metros, medidos a partir de uma reta paralela obtida a partir do traçado natural do terreno, fazendo com que as edificações acompanhem o relevo natural. §1º Todas as edificações deverão obedecer ao limite máximo de dois andares; §2º A utilização de pilotis deverá obedecer a altura máxima de 3,5m contidos nos 8m de altura da construção.	

CONFORTO	I - ORDEAMENTO TERRITORIAL E DA CONSERVAÇÃO AMBIENTAL	I - DEFINIÇÕES E PRINCÍPIOS		Art. 4	Valorizar as áreas livres de construção como prioridade diante das tipologias de ocupação e áreas de concentração de infraestrutura, valorizando o uso social e as referenciais espaciais dos ilhéus.
		II - ESTRATÉGIAS	II - Ordenamento Territorial e Modelo de Cidade	Art. 27	Valorizar a área da chegada da balsa e trecho viário que liga ao centro histórico por meio de intervenções que valorizem e restaurem a paisagem, tais como corredores arborizados, recuos das calçadas e regulamentação dos anúncios e sinalizações (localizadas no Corredor de Desenvolvimento Turístico).
					Investir na circulação de baixo impacto criando gabarito para recuos das calçadas para pedestres e ciclovias (localizadas no Corredor de Desenvolvimento Turístico).
				Art. 31	Qualificar prioritariamente o Sistema de Áreas Livres de Construção e de referência para os moradores da cidade, conforme diretrizes desse Plano.
				Art. 37	Estabelecer as “Áreas de Interesse da Municipalidade” - áreas públicas ou privadas, destinadas a fins comunitários e administrativos, definidas neste plano como: IV) áreas para criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes; V) criação de Unidades de Conservação ou proteção ambiental; VI) áreas de interesse histórico, cultural e paisagístico.

CONFORTO	I - ORDEAMENTO TERRITORIAL E DA CONSERVAÇÃO AMBIENTAL	II - ESTRATÉGIAS	II - Ordenamento Territorial e Modelo de Cidade	Art. 38	Constituir "Programa de Valorização das Áreas Livres de Construção e Espaços Públicos" por meio de criação de parques municipais, valorização da orla e da Vila.
			III - Proteção e Qualificação Ambiental	Art. 50	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.
				Art. 52	Construir um sistema de pequenas barragens em sequência integradas aos cursos d'água de modo a armazenar as águas pluviais e permitir um sistema de tratamento único por sub-bacia para as novas instalações da rede de abastecimento de água.
				Art. 59	Apresentar em todo projeto de uso e ocupação da terra um plano de tratamento de esgoto, água servida, efluentes etc., previamente aprovado pelo órgão público competente.
				Art. 60	Instituir o "Programa de recuperação e descontaminação dos cursos d'água", que compreende conjunto de ações que visam à recuperação e promoção da qualidade de vida nas áreas mais carentes de infraestrutura do município.
				Art. 62	Projetar para os bairros espaços livres de construção para lazer, considerando diferentes tipos de equipamentos e faixa etária variada da população.
					Exigir plantio de árvores nativas na proporção de uma unidade para cada 200m² de terreno quando esse for edificado. Considerar áreas institucionais, mesmo que pequenas, para projetos paisagísticos em cada bairro, incluindo arborização, equipamentos condizentes com o tamanho das áreas: sempre que possível, considerando o valor estético nas intervenções onde serão implantados.

CIDADANIA	I - ORDEAMENTO TERRITORIAL E DA CONSERVAÇÃO AMBIENTAL	II - ESTRATÉGIAS	III - Proteção e Qualificação Ambiental	Art. 57	Realizar estudo e monitoramento do comportamento climático do arquipélago através de parcerias com universidades e/ou institutos de pesquisa, visando a orientar programas de conservação e economia do turismo.
				Art. 60	Constituir o “Programa de monitoramento das águas continentais e marinhas”, que compreende um conjunto de ações de pesquisa e análise, em parceria com outras instituições públicas ou privadas visando ao conhecimento e divulgação da qualidade das águas na região voltadas para prevenção e controle da qualidade da água por toda a população residente e visitante no município e a preservação da fauna e flora marinhas para as gerações futuras.
				Art. 62	Estabelecer regras de uso para os espaços livres destinado ao lazer, responsabilizando a população pela utilização correta das áreas e equipamentos, estimulando-a a seguir as regras de uso.
	Criar, dentro do sistema de gestão do planejamento, uma Comissão de Espaços Livres, responsável por verificar áreas portuárias, possibilidades de implantação, projetos paisagísticos, segurança e assuntos relacionados aos espaços livres.				
	II - SISTEMA DE PLANEJAMENTO E DOS INSTRUMENTOS DAS AÇÕES	I - SISTEMA MUNICIPAL DE GESTÃO DE PLANEJAMENTO		Art. 115	Criar o “Sistema Municipal de Gestão do Planejamento para o desenvolvimento socioambiental - SMGP” como um processo contínuo, dinâmico e flexível, que tem como objetivos: II) criar canais de participação da sociedade na gestão municipal através dos Conselhos Municipais; III) garantir o gerenciamento eficaz direcionado à melhoria da qualidade de vida e do ambiente; VI) criar canais de participação popular através de entidades civis e empresariais, associação de moradores, organizações não governamentais entre outras.
				Art. 120	Informar e orientar acerca de toda e qualquer legislação urbanística e ambiental municipal.
			I - Estrutura e Atribuições do Sistema Municipal de Gestão do Planej. Desenvolvimento Socioambiental		Art. 121
		Implementar programas e projetos através da aplicação dos instrumentos de ordenação do solo urbano e da promoção de convênios ou acordos públicos e/ou privados.			

Tabela 11 - Região Litoral Norte – São Sebastião

SÃO SEBASTIÃO				
ESTÂNCIA: Lei Estadual 163/1948				
PLANO DIRETOR: Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de São Sebastião (PDDI)				
N.LEI: Lei Complementar n. 15/2017				
N. TÍTULOS E ARTIGOS: 5 Títulos e 179 Artigos				
POPULAÇÃO: 73.942 (IBGE 2010)				
EXTENSÃO TERRITORIAL: 399,68 km²				
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA	LOCAL PLANO DIRETOR			DIRETRIZES
	TÍTULO	CAPÍTULO	ARTIGO	
DIVERSIDADE	I- DA CONCEITUAÇÃO, FINALIDADE, ABRANGÊNCIA E OBJETIVOS GERAIS	II - Dos Princípios e Objetivos Gerais	Art. 10	Priorizar a atividade turística em seus diversos segmentos, como possibilidade de desenvolvimento sustentável do município.
			Art. 11	Elevar a qualidade de vida da população e elevar a qualidade do ambiente urbano, por meio da preservação dos recursos naturais e da proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico.
				Racionalizar o uso e ampliar a infraestrutura urbana, em particular o sistema viário e de transportes, evitando sua sobrecarga ou ociosidade.
				Prevenir distorções e abusos no desfrute econômico da propriedade urbana e coibir o uso especulativo da terra como reserva de valor, de modo a assegurar o cumprimento da função social da propriedade.
		III - Da Função Social da Propriedade	Art. 13	Distribuir os usos e intensidades de ocupação do solo de forma equilibrada em relação à infraestrutura disponível, aos transportes e ao meio ambiente, de modo a evitar ociosidade e sobrecarga dos investimentos coletivos.
				Intensificar a ocupação do solo e do direito de construir condicionada à ampliação da capacidade de infraestrutura e às condições de qualidade do ambiente urbano, conservação dos recursos ambientais e do ambiente costeiro (terrestre e marinho).
				Utilizar de forma adequada os espaços urbanos dotados de infraestrutura urbana e controlar seu adensamento populacional.
	II - DAS POLÍTICAS PÚBLICAS	I - Do Desenvolvimento Econômico e Social	Art. 15	Sintonizar o desenvolvimento da cidade e sua polaridade como centro de turismo, serviços e comércio com o desenvolvimento social e cultural e a proteção aos recursos naturais.
			Art. 16	Promover e potencializar o turismo de navios e cruzeiros.
			Art. 17	Articular, junto ao poder público, a implantação do Terminal Turístico de Passageiros para navios de cruzeiros, com capacidade para 2 mil pessoas/dia.
			Art. 18	Fomentar todos os segmentos do turismo como: turismo da melhor idade, científico-acadêmico, negócios, esportivo, gastronômico, náutico, cultural, religioso e para pessoas com necessidades especiais no âmbito regional interestadual e internacional.
			Art. 19	Diversificar ao máximo as alternativas de turismo, de modo a atrair investimentos e turistas não apenas em períodos de alta estação e feriados.
				Fomentar o consumo relacionado ao turismo, aumentando o tempo de permanência e o gasto médio do turista na região.
			Art. 20	Reurbanizar praças e espaços públicos de forma a manter as características pitorescas do centro histórico.
		II - Do Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano	Art. 56	Implantar Terminal Pesqueiro Público no município de São Sebastião.
			Art. 58	Implantar Mercado Municipal nas áreas do Centro, Costa Norte e Costa Sul para vendas a varejo.
			Art. 59	Construir 13 boxes de comercialização (peixe) nas praias de: Enseada, Francisco, Pontal da Cruz, Centro, Toque-Toque Pequeno, Toque-Toque Grande, Paúba, Maresias, Boiçucanga, Barra do Sahy, Juquehy, Barra do Uma e Boraceia.
			Art. 67	Possibilitar o uso social do solo urbano conforme estabelece o “Estatuto da Cidade”.

DIVERSIDADE	II - DAS POLÍTICAS PÚBLICAS	II - Do Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano	Art. 68	Organizar o território em cinco Unidades Espaciais de Planejamento (UEP): Enseada, Centro, Maresias, Boiçucanga e Juquehy.
			Art. 71	Estabelecer o Zoneamento Ecológico Econômico (ZEE) que abrange o território municipal terrestre e marítimo.
			Art. 74	Estruturar o território municipal em duas macrozonas: Macrozona de Proteção Ambiental (Z1T e Z2T) e Macrozona de Urbanização (Z4T e Z5T).
			Art. 78	Promover a ocupação dos vazios urbanos de modo a evitar ociosidade do solo urbano edificável em áreas dotadas de infraestrutura urbana adequada mediante a aplicação de instrumentos urbanísticos, a exemplo do IPTU Progressivo e da Desapropriação com Títulos da Dívida Pública, a partir da definição de critérios mínimos para a subutilização.
				Estimular o crescimento da cidade na área já urbanizada, dotada de serviços e infraestrutura e equipamentos, otimizando a capacidade de suporte já instalada.
				Promover o controle construtivo em áreas com infraestrutura viária saturada ou em processo de saturação.
		III - Da Paisagem Urbana e do Uso do Espaço Público	Art. 96	Estabelecer que a classificação do sistema viário deverá ser base usada como referência para a política de uso do solo e para a definição das prioridades.
			Art. 99	Promover a qualidade ambiental do espaço público.
				Ordenar e qualificar o espaço público.
			Art. 102	Promover a preservação dos espaços públicos livres, que proporcionam à população o contato com ambientes naturais, amenizando o ambiente urbano construído.
				Compatibilizar o uso dos espaços públicos com sua vocação e demais funções, valorizando sua importância para a circulação e encontro da população.
	III - DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO - AMBIENTAL	I - Das Macrozonas e Macroáreas	Art. 103	Promover a implantação e adequação da infraestrutura urbana necessária para o deslocamento e convívio da população.
				Implementar normas e critérios para a implantação de atividades, equipamentos de infraestrutura de serviços públicos, mobiliário urbano e outros elementos.
				Regulamentar o uso e a implantação de equipamentos de infraestrutura de serviços públicos de superfície, aérea e de subsolo nos espaços públicos.
				Possibilitar a outorga, concessão ou permissão de uso de espaços públicos do Município para a implantação de equipamentos de infraestrutura de serviços públicos, mobiliário urbano e outros elementos.
			Art. 104	Dividir o município em 2 macrozonas: I) Macrozona de Proteção Ambiental; II) Macrozona de Urbanização.
				Dividir a Macrozona da Proteção Ambiental em 2 macroáreas: i) Macroárea de Proteção Ambiental; ii) Macroárea de Conservação Ambiental
			Art. 109	Estipular para a Macroárea de Proteção Ambiental: CA Básico máx. de 0,1; TO de 10%; Taxa de Permeabilidade 90%; Lote mínimo de 10.000m².
			Art. 111	Estipular para a Macroárea de Conservação Ambiental: CA Básico (Residencial) máx. de 0,1; CA Básico (Turístico) máx. de 0,2; TO de 20%; Taxa de Permeabilidade 80%; Lote mínimo de 5.000m²; Área construída máx.(turismo): 1.000m².
			Art. 115	Dividir a Macrozona de Urbanização em 4 macroáreas: i) Macroárea de Qualificação Urbana; ii) Macroárea de Estruturação e Uso Logístico; iii) Macroárea de Urbanização Consolidada; iv) Macroárea de Urbanização Condicionada e Turismo Sustentável.
			Art. 116	Estipular para a Macroárea de Qualificação Urbana: lote mínimo de 125m² com a possibilidade de construção de 1 unidade residencial por lote isolado; CA bas. 1,0; CA max. 1,0; CA min. 0,30; TO: 0,60; TP (taxa permeabilidade): 0,30.
			Art. 118	Permitir o uso misto na Macroárea de Qualificação Urbana visando ao atendimento da população local com comércio e serviços.
			Art. 120	Estipular para a Macroárea de Estruturação e Uso Logístico: lote mínimo de 200m²; CA bas. 1,0; CA max. 1,0; CA min. 0,30; TO: 0,60; TP: 0,30.
			Art. 121	Propiciar ao município a organização de áreas de suporte à produção industrial, serviços de logística e atividades portuárias.

DIVERSIDADE	III - DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO - AMBIENTAL	I - Das Macrozonas e Macroáreas	Art. 122	Estipular as seguintes edificações para serem implantadas na Macroárea de Estruturação e Uso Logístico: galpões, pátios de estocagem de contêineres para apoio à área portuária; oficinas e empresas voltadas à logística e suporte ao Porto Seco, Petrobrás e Terminal Aquaviário de São Sebastião.
			Art. 125	Estipular para a Macroárea de Urbanização Consolidada: lote mínimo de 250m²; CA bas. 1,0; CA max. 1,0; CA min. 0,30; TO: 0,60; TP: 0,30.
			Art. 126	Estabelecer políticas urbanas para territórios consolidados da Macroárea de Urbanização Consolidada visando a potencializar o aproveitamento da infraestrutura instalada.
				Promover a qualificação urbana e dinamizar o uso residencial, comercial e de serviços para a população local na Macroárea de Urbanização Consolidada.
			Art. 128	Estipular para a Macroárea de Urbanização Condicionada e Turismo Sustentável: lote mínimo residencial e/ou comercial na Costa Norte de 250m²; lote mínimo residencial na Costa Sul de 400m²; lote mínimo comercial na Costa Sul de 300m²; CA bas. 1,0; CA max. 1,0; CA min. 0,30; TO: 0,60; TP: 0,30.
			Art. 129	Ordenar a utilização de áreas de transição da Macrozona de Proteção Ambiental para a Macrozona de Urbanização, e de condicionar a ocupação já existente, com a finalidade de manter o padrão urbanístico e um maior controle urbanístico.
				Proteger territórios com maior fragilidade ambiental, presença de ativos ambientais significativos para o turismo de praias e veraneio, de acordo com a capacidade de suporte instalada de infraestrutura de saneamento ambiental e viária.
			Art. 130	Instituir para a Macroárea de Urbanização Condicionada e Turismo Sustentável Áreas Especiais de Expansão Urbana Dirigida.
		II - Das Diretrizes para a Elaboração do Zoneamento Municipal	Art. 133	Proporcionar uma maior convergência das tipologias e parâmetros urbanísticos em todo o território municipal, com o objetivo de facilitar a compreensão da legislação de uso do solo pelos munícipes e usuários, e com a manutenção dos padrões construtivos existentes.
			Art. 134	Estabelecer os seguintes parâmetros urbanísticos: Coeficiente de Aproveitamento Construtivo de no máximo 1,0; Taxa de Ocupação - manutenção dos valores máximos entre 0,5 a 0,8 para a Costa Sul e a Costa Norte; lote mínimo na Costa Norte de 125m² para novos loteamentos, permitindo-se apenas uma unidade por lote; lotes mínimos de 300m² e 600m² nas Zonas Comerciais da Costa Sul; lote mínimo residencial de 400m² na Costa Sul; lote mínimo de 600m² na Área Especial de Expansão Urbana Dirigida localizada na Praia da Baleia, nas demais Área Especial de Expansão Urbana Dirigida o lote mínimo a ser respeitado deverá ser de 1000m²; excetua-se o lote mínimo para loteamentos destinados a suprir a demanda de habitação de interesse social, para o mínimo de 125m² em áreas de ZEIS e AEIS; nas Macroáreas de Qualificação Urbana o lote mínimo para novos loteamentos será de 125m² na costa norte e centro, com possibilidade de recepção apenas uma unidade habitacional por lote existente.
		IV - Política de Urbanização e Diretrizes Espaciais de Desenvolvimento Urbano	Art. 146	Sustentar a diversificação da economia local mediante objetivos urbanísticos e ambientais que possibilitem a inserção territorial adequada dos segmentos de turismo, portuários e atividades relacionadas ao petróleo e gás na economia local.
				Subdividir o território municipal em unidades espaciais para fins de planejamento, administração regionalizada, localização de equipamentos e serviços e organização da comunidade com vistas ao processo participativo.
				Estabelecer políticas de áreas, consistentes na caracterização com uma destinação principal de espaços do território municipal, segundo suas respectivas vocações funcionais, posições geográficas e topológicas.
			Art. 147	Racionalizar de forma sustentável a atividade tradicional do veranismo desenvolvida no Município, com aumento dos requisitos ambientais a serem observados e adoção de padrões de excelência urbanística e arquitetônica nos empreendimentos do setor.
				Definir macrozoneamento territorial com a definição de políticas urbanas adequadas às características físicas, socioambientais e de ocupação similares, com o objetivo de definir diretrizes e metas que promovam o desenvolvimento urbano sustentável;

PERMEABILIDADE	II - DAS POLÍTICAS PÚBLICAS	II - Do Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano	Art. 78	Vedar a aprovação de qualquer edificação que implique em deslocamento de divisa de terreno a beira-mar e/ou que tenha como referência a Linha de Preamar Médio a ser definida e homologada pelo SPU, propiciando o avanço de suas divisas sobre a praia, bem de uso comum do povo.
			Art. 87	Estabelecer lote mínimo de 125m² no caso de implantação de novos loteamentos, para regularização de HIS em áreas que estejam inseridos na Macrozona de Qualificação Urbana.
			Art. 89	Incentivar a fruição e o uso público dos imóveis tombados.
			Art. 92	Criar um sistema bimodal de deslocamento da cidade, objetivando o atendimento da demanda sazonal e redução de custos operacionais e de impactos ambientais.
				Implantar centros de baldeação e de transferência de passageiros.
				Garantir a existência de trilhas de perambulação entre praias, com especial destaque para os bairros de populações tradicionais.
			Art. 94	Implantar programas de garagens e estacionamento.
	Implantar píeres e marinas para incentivar o transporte por navegação da cabotagem, visando à mobilidade urbana e ao turismo.			
	III - DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO - AMBIENTAL	I - Das Macrozonas e Macroáreas	Art. 110	Vedar a abertura de vias de acesso para circulação terrestre de veículos automotores e a impermeabilização do solo na Macroárea de Proteção Integral.
			Art. 112	Condicionar a abertura de novas vias de comunicação terrestre e melhorias nas já existentes Macroárea de Conservação Ambiental à apresentação de estudos de impacto ambiental, vedado o uso de materiais que impermeabilizem o leito carroçável.

LEGIBILIDADE	I- DA CONCENTUAÇÃO, FINALIDADE, ABRANGÊNCIA E OBJETIVOS GERAIS	II - Dos Princípios e Objetivos Gerais	Art. 10	Reverter as tendências predatórias de expansão da cidade que vêm pondo em risco as paisagens mais valorizadas do Município, que são suas praias e costões, cachoeiras e florestas de planície e de encosta.
		III - Da Função Social da Propriedade	Art. 13	Melhorar a paisagem urbana, preservar os sítios históricos, os recursos naturais e, em especial, os mananciais de abastecimento de água do Município.
	II - DAS POLÍTICAS PÚBLICAS	I - Do Desenvolvimento Econômico e Social	Art. 15	Desenvolver de forma participativa, regulamentar e implantar política pública de identidade visual municipal, por meio de programas e ações visando a abordar de forma integrada. Estabelecer padrões e parâmetros de identidade estético-visual de mobiliário, equipamentos e sinalização urbana.
			Art. 19	Caracterizar os mirantes, tornando-os atrativos turísticos e incentivar estruturas de apoio ao turismo de contemplação por meio da qualificação dos espaços dotados de mirantes, ampliando sua utilização como atrativo turístico.
		II - Do Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano	Art. 41	Promover a preservação do patrimônio cultural edificado e dos sítios históricos, mantendo suas características originais e sua ambiência na paisagem urbana, por meio de tombamento ou outros instrumentos, e orientar e incentivar o seu uso adequado.
				Estabelecer normas, padrões, restrições e incentivos ao uso e ocupação dos imóveis, públicos e privados, considerando os aspectos do meio ambiente natural, cultural e edificado, compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental.
				Orientar e incentivar o uso adequado do patrimônio, dos sítios históricos e da paisagem urbana.
				Estabelecer incentivos construtivos e fiscais visando à preservação, conservação e recuperação do patrimônio cultural e ambiental.
			Art. 67	Promover o crescimento sustentado com emprego e renda ao longo de todo o município, garantindo a manutenção da paisagem em cada anfiteatro natural que compõe o cenário do município.
			Art. 81	Aplicar em todo o município a altura máxima de 9 metros. Medidos a partir do nível piso mais baixo da edificação até o ponto mais alto da cumeeira ou laje do telhado, excluído o reservatório de água elevado, cuja altura não poderá ultrapassar os 12 metros. Parágrafo único: isso não se aplica para o caso de equipamentos industriais ou portuários.
Art. 89	Elaborar estudos e fixar normas para as áreas envoltórias de bens tombados, contribuindo para a preservação da paisagem urbana.			

LEGIBILIDADE	II - DAS POLÍTICAS PÚBLICAS	II - Do Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano	Art. 89	Prever a utilização de instrumentos da política urbana para áreas que incluem edificações ou conjunto de edificações de preservação histórica ou ambientais, tais como: Operações Urbanas Consorciadas, Transferência do Direito de Construir. Isso vale desde que os imóveis de valor cultural estejam sujeitos a condições especiais de uso e ocupação definidas pela Prefeitura Municipal, e que esteja garantida a integridade do patrimônio artístico ou histórico e sua fruição por parte da população.
				Criar o Museu da Cidade, na região central, reunindo a trajetória política, econômica e cultural do município.
		III - Da Paisagem Urbana e do Uso do Espaço Público	Art. 90	Utilizar as legislações municipais de tombamento ou registro para proteção dos bens culturais tangíveis, intangíveis e áreas de interesse arqueológico que são referências culturais.
				Mapear e inventariar bens culturais tangíveis, intangíveis, patrimônio ambiental, arquitetônico e artístico, formando cadastros de dados informatizados.
			Art. 99	Propiciar ao cidadão o direito de usufruir a paisagem.
				Possibilitar ao cidadão a identificação, leitura e compreensão da paisagem e de seus elementos constitutivos, públicos e privados.
				Fornecer uma identidade urbana, promovendo a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano.
			Art. 100	Promover o ordenamento dos componentes públicos e privados da paisagem urbana, assegurando o equilíbrio visual entre os diversos elementos que a constituem.
				Favorecer a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano.
			Art. 101	Consolidar e promover a identidade visual do mobiliário urbano, equipamentos e serviços municipais, definindo, padronizando e racionalizando os padrões para sua melhor identificação, com ênfase na funcionalidade e na integração com a paisagem urbana.
				Identificar e definir uma identidade estética e visual da paisagem urbana dos vários bairros e regiões que compõem o município.
				Discutir e propor normas, padrões e programas de intervenções visando à valorização estética da paisagem urbana do município.

CONFORTO	II - DAS POLÍTICAS PÚBLICAS	I - Do Desenvolvimento Econômico e Social	Art. 19	Propor e desenvolver proposta de projeto de urbanização junto à orla de Boracéia, visando criar um polo turístico constituído por equipamentos, serviços e comodidades aos turistas visitantes, estacionamentos, centros de informações, estabelecimentos de comércio, praça de alimentação, e outras atividades, e oportunidades de emprego e renda aos moradores locais deste bairro e bairros vizinhos.
		II - Do Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano	Art. 42	Implantar Parques Lineares em fundos de vale e implantar novas Unidades de Conservação municipais nas áreas de encostas florestadas do município, dotados de infraestrutura comunitária de lazer, bem como desestimular a ocupação irregular de áreas impróprias, sujeitas a restrições impostas pela legislação ambiental, por risco geológico, e de inundação.
			Art. 49	Condicionar a aprovação dos novos loteamentos à implantação de equipamentos públicos de abastecimentos de água, serviços de esgoto, energia elétrica, coleta de águas pluviais, rede telefônica e gás canalizado, conforme o disposto na Lei Federal 6.766/79.
			Art. 63	Promover a arborização viária das vias públicas e dos passeios públicos, com ampliação da área permeável, bem como da preservação e da recuperação das áreas com interesse para drenagem, e da divulgação à população sobre a importância, ao meio ambiente, da permeabilidade do solo e do respeito à legislação vigente sobre o assunto.
	III - DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO - AMBIENTAL	I - Das Macrozonas e Macroáreas	Art. 112	Condicionar a aprovação de qualquer empreendimento na Macroárea de Conservação Ambiental à apresentação de projeto de saneamento básico, incluindo lixo, água e esgoto e à apresentação de projeto de construção propriamente dito.

CIDADANIA	I- DA CONCENTUAÇÃO, FINALIDADE, ABRANGÊNCIA E OBJETIVOS GERAIS	II - Dos Princípios e Objetivos Gerais	Art. 11	Permitir a participação da iniciativa privada em ações relativas ao processo de urbanização, mediante o uso de instrumentos urbanísticos diversificados, quando for de interesse público e compatível com a observação das funções sociais da Cidade.
	II - DAS POLÍTICAS PÚBLICAS	I - Do Desenvolvimento Econômico e Social	Art. 19	Conscientizar a comunidade local e turistas sobre a importância da preservação do patrimônio histórico-cultural da cidade de São Sebastião, promovendo campanhas socioeducativas em parceria com a Secretaria de Educação, Meio Ambiente e demais órgãos municipais.
			Art. 70	Desenvolver para cada Unidade Espacial de Planejamento (UEP) um plano estratégico urbanístico específico, elaborado por meio de processo participativo de discussão, envolvendo representantes ou membros do Poder Público e Sociedade Civil, por meio das associações de moradores dos bairros e das comunidades constituintes da unidade, e em conformidade com as disposições deste Plano Diretor, do Estatuto da Cidade, das Resoluções do Conselho das Cidades e outras aplicáveis.
		II - Do Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano	Art. 83	Criar condições para a participação da iniciativa privada na produção da HIS.
			Art. 90	Propiciar a participação da sociedade civil na definição das ações e prioridades e no controle social da política habitacional.
		III - Da Paisagem Urbana e do Uso do Espaço Público	Art. 100	Incentivar a participação e a gestão da comunidade na pesquisa, identificação, preservação e promoção do patrimônio histórico, cultural, ambiental e arqueológico.
				Promover a participação da comunidade na identificação, valorização, preservação e conservação dos elementos significativos da paisagem urbana.
	IV - SISTEMA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO		Art. 162	Conscientizar a população a respeito da valorização da paisagem urbana como fator de melhoria da qualidade de vida, por meio de programas de educação ambiental e cultural.
				Estimular e garantir a participação da comunidade nas tomadas de decisão sobre os desenvolvimentos e a organização territorial e espacial do Município.
			Art. 164	Estabelecer medidas adequadas visando a evitar a deformação especulativa do valor da terra e a existência de vazios urbanos em áreas dotadas de infraestrutura.
				Definir como Planos específicos (para além do Plano Diretor e Planos Plurianuais): planos temáticos; planos urbanísticos e planos setoriais.

Tabela 12 - Região Litoral Norte – Bertioga

BERTIOGA			
ESTÂNCIA: Estância Balneária - Lei Estadual 8.512/1993			
PLANO DIRETOR: Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentado de Bertioga			
N.LEI: Lei n. 315/1998			
N. TÍTULOS E ARTIGOS: 7 Capítulos e 45 Artigos			
POPULAÇÃO: 61.736 (IBGE 2018)			
EXTENSÃO TERRITORIAL: 490,148 km²			
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA	LOCAL PLANO DIRETOR		DIRETRIZES
	CAPÍTULO	ARTIGO	
DIVERSIDADE	II - Dos Objetivos e das Diretrizes Básicas	Art. 3	Racionalizar o uso do solo para a perfeita adequação da mancha urbana da cidade e viabilização de dotação de infraestrutura.
	VI - Da Implantação Física	Art. 35	Definir os usos do solo preponderantes, entre eles Zona de Interesse Histórico e Cultural (ZHC); Zona de Baixa Densidade (ZBD); Zona Turística (ZTR).
PERMEABILIDADE	II - Dos Objetivos e das Diretrizes Básicas	Art. 3	Hierarquizar o sistema viário para permitir a rápida circulação de veículos, pessoas, bens e serviços, com critérios de segurança e bem-estar, separando o tráfego local daquele regional.
LEGIBILIDADE	VI - Da Implantação Física	Art. 36	Implementar uma política tributária que estimule a preservação do patrimônio histórico e cultural relevante existente em Bertioga.
			Elaborar legislação de tombamento a nível municipal que possa contemplar, cada qual na sua justa medida, inclusive no que tange à limitação administrativa ao uso da propriedade para fins de preservação, incentivos fiscais, medidas mitigadoras de eventuais impactos já ocorridos e demais medidas de alta indagação e interesse público.
CONFORTO	VI - Da Implantação Física	Art. 26	Estabelecer as seguintes áreas de preservação permanente: I) Parque Estadual da Serra do Mar; várzeas dos corpos d'água, consoante legislação federal pertinente; III) áreas de manguezais; IV) morros de objeto de legislação específica de proteção do CONDEPHAAT; V) praias;

3.2.2.2. Relatórios: Diversidade; Permeabilidade; Legibilidade; Conforto; Cidadania

Diversidade

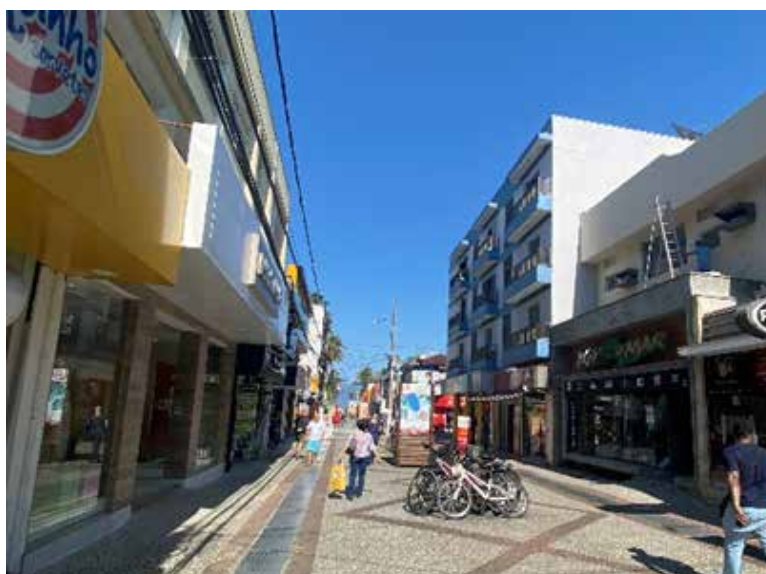
Diretrizes relacionadas à diversidade estão presentes nos Títulos iniciais dos Planos Diretores das cidades analisadas, principalmente nos capítulos iniciais que tratam dos objetivos e princípios fundamentais. A diversidade é estimulada, por exemplo, no PD de Caraguatatuba, já no Artigo 6, que visa a “racionalizar o uso da infraestrutura instalada, inclusive sistema viário e transportes, evitando sobrecarga ou ociosidade e completando sua rede básica” e “a redução dos deslocamentos entre a habitação e o trabalho, o abastecimento, a educação e o lazer”.

Figura 142 - Diversidade nas ruas do centro de Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 143 - Diversidade nas ruas do centro de Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

O PD de Caraguatatuba setoriza de forma diferenciada o território. O Artigo 75 visa a estruturar a urbanização do território do Município em torno de 9 (nove) elementos, sendo

4 (quatro) estruturadores e 5 (cinco) integradores. Destacam-se aqui os elementos estruturadores: a) rede hídrica estrutural; b) rede viária estrutural; c) rede estrutural de transporte público; d) rede estrutural de eixos e polos de centralidades. Essa setorização ajuda a identificar as particularidades da cidade para futuras leis complementares e aplicação de regras urbanísticas. O Artigo 78 prevê “disciplinar o uso do solo ao longo dos eixos estruturadores, que compõem as redes estruturais, de modo a proporcionar o melhor desempenho das funções sociais previstas para os diversos tipos de elementos estruturadores.”

O Artigo 162 do PD de Ilhabela também segue a linha do uso racional da infraestrutura ao “estabelecer medidas adequadas, visando evitar a deformação especulativa do valor da terra e a existência de vazios urbanos em áreas dotadas de infraestrutura”.

Figura 144 -Diversidade de comércio e serviços no centro de Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

O Artigo 105 do PD de Caraguatatuba define as zonas de uso e ocupação do solo da Macrozona de Desenvolvimento Urbano. São 20 no total. E o Artigo 177 define as Áreas de Desenvolvimento Turístico, são 26 no total. O destaque fica para os artigos 187, 188 e 189, que criam as zonas mistas que permitem a implementação de uma variedade de usos e atividades urbanas no mesmo lote.

Vale mencionar que o PD de Caraguatatuba é um dos poucos analisados que já define as zonas de uso e ocupação do solo. Contudo, umas delas é uma ZER (Zona Estritamente Residencial) que pode inviabilizar a diretriz acima, que visa à racionalização da infraestrutura instalada. A forma pela qual o território das praias de Martin de Sá e Massaguaçu vem sendo ocupado, por exemplo, vai de encontro a essa diretriz, pois estimula a implantação de bairros de veraneio.

Figura 145 - Monotonia de usos nas ruas da Praia Martim de Sá, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 146 - Monotonia de usos nas ruas da Praia Martim de Sá, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 147 - Infraestrutura instalada e pouco adensamento construtivo e populacional no Condomínio Capricórnio, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 148 - Infraestrutura instalada e pouco adensamento construtivo e populacional no Condomínio Capricórnio, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

O Artigo 121-A do PD de Caraguatatuba dita as regras para as unidades condominiais, sendo que o VII do §1 visa a “permitir no máximo 06 unidades por pavimento tipo residencial; observadas as limitações das categorias de uso vertical”. Essa diretriz compromete qualquer possibilidade de adensamento populacional e confirma a intenção de tornar o local atrativo para as segundas residências ou para os bairros de veraneio. Novamente aqui, perde-se a chance de otimização do território.

Assim como o PD de Caraguatatuba, o PD de São Sebastião também pré-estabelece certas regras urbanísticas e setoriza o território da cidade. A cidade está dividida em 2 macrozonas: Macrozona de Proteção Ambiental e Macrozona de Urbanização. Sendo que a Macrozona de Urbanização (Artigo 115) está dividida em 4 (quatro) macroáreas. No Artigo 111, por exemplo, o PD estipula, para a Macroárea de Conservação Ambiental, parâmetros urbanísticos referentes ao coeficiente de aproveitamento básico (CA), taxa de ocupação (TO), taxa de permeabilidade, lote mínimo e área construída (máx.). Esses parâmetros ajudam a definir o tipo de uso e ocupação do solo que se pretende uma região. Para cada macroárea, o Plano altera os valores, numa tentativa clara de compatibilizar as construções com a capacidades de suporte da infraestrutura instalada. O Artigo 134 resume esses parâmetros urbanísticos:

Coeficiente de Aproveitamento Construtivo de no máximo 1,0; Taxa de Ocupação - manutenção dos valores máximos entre 0,5 a 0,8 para a Costa Sul e a Costa Norte; Lote mínimo na Costa Norte de 125m² para novos loteamentos, permitindo-se apenas uma unidade por lote; Lotes mínimos de 300m² e 600m² nas Zonas Comerciais da Costa Sul; Lote mínimo residencial de 400m² na Costa Sul; Lote mínimo de 600m² na Área Especial de Expansão Urbana Dirigida localizada na Praia da Baleia, nas demais Área Especial de Expansão Urbana Dirigida o lote mínimo a ser respeitado deverá ser de 1000m²; Excetua-se o lote mínimo para loteamentos destinados à suprir a demanda de habitação de interesse social, para o mínimo de 125m² em áreas de ZEIS e AEIS; Nas Macroáreas de Qualificação Urbana o lote mínimo para novos loteamentos será de 125m² na costa norte e centro, com possibilidade de recepção apenas uma unidade habitacional por lote existente [...].

A definição desses parâmetros reforça a diretriz do Artigo 146 (dentro do Capítulo de Política de Urbanização e Diretrizes Espaciais de Desenvolvimento Urbano), “racionalizar da forma sustentável a atividade tradicional de veranismo desenvolvida no Município, com aumento dos requisitos ambiental e serem observados e adoção de padrões de excelência urbanística e arquitetônica nos empreendimentos do setor”. E o Artigo 133 visa a “proporcionar uma maior convergência das tipologias e parâmetros urbanísticos em todo o território municipal, com o objetivo de facilitar a compreensão da legislação de uso do solo pelos munícipes e usuários, e com a manutenção dos padrões construtivos existentes”.

Apesar de não definir critérios claros de uso e ocupação do solo, o PD de Ubatuba está dividido em 3 Unidades de Conservação e 6 Macrozonas e traz no Artigo uma inovação: a de “criar legislação específica para casas de aluguel temporário e multidomicílios, cujos parâmetros serão definidos pelo Código Tributário Municipal e a Lei de Uso e Ocupação do Solo”. Isso é uma questão importante que deve ser tratada pelos gestores públicos e trabalhada na Lei de Zoneamento. A capital portuguesa, por exemplo, passou a limitar desde 2018 a oferta de plataformas de alojamento de curta duração¹³, como *Airbnb* e *Homeaway*. O aumento do turismo e a crescente procura por alojamentos na cidade de Lisboa desencadearam a retirada de milhares de casas do mercado de arrendamento residencial de longa duração (contratos de aluguel), penalizando os moradores, que passaram a ter que pagar mais para se hospedar. O aumento no custo de vida dessas regiões pode desencadear uma consequente expulsão natural da população moradora. Esse processo *gentrifica* o local, que passa a ser frequentado basicamente por turistas ou por pessoas de alto poder aquisitivo. Há uma perda significativa na diversidade de pessoas e na variedade de estabelecimentos comerciais e de serviços. Isso torna o lugar inseguro e artificial e, com o passar do tempo, pode deixar de ser atrativo (RIBEIRO, 2014).

Essa “generalização” do PD de Ubatuba pode ser vista no Artigo 50, que visa a “fomentar a implantação de empresas do ramo da gastronomia”. Mas como isso será feito efetivamente? O Plano poderia, por exemplo, demarcar as áreas para eventuais Projetos de Intervenção Urbana (PIU) ou Operações Urbanas Consorciadas (OUC). Na Barra dos Pescadores há uma concentração de bares e restaurantes, próxima ao Mercado Municipal de Pescadores de Ubatuba.

¹³ <https://www1.folha.uol.com.br/mundo/2018/07/lisboa-vai-limitar-oferta-de-airbnb-e-de-outros-alugueis-turisticos.shtml> Acessado em 03/10/2022

Figura 149 - Diversidade e Mercado do Peixe, no centro de Ubatuba, próximo à Barra dos Pescadores.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 150 - Mercado do Peixe, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Na Praia de Itaguá, a Rua Guarani também é um importante eixo de comércio e serviços.

Figura 151 - Polo de comércio e serviços na Rua Guarani, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 152 - Polo de comércio e serviços na Rua Guarani, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

O PD de São Sebastião traz artigos interessantes sobre apropriação e usufruto do espaço público como os artigos 99 e 102. O primeiro visa a “ordenar e qualificar o espaço público” e o segundo visa a “compatibilizar o uso dos espaços públicos com sua vocação e demais funções, valorizando sua importância para a circulação e encontro da população”. O Plano usa o termo “espaços públicos livres”. O Artigo 118 do PD de São Sebastião prevê o uso misto da “Macroárea de Qualificação Urbana visando o atendimento da população local com comércio e serviço”.

Figura 153 - Diversidade e ocupação do espaço público, em Juquehy, São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 154 - Galeria comercial em Juquehy, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 155 - Galeria comercial em Juquehy, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 156 - Diversidade de usos no Centro de São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 157 - Diversidade de usos no Centro de São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

A estrutura do PD de Ilhabela é diferente de todos os outros Planos analisados, não segue à risca os padrões convencionais. E, assim como o Plano Diretor de Caraguatatuba, o PD de Ilhabela visa a adensar as áreas dotadas de infraestrutura. Vale citar aqui o Artigo 6, que visa a “desestimular a expansão urbana e o adensamento da ocupação da terra nas áreas distintas dos centros administrativos e de serviços” e o Artigo 7, que visa a “regular o uso da terra com vistas à diminuição de deslocamentos de pessoas e veículos e à qualificação do sistema urbano”. No Capítulo sobre “ordenamento territorial”, o destaque fica para o artigos 7, 8 e 25. O Artigo 7 prevê “a densificação controlada de alguns bairros, associada à perspectiva de otimização e racionalização dos custos de produção do município, assim como as restrições impostas pelas condições ambientais”. Já o Artigo 8 estabelece “as Zonas Ecológicas e Econômicas” - áreas definidas territorialmente e que visam a auxiliar o planejamento estratégico do uso do território e as diretrizes para o desenvolvimento social e econômico, considerando a dimensão ambiental versus a promoção econômica”. E o Artigo 25 estabelece as “Áreas Estruturadoras do Modelo Espacial” - áreas que definem o

modelo urbanístico da cidade, com tipologias de espaços com qualificações diferenciadas. São elas: Centro Histórico, Corredor Desenvolvimento, Bairros Interiorizados, Comunidades Tradicionais”. Ou seja, há no PD de Ilhabela uma clara intenção de setorização do território.

O Artigo 167 do PD de Ilhabela estabelece dispositivos de controle das edificações. Os dispositivos de controle para a edificação devem visar a sua adequação às características da zona de implantação. São eles: I) taxa de ocupação (TO); II) coeficiente de aproveitamento (CA); III) regime volumétrico; IV) recuos para ajardinamento e viário; V) garagens e estacionamentos”. Destaque para o §3 do Artigo 175, que “isenta recuo para ajardinamento os imóveis localizados no centro histórico da cidade denominado Vila, precisamente onde há predominância das edificações sem recuo”. Como já mencionado, a eliminação do recuo frontal e a proximidade da edificação ao alinhamento do lote (junto à calçada) pode ajudar na dinâmica e na vitalidade do passeio público, proporcionando mais movimento e vida para a região.

O PD de Bertioga não conta com uma divisão de macroáreas ou macrozonas, apenas define 3 (três) zonas: Zona de Interesse Histórico e Cultural (ZHC); Zona de Baixa Densidade (ZBD); e Zona Turística (ZTR). Os usos do solo também não são detalhados, assim como não são definidos parâmetros urbanísticos ou demarcados espaços públicos de relevância. Essa falta de detalhamento do Plano talvez ajude a explicar o tipo de ocupação do solo da cidade. Repleta de condomínios fechados implantados em lotes estreitos e compridos, Bertioga praticamente não tem uma malha viária definida. A estrutura “normal” de cidade ocorre apenas no trecho central nos bairros de Cetervalle, do Centro e Vila Clais próximo à balsa que conecta à cidade do Guarujá. O resto da cidade é formado por bairros precários, sem infraestrutura, ou por condomínios fechados de alto padrão, cercados por áreas verdes e conectados pela rodovia BR-101 ou pela Av. Anchieta.

O Artigo 10 do PD de São Sebastião estimula a diversidade por meio de sua variedade e prevê “priorizar a atividade turística em seus diversos segmentos, como possibilidade de desenvolvimento sustentável do município”. E o Artigo 19 do mesmo Plano visa a “diversificar ao máximo as alternativas de turismo de modo a atrair investimentos e turistas não apenas em períodos de alta estação e feriados”, o que é positivo, pois amplia a oferta do turismo para além do turismo sol e mar. O estímulo à diversificação do turismo pode ser percebido também no Artigo 146, que visa a “sustentar a diversificação da economia local mediante objetivos urbanísticos e ambientais que possibilitem a inserção territorial adequada dos segmentos de turismo, portuários e atividades relacionadas ao petróleo e gás na economia local”.

Já os artigos 17 e 18 de São Sebastião visam a estimular o turismo de navios e cruzeiros e a implementação de um terminal de passageiros (Artigo 56). Como será visto no item permeabilidade, a ideia de incentivar o transporte marítimo na região (entre Ilhabela e São Sebastião) seria muito benéfica para o turismo e para a população.

O Artigo 11 do PD de São Sebastião visa, entre outras coisas, a “prevenir distorções e abusos no desfrute econômico da propriedade urbana e coibir o uso especulativo da terra como reserva de valor, de modo a assegurar o cumprimento da função social da propriedade”. Vale destacar aqui os Instrumentos da Política Urbana frisados no mesmo Plano, entre

eles destacados no Artigo 78, que visa a:

[...] promover a ocupação dos vazios urbanos de modo a evitar ociosidade do solo urbano edificável em áreas dotadas de infraestrutura urbana adequada mediante a aplicação de instrumentos urbanísticos, a exemplo do IPTU Progressivo e da Desapropriação com Títulos da Dívida Pública, a partir da definição de critérios mínimos para a subutilização.

O Artigo 192 de Ubatuba prevê “instituir banco de terras para habitação e arquitetura pública para a população de baixa renda”, e o Artigo 210 “estimular o envolvimento das comunidades nas questões relativas à segurança urbana” e “colaborar para a segurança dos usuários dos espaços públicos municipais”.

Permeabilidade

Diretrizes relacionadas à permeabilidade podem estar presentes nos Títulos relacionados a Organização Territorial, às Políticas Setoriais e à Estrutura Urbana e Ambiental.

A permeabilidade (física) das cidades do litoral norte é de longe muito inferior à das cidades do litoral sul. Isso se deve não só ao fato de o relevo dessas duas regiões serem completamente diferentes (o relevo da região sul é mais plano e o da região norte repleto de montanhas), o que acaba refletindo de certa forma no desenho da malha viária das cidades. Mas isso não é desculpa para poder segregar o território. A cidade de Bertioga, por exemplo, é a que possui o relevo menos acidentado em sua parte urbanizada, próxima à orla, e é a que possui o território com a maior segregação de todas as cidades do litoral norte. Repletos de condomínios fechados, ou “porções longitudinais” no sentido do oceano, os bairros da cidade não têm conexão entre eles. A única diretriz de permeabilidade do PD de Bertioga está no Artigo 3, que visa a “hierarquizar o sistema viário para permitir a rápida circulação de veículos, pessoas, bens e serviços, com critérios de segurança e bem estar, separando o tráfego local daquele regional”. A cidade conta com as rodovias BR 101, a Rua 19 de Maio e Av. Anchieta, que alimentam as ruas apenas no sentido horizontal, paralelo ao mar. Como foi dito no item anterior, a malha viária da cidade permite conexões apenas na região central até os limites do Sesc Bertioga. Depois desse equipamento urbano, praticamente não há permeabilidade e conexões viárias.

A avenida à beira-mar Tomé de Souza é uma das poucas, se não a única, que permite que todos cheguem ao litoral.

Figura 158 - Av. Anchieta com ciclovia e canteiro central.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 159 - Av. Tomé de Souza que dá acesso à praia.



Fonte: Autora, 2021.

Já a Rua Dezenove de Maio é um exemplo da falta de permeabilidade, inclusive do ponto de vista da permeabilidade visual. A rua é dominada por novos empreendimentos residenciais completamente segregados e cercada de muros. Apesar de a rua ter uma infraestrutura para caminhar até o mar, pois está pavimentada, possui iluminação pública e conta com uma calçada larga, a sensação é de confinamento.

Figura 160 - Falta de permeabilidade (visual) na Rua 19 de Maio, em Bertioga.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 161 - Falta de permeabilidade (visual) na Rua 19 de Maio, em Bertioga.



Fonte: Autora, 2021.

Já o acesso à Praia de Itaguapé é feito por meio da BR 101. Itaguapé é o último reduto expressivo de Mata Atlântica, ainda intocado do litoral de SP. Sem infraestrutura, mas com muita beleza, a praia se forma entre o rio (que leva o nome da praia) e o mar.

Figura 162 - Praia de Itaguapé, em Bertioga.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 163 - Praia de Itaguapé, em Bertioga.



Fonte: Autora, 2021.

Condomínios como o de Riviera de São Lourenço, Amigos de Guaratuba e Costa do Sol ocupam o território sem deixar permeabilidade. No caso do condomínio Amigos de Guaratuba, é possível acessar a praia solicitando permissão na guarita, como na Praia de São Pedro no Guarujá. A diferença é que no caso dos condomínios de Bertioga não há banheiro, nem estacionamento nem qualquer outro tipo de infraestrutura para o visitante.

Figura 164 - Praia de Guaratuba, em Bertioga.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 165 - Rua do Condomínio Amigos de Guaratuba, em Bertioga.



Fonte: Autora, 2021.

O condomínio Riviera de São Lourenço não é fechado. Em tese todos podem acessá-lo. Mas a presença maciça de seguranças fardados e a falta de infraestrutura de apoio aos banhistas inibem a permanência no local. As ruas são conectadas, boa parte conta com calçada, arborização viária, pavimentação e drenagem.

Figura 166 - Infraestrutura na Praia de Riviera de São Lourenço.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 167 - Infraestrutura na Praia de Riviera de São Lourenço.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 168 - Infraestrutura na Praia de Riviera de São Lourenço.



Fonte: Autora, 2021.

A permeabilidade de São Sebastião já é diferente. Como exceção de Boracéia, que possui fácil acesso à praia por conta até de seu relevo plano e da presença de uma avenida à beira-mar, quase todas as outras praias do município possuem acessos um pouco mais complicados ao mar. O Mapa 4 mostra a Praia de Guaecá dotada de um loteamento segregado, no qual praticamente apenas os moradores tem acesso à praia. E de outro um loteamento feito de forma exemplar, permitindo o acesso de todos ao mar, que é o caso da Praia de Baraqueçaba.

Mapa 4 - Malha urbana das praias de Guaecá e Baraqueçaba, em São Sebastião.



Fonte: Google Maps, 2021.

No caso de Boiçucanga e Maresias, por exemplo, a situação é outra. Em alguns trechos da cidade, apenas a rodovia BR-101 (SP-055) é a via que liga as ruas dessa praia no sentido horizontal que dá acesso ao mar. E as ruas são irregulares e estão depois da rodovia.

Apesar de Boracéia possuir uma malha viária regular e permeável, junto à Av. Tupi Guarani, o bairro conta com extensos quarteirões vazios e ocupações segregadas e com pouca infraestrutura. Contudo, essa regularidade na malha viária e a proximidade à BR-101 facilitam o acesso ao mar. A dificuldade está em atravessar a rodovia.

Figura 169 - Acesso à praia de Boracéia, São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 170 - Acesso à praia de Boracéia, São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 171 - Falta de infraestrutura urbana em Boracéia, São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 172 - Falta de infraestrutura urbana em Boracéia, São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Praticamente todas as outras praias (Juréia, do Engenho, Barra do Una, Juquehy, Preta, Barra do Sahy, da Baleia, Camburi, Camburizinho, Boiçucanga, Maresias, Paúba, de Santiago, Toque-Toque Pequeno, Toque-Toque Grande e Guaeca), com exceção das praias do centro, têm acessos difíceis ao mar, com uma permeabilidade ruim. Nessas praias não há uma avenida à beira-mar que facilitaria o acesso ao mar. Somado a isso, a geografia também não ajuda: esses locais possuem terrenos acidentados e/ou “recortados”.

Figura 173 - Acesso controlado à Praia de Guaecá, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 174 - Acesso controlado à Praia de Guaecá, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Contudo, o PD de São Sebastião possui diretrizes importantes sobre permeabilidade. O Artigo 87 estabelece “lote mínimo de 125m² no caso de implantação de novos loteamentos, para regularização de HIS em áreas que estejam inseridos na Macrozona de Qualificação Urbana”. Já o Artigo 89 do mesmo Plano incentiva a “fruição e o uso público em imóveis tombados”. O calçadão do Centro de São Sebastião, por exemplo, ajuda na permeabilidade e fruição do local.

Figura 175 - Calçadão implementado junto à Igreja da Matriz, no centro de São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 176 - Edifícios históricos sendo utilizados para vários fins na Praia de São Francisco.



Fonte: Autora, 2021.

A fruição pública também é encontrada no centro de Ilhabela. A Figura abaixo mostra um edifício multifuncional que tem no pavimento térreo uma galeria comercial com acesso para duas ruas paralelas.

Figura 177 - Galerias comerciais com passagens internas, no centro de Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 178 - Galerias comerciais com passagens internas, no centro de Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

O mesmo Artigo 89 de São Sebastião prevê ainda “implantar centro de baldeação e de transferência de passageiros”. A ideia de incentivar o transporte marítimo nessa região parece ser uma alternativa à falta de permeabilidade física decorrente do território acidentado. Nessa linha o Artigo 94 ajudaria ao estimular implantação de “piers e marinas para incentivar o transporte por navegação da cabotagem, visando à mobilidade urbana e o turismo”. A seguir alguns píeres e decks de São Sebastião.

Figura 179 - Marina junto ao Rio Boiçucanga, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 180 - Píer na Praia de São Francisco, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 181 - Deck e píer junto ao Rio Sahy, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 182 - Deck e píer junto ao Rio Sahy, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

O Artigo 232 do PD de Ubatuba visa a “promover a utilização do transporte marítimo com fins econômicos, sociais e turísticos”. O transporte marítimo também é incentivado no PD de Ilhabela. O Artigo 27 visa a “promover a navegação como alternativa de mobilidade urbana e estimular a implementação da hidrovia como alternativa de transporte municipal intermunicipal”. E o Artigo 38 vai na mesma linha ao “não estimular acessos viários aos bairros onde vivem as comunidades tradicionais, mas garantir o acesso pela mobilidade de transporte marítimo nas Zonas de Interesse Específico”. O estímulo ao transporte marítimo está previsto nos Artigos 27 e 38, respectivamente:

Definir o “Corredor de Desenvolvimento Turístico”, que compreende todas as áreas da Orla Marítima ao longo da rodovia SP-131 de todas as ZEE’s com malha viária estruturada, onde serão observadas as seguintes diretrizes: promover a eficiência do sistema de transporte coletivo urbano reclassificando as vias existentes, sem abertura de novas ruas; promover a navegação como alternativa de mobilidade urbana e estimular a implementação da Hidrovia como alternativa de transporte municipal intermunicipal [...].

Figura 183 - Píer no centro de Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 184 - Píer na Praia da Feiticeira, em Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

A abertura de vias não é incentivada nas áreas verdes de Ilhabela, como se vê no artigo 6, “evitar a abertura de ruas, estradas e vias de acesso que não sejam compatíveis com o zoneamento ecológico-econômico municipal”. O uso das áreas públicas, como praias, costões, calçadas e praças, também está “garantido” no Artigo 6. Assim como faz o PD de Ilhabela, o PD de São Sebastião, no Artigo 110, visa a estimular “vedar a abertura de vias de acesso para circulação terrestre de veículos automotores e a impermeabilização do solo na Macroárea de Proteção Integral”. Ou seja, por mais que isso possa parecer uma medida para gerar uma certa “impermeabilização”, isso é tido como positivo para preservar o meio ambiente.

O PD de Ilhabela traz diretrizes que se alinham com a permeabilidade visual. O Artigo 175 permite a isenção de recuos para ajardinamento nos imóveis localizados nos centros históricos. Isso estimula que a construção seja implantada no alinhamento do lote, possibilitando que portas e janelas se abram para o passeio público. Já o Artigo 177 visa a:

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 185 - Exemplo de permeabilidade visual: muro com grades translúcidas no centro de Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

A permeabilidade visual é pouco incentivada nas praias de São Sebastião. Com exceção da Praia das Cigarras, que possui algumas casas com fachadas translúcidas, quase todas as outras possuem casas dotadas de muros altos e opacos.

Figura 186 - Casa com muro baixo na Praia de Cigarras, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 187 - Cercas translúcidas na Praia de Cigarras, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 188 - Casas com muros altos na praia de Maresias.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 189 - Fachadas opacas na praia de Juquehy.



Fonte: Autora, 2021.

A falta de permeabilidade visual acompanha também as únicas formas de acesso ao mar em boa parte das praias de São Sebastião. Tida até como uma espécie de fruição pública, esses pequenos e estreitos acessos situados entre dois terrenos particulares são a única forma do público em geral chegar às praias.

Figura 190 - Acesso à praia de Barra do Sahy por meio de passagens entre terrenos particulares.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 191 - Acesso à praia de Barra do Una por meio de passagens entre terrenos particulares.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 192 - Acesso à praia de Camburi por meio de passagens entre terrenos particulares.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 193 - Acesso à praia de Juquehy por meio de passagens entre terrenos particulares.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 194 - Acesso à praia de Baleia por meio de passagens entre terrenos particulares.



Fonte: Autora, 2021.

Situação parecida acontece nas praias de Ubatuba. Condomínios implantados nas praias Dura, Lázaro e Domingos Dias são exemplos claros de como o acesso ao mar é, de certa forma, controlado ou restrito.

Figura 195 - Acessos às praias Dura e Domingas Dias apontam a falta de permeabilidade em alguns condomínios de Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 196 - Acessos às praias Dura e Domingas Dias apontam a falta de permeabilidade em alguns condomínios de Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 197 - Acessos às praias Dura e Domingas Dias apontam a falta de permeabilidade em alguns condomínios de Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Já em Caraguatatuba, que possui em seu PD um capítulo sobre parcelamento do solo, isso quando não ocorre. As avenidas à beira-mar implementadas junto às praias do Centro, Martin de Sá e Massaguaçu democratizam o acesso à praia na cidade. Situação confirmada pelo Artigo 136 do PD, que prevê “garantir acesso às praias, através de vias de circulação e via marginal para pedestres e para veículos”. Os Artigos 137 e 140 reforçam essa diretriz. O Artigo 137 detalha os tipos de impedimentos do livre acesso à praia e o Artigo 140 visa a “providenciar acesso livre e direto, sem obstáculos, do público à praia, bem como de veículos até o limite da faixa de uso público das praias”.

Figura 198 - Acessos à praia de Cocanha, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 199 - Acesso à Praia da Cocanha, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 200 - Avenida à beira-mar que dá acesso ao mar na Praia de Martin de Sá, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 201 - Avenida à beira-mar que dá acesso ao mar na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Algumas exigências são feitas no PD de Ilhabela para “Empreendimento de Impacto Urbano”. De acordo com o Artigo 139 do Plano, deve haver um projeto especial de abrangência local com adequação de normas quanto ao regime volumétrico, ao uso da terra e ao entorno urbano imediato. Além disso, em algumas circunstâncias é preciso que haja um parcelamento do solo com edificações em Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS) e projetos urbanísticos em glebas com área superior a 5000m². Já o Artigo 141 estipula que esses empreendimentos devem ser analisados através de “Estudos de Viabilidade Urbanística”, em especial quanto aos impactos sobre a infraestrutura urbana, a paisagem e o ambiente urbanos e a estrutura socioeconômica nas atividades não-residenciais. O § 1º considera infraestrutura urbana o conjunto de redes e equipamentos necessários para sustentar a vida urbana, como o sistema viário e as redes de água, esgoto, drenagem, energia e comunicação.

Já o PD de Caraguatatuba traz parâmetros urbanísticos de permeabilidade e tem um capítulo para “parcelamento do solo”. O Artigo 130 define as regras de desdobro de lotes em todas as Zonas e o Artigo 136 garante “acesso às áreas de uso público, através de vias de circulação e via marginal para pedestres e para veículos” estipulando, em caso de áreas à beira-mar, ou seja, situadas a até 500m paralelamente à área de marinha, uma distância de 200m entre as vias, ajustando-se às divisas entre os lotes ou glebas sempre que possível. O acesso público às praias parece ser uma diretriz tão importante para o poder público de Caraguatatuba que o Artigo 137 complementa:

Para os fins deste artigo, entende-se como impedir o livre acesso às praias, dentre outras, as seguintes hipóteses: I) Fechamento, por qualquer meio, do acesso existente há mais de 1 ano; II) Construção de qualquer tipo de vedação, em local limítrofe com praia, onde não haja acesso, visando preservar a privacidade; III) A construção ou realização de projetos urbanísticos, loteamentos e outras categorias de uso, que não deixem clara e precisa a indicação da passagem livre que possibilite o acesso público à praia, independentemente de qualquer vedação.

Mas do ponto de vista da permeabilidade visual o PD de Caraguatatuba não especi-

fica nada e é possível encontrar todos os tipos de interfaces com o espaço público: opacas e transparentes. As fotos abaixo mostram casas de veraneio, na Praia de Capricórnio. Do lado esquerdo há muros altos e opacos e do lado direito tipologias variadas e permeáveis do ponto de vista visual.

Figura 202 - Muro alto e opaco na Praia de Capricórnio, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 203 - Fachada translúcida na Praia de Capricórnio, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

O mesmo acontece em Ubatuba. Como não há uma política pública clara que garanta a permeabilidade visual, fica a cargo do proprietário escolher o tipo de interface que irá implementar em sua fachada.

Figura 204 - Muro alto e opaco na Praia Dura, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 205 - Cercas baixas e translúcidas na Praia de Lagoinha, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Legibilidade

Normalmente as diretrizes relacionadas à legibilidade podem ser encontradas nos Capítulos de Políticas de Paisagem Urbana, em Políticas Setoriais, nos capítulos que tratam sobre os Instrumentos de Política Urbana e nos Títulos relacionados à Organização Territorial.

Como já foi mencionado, o centro de Bertioga conta com a melhor infraestrutura urbana da cidade. E é lá que está situado o Forte de São João. Também conhecido como Forte de São Tiago, trata-se de uma antiga fortificação portuguesa, edificada em 1560 durante o tempo do Brasil Colônia e que sofreu uma série de transformações ao longo dos anos. Hoje abriga um espaço cultural. Já a Vila de Itatinga é outro lugar histórico. Conhecida também como Vila dos Ingleses, essa espécie de mini Paranapiacaba litorânea é um atrativo turístico e um importante marco para a região. Apenas o Artigo 36 insinua preservar esses

edifícios através da implementação de uma política tributária que estimule a preservação do patrimônio histórico e cultural relevante existente em Bertioga. O mesmo artigo visa a “elaborar legislação de tombamento à nível municipal que possa contemplar cada qual na sua justa medida, inclusive no que tange à limitação administrativa ao uso da propriedade para fins de preservação, incentivos fiscais, medidas mitigadoras de eventuais impactos já ocorridos e demais medidas de alta indagação e interesse público”.

Figura 206 - Forte São João, em Bertioga.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 207 - Forte São João, em Bertioga.



Fonte: Autora, 2021.

O PD de São Sebastião é um dos que mais abordam a questão da legibilidade, principalmente no que tange ao patrimônio histórico. O Artigo 10, já de início, visa a “reverter as tendências predatórias de expansão da cidade que vêm pondo em risco as paisagens mais valorizadas do Município que são suas praias e costões, cachoeiras e florestas de planície e de encosta”. Essa diretriz é reforçada pelo Artigo 81, que determina:

Aplicar em todo o município a altura máxima de 9 metros. Medidos a partir do nível piso mais baixo da edificação até o ponto mais alto da cumeeira ou laje do telhado, excluído o reservatório

de água elevado, cuja altura não poderá ultrapassar os 12 metros. Parágrafo único: isso não se aplica para o caso de equipamentos industriais ou portuários.

Figura 208 - Edifício histórico no centro de São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 209 - Edifício histórico no centro de São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Isso reforça a diretriz do Artigo 99, que visa a “propiciar ao cidadão o direito de usufruir a paisagem” e “possibilitar ao cidadão a identificação, leitura e compreensão da paisagem e de seus elementos constitutivos, públicos e privados” e “assegurar o equilíbrio visual entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana”. E o Artigo 100, que visa a “promover o ordenamento dos componentes públicos e privados da paisagem urbana, assegurando o equilíbrio visual entre os diferentes elementos que a constituem”.

Figura 210 - Casario na Praia de São Francisco, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 211 - Casario na Praia de São Francisco, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 212 - Casario na Praia de São Francisco, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

O Artigo 15 do mesmo Plano traz um ponto muito importante para a questão da padronização do mobiliário urbano, que ajuda na leitura da cidade. Ele visa a “estabelecer padrões e parâmetros de identidade estético visual de mobiliário, equipamentos e sinalização urbana”. Assim como o Artigo 100, que visa a “consolidar e promover a identidade visual do mobiliário urbano, equipamentos e serviços municipais, definindo, padronizando e racionalizando os padrões para sua melhor identificação, com ênfase na funcionalidade e na integração com a paisagem urbana”. Isso também é reforçado pelo Artigo 99, que prevê o fornecimento de “uma identidade urbana, promovendo a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano”.

A questão do mobiliário urbano não é mencionada no PD de Ilhabela, porém, o Artigo 60 prevê “criar Lei específica que discipline a comunicação visual e audiovisual no município” e “Promover campanha de padronização da comunicação visual nas áreas comerciais do município em parceria com a iniciativa privada”. Para tanto, o mesmo Artigo prevê a criação de um “Programa de Melhoria da Qualidade Visual da Paisagem Urbana” - que tem por objetivo promover e disciplinar a execução do tratamento paisagístico e de comunicação visual no município. Ainda na parte de comunicação visual, o Artigo 161 de Ilhabela visa a:

Regulamentar os elementos de sinalização (toda a gama de letreiros, inscrições, placas, faixas, painéis, cartazes destinados à publicidade, identificação, anúncio e promoção de caráter generalizado) visando minimizar ou eliminar interferências indesejáveis sobre os recursos paisagísticos locais, fundamentais para a promoção da atividade turística em Ilhabela.

O PD de Ilhabela também tem uma preocupação forte com a legibilidade, porém mais ligada à preservação da vista e da paisagem para todos. O Artigo 6, já de início, prevê “garantir a visibilidade cênica pública e a ambiência da paisagem ao longo da rodovia SP-131”, reforçado pelo Artigo 27, “Preservar a paisagem e sua ambiência, permitindo sua observação pública ao longo da rodovia SP-131, no ‘Corredor de Desenvolvimento Turístico’, que compreende todas as áreas da Orla Marítima ao longo da rodovia com malha viária estruturada”.

Figura 213 - Mirante para contemplação da paisagem, em Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 214 - Deck para contemplação da paisagem, em Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

Apesar de Caraguatatuba não possuir as mesmas diretrizes de Ilhabela no tocante à preocupação com a contemplação da paisagem, a cidade oferece alguns mirantes e decks que proporcionam uma bela visão das praias.

Figura 215 - Mirante da Orla na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 216 - Mirante da Orla na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 217 - Vista do Morro de Santo Antônio, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

O Artigo 41 do PD de São Sebastião visa a “estabelecer incentivos construtivos e fiscais visando a preservação, conservação e recuperação do patrimônio cultural e ambiental”. O mesmo artigo prevê “a preservação do patrimônio cultural edificado e dos sítios históricos, mantendo suas características originais e sua ambiência na paisagem urbana, por meio de tombamento ou outros instrumentos, e orientar e incentivar o seu uso adequado”. E o Artigo 90 prevê “utilizar as legislações municipais de tombamento ou registro para proteção dos bens culturais tangíveis, intangíveis e áreas de interesse arqueológico que são referências culturais”.

O tombamento também está presente nas diretrizes de legibilidade do PD de Ilhabela. O Artigo 39 visa a “tombar os ranchos de canoa na Orla Marítima como um todo, vegetação de restinga, assim como o sistema de arruamento entre as casas proibindo muros e cercas nos bairros das comunidades, localizados na ZIE - Zona de Interesse Específico e tomba as trilhas tradicionais de perambulação entre as comunidades tradicionais permitindo o uso eco turístico das mesmas, localizados na ZIE - Zona de Interesse Específico”.

Ao propor “elaborar estudos e fixar normas para as áreas envoltórias de bens tombados, contribuindo para a preservação da paisagem urbana”, no Artigo 89, o PD de São Sebastião acaba contribuindo para a legibilidade ao preservar os eixos visuais da cidade. O mesmo artigo prevê a utilização de instrumentos da política urbana como as **Operações Urbanas Consorciadas** e a **Transferência do Direito de Construir** para áreas que incluem edificações ou conjuntos de edificações de preservação histórica ou ambiental.

O Artigo 170 do PD de Ilhabela também prevê “isentar do computo do índice de coeficiente de aproveitamento (CA) as áreas destinadas à preservação do patrimônio cultural nas edificações tombadas e inventariadas”. E o Artigo 170 visa a “isentar do cômputo do índice de coeficiente de aproveitamento (CA) as áreas destinadas à preservação do patrimônio cultural nas edificações tombadas e inventariadas, nos termos de Lei específica”. Mas o destaque fica por conta do Artigo 174 de Ilhabela, que determina:

Respeitar a altura máxima da edificação em 8 metros, medidos a partir de uma reta paralela obtida a partir do traçado natural

do terreno, fazendo com que as edificações acompanhem o relevo natural. §1º Todas as edificações deverão obedecer o limite máximo de dois andares; §2º A utilização de pilotis deverá obedecer a altura máxima de 3,5m contidos nos 8m de altura da construção.

O PD de Caraguatatuba incorpora poucas diretrizes relacionadas à legibilidade, o que reflete, de certa forma, a falta de marcos e edifícios ícones na cidade. Ao menos o Artigo 70 do Plano visa a “garantir a qualidade ambiental do espaço público através do controle e equilíbrio visual entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana, proporcionando um ambiente limpo, livre de poluição visual e possibilitando a toda a população a identificação, leitura e apreciação da paisagem e de seus elementos constitutivos”.

Figura 218 - Igreja Matriz, no centro de Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 219 - Monumento preservado no centro de Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 220 - Edifício modernista preservado no centro de Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

O PD de Ubatuba traz um ponto interessante no que tange à legibilidade. Trata-se do incentivo à cultura popular para o desenvolvimento do turismo cultural. O Artigo 65 visa a “valorizar e promover as diversas manifestações da cultura popular (turismo cultural) e o Artigo 126 “conservar o patrimônio histórico-cultural, artístico, arqueológico e paisagístico e sua valorização como atrativo turístico”.

Já o Artigo 148 do PD de Ubatuba autoriza o instrumento de política urbana da Transferência do Direito de Construir ao “autorizar o direito de construir quando o referido imóvel for considerado de interesse histórico, cultural, ambiental, paisagístico ou social”. Essa é um importante ferramenta para conservar o patrimônio histórico-cultural, artístico, arqueológico e paisagístico e criando mecanismo para sua valorização como atrativo turístico.

Figura 221 - Igreja Matriz no centro da cidade, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 222 - Casario no centro da cidade, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

O PD de Ubatuba conta ainda com Capítulo sobre “Políticas de Qualidade de Vida”. O Artigo 240 visa “preservar e restaurar as construções tombadas, bem como aquelas que tenham valor histórico-cultural para Ubatuba”.

Figura 223 - Edifício histórico preservado no centro na Praia de Itaguá, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 224 - Praça da Baleia, no centro na Praia de Itaguá, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

O Artigo 27 do PD de Ilhabela visa a “valorizar a área da chegada da balsa e trecho viário que liga ao centro histórico por meio de intervenções que valorizem e restaurem a paisagem, tais como corredores arborizados, recuos das calçadas e regulamentação dos anúncios e sinalizações (localizadas no Corredor de Desenvolvimento Turístico)”.

Conforto

Diretrizes relacionadas ao conforto estão presentes nos Títulos sobre Estrutura Urbana e Ambiental, nos de Políticas Setoriais de Arborização e nos de Mobilidade Urbana.

O PD de Bertioga não traz nenhuma diretriz específica relacionada à promoção de conforto no espaço público. Apesar de a praia do centro apresentar um mínimo de infraestrutura aos banhistas (como estacionamento, banheiro público, jardim na orla e playground), muitas ruas do entorno imediato estão esburacadas e não têm calçada.

Figura 225 - Orla da praia do centro de Bertioga.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 226 -Ruas do entorno imediato do centro de Bertioga.



Fonte: Autora, 2021.

Mas as ruas esburacadas não são exclusividades da praia de Boracéia. Outras praias da cidade também enfrentam esse problema, como Barra do Una e Baraqueçaba.

Figura 227 - Ruas sem asfalto ou pavimentação na Praia de Barra do Una, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 228 - Ruas sem asfalto na Praia de Baraqueçaba, em São Sebastião.



Fonte: Autora, 2021.

O PD de São Sebastião traz, em seu Artigo 19, uma preocupação com a orla de Boracéia (dentro do Capítulo sobre Desenvolvimento Econômico e Social):

Propor e desenvolver proposta de projeto de urbanização junto à orla de Boracéia, visando criar um polo turístico constituído por equipamentos, serviços e comodidades aos turistas visitantes, estacionamentos, centros de informações, estabelecimentos de comércio, praça de alimentação, e outras atividades, e oportunidades de emprego e renda aos moradores locais deste bairro, e bairros vizinhos.

Já o Artigo 49 do mesmo Plano visa a proporcionar conforto (ambiental) ao condicionar a aprovação dos novos loteamentos à “implantação de equipamentos públicos de abastecimentos de água, serviços de esgoto, energia elétrica, coleta de águas pluviais, rede telefônica e gás canalizado, conforme o disposto na Lei Federal 6.766/79”. Assim faz o Artigo 112, que visa a “condicionar a aprovação de qualquer empreendimento na *Macroárea de*

Conservação Ambiental à apresentação de projeto de saneamento básico, incluindo lixo, água e esgoto e à apresentação de projeto de construção propriamente dito”.

Ainda na questão do conforto (ambiental), o Artigo 63 do PD de São Sebastião (dentro do capítulo de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano) busca “promover a arborização viária das vias públicas e dos passeios públicos, com ampliação da área permeável, bem como da preservação e da recuperação das áreas com interesse para drenagem, e da divulgação à população sobre a importância, ao meio ambiente, da permeabilidade do solo e do respeito à legislação vigente sobre o assunto”. Já o Artigo 225 do PD de Ubatuba visa a valorizar a vegetação nativa por meio de uma jardinagem urbana que deverá “utilizar preferencialmente espécies nativas de cada ambiente, a partir de métodos agroecológicos, e que a mesma deverá ser coordenada pelas Secretarias do Meio Ambiente e de Agricultura, Pesca e Abastecimento, conjuntamente”.

Dentro do capítulo sobre “Ordenamento Territorial da Cidade”, o PD de Ilhabela traz um conceito novo, o de “áreas livres de construção”. O Artigo 4 prevê “valorizar as áreas livres de construção como prioridade diante das tipologias de ocupação e áreas de concentração de infraestrutura, valorizando o uso social e as referenciais espaciais dos ilhéus”. No Artigo 31 do PD de Ilhabela há uma preocupação em “qualificar prioritariamente o Sistema de Áreas Livres de Construção e de referência para os moradores da cidade” e o Artigo 38 visa a “constituir um *Programa de Valorização das Áreas Livres de Construção e Espaços Públicos* por meio de criação de parques municipais, valorização da orla e da Vila”. Já o Artigo 37 de Ilhabela visa a:

Estabelecer as “Áreas de Interesse da Municipalidade” - áreas públicas ou privadas, destinadas a fins comunitários e administrativos, definidas neste plano como: áreas para criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes; criação de Unidades de Conservação ou proteção ambiental; áreas de interesse histórico, cultural e paisagístico.

Figura 229 - Espaços livres e áreas livres de construção em Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 230 - Espaços livres e áreas livres de construção em Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

O Artigo 62 do PD de Ilhabela visa a “considerar áreas institucionais, mesmo que pequenas para projetos paisagísticos em cada bairro, incluindo arborização, equipamentos condizentes com o tamanho das áreas: sempre que possível, considerando o valor estético nas intervenções onde serão implantados” e prevê ainda “projetar para os bairros espaços livres de construção para lazer, considerando diferentes tipos de equipamentos e faixa etária variada da população”, exigindo “plantio de árvores nativas na proporção de uma unidade para cada 200m² de terreno quando esse for edificado”.

Já o Artigo 42 do PD de Caraguatatuba traz outro ponto interessante, o de “ampliar as áreas verdes, em especial nas áreas urbanas, melhorando a relação área verde por habitante”. Para tanto, o Artigo 43 prevê a “manutenção e ampliação da arborização de ruas, praças, parques e áreas verdes, mediante projetos que priorizem a utilização de espécies características da flora local”. Ainda no mesmo Artigo 43, dentro de Política Ambiental, prevê-se “providenciar adequado tratamento da vegetação como elemento integrador na composição da paisagem urbana e viabilizar a criação de instrumentos legais destinados a estimular parcerias entre os setores público e privado para implantação e manutenção de áreas verdes e espaços ajardinados ou arborizados”.

Figura 231 - Orla da Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba, bem arborizada.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 232 - Orla da Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba, bem arborizada.



Fonte: Autora, 2021.

Já o Artigo 129 do PD de Caraguatatuba visa a “respeitar a taxa mínima de 20% da área total do lote de área permeável em todas as categorias de uso, obedecendo os limites constantes da Lei que dispõe sobre o Zoneamento Ecológico Econômico do Litoral Norte”. Isso garante uma boa drenagem do solo e ajuda no conforto (ambiental) do local.

Figura 233 - Extensa área protegida perto da Lagoa Azul, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 234 - Extensa área protegida perto da Lagoa Azul, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

O litoral norte de Caraguatatuba ainda está bem preservado. Muitos rios ainda estão limpos e preservados, como é o caso do Rio Tabatinga e Rio Escuro, situados nas praias de Tabatinga e Cocanha, respectivamente.

Figura 235 - Rio Tabatinga, no litoral norte de Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 236 - Rio Escuro, no litoral norte de Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Essa preocupação com o meio ambiente pode ser vista também nos Planos de Ilhabela e Ubatuba. O Artigo 50, no capítulo sobre “Proteção e Qualificação Ambiental”, no PD de Ilhabela, prevê a vedação de “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”. E os Artigos 52, 59 e 60 visam a criar mecanismos para tratamento de água e esgoto. O Artigo 60, por exemplo, exige a “apresentação em todo projeto de uso e ocupação da terra um plano de tratamento de esgoto, água servida, efluentes etc., previamente aprovado pelo órgão público competente”. Já o Artigo 222, no PD de Ubatuba, impõe “ao poluidor e ao predador, a obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados e ao usuário, uma contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins lucrativos”.

O Artigo 14 do PD de Caraguatatuba traz em seus capítulos iniciais a questão da permanência do turista na cidade e sua relação com a questão do conforto (físico). O Artigo 181 do PD de Caraguatatuba visa a “desenvolver a urbanização e preservação da orla marítima, objetivando o desenvolvimento turístico das praias, bem como, fiscalizará e exigirá a adequação de quiosques existentes nestes locais, de acordo com as normas e diretrizes definidas pela Municipalidade em acordo com a SPU”.

Figura 237 - Mobiliário urbano na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 238 - Conforto na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 239 - Conforto na Praia de Martin de Sá, em Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 240 - Bancos para sentar no centro de Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 241 - Banheiro público no centro de Caraguatatuba.



Fonte: Autora, 2021.

O Artigo 192 do PD de Ubatuba, dentro do capítulo de Política Ambiental, propõe “ampliar espaços públicos destinados ao lazer da população dos bairros”. E o Artigo 154 visa a “implantar áreas verdes, de recreação e convivência humana, bem como promover a melhora e manutenção constante daquelas já implantadas”.

Figura 242 - Conforto na Barra dos Pescadores, em Ubatuba.



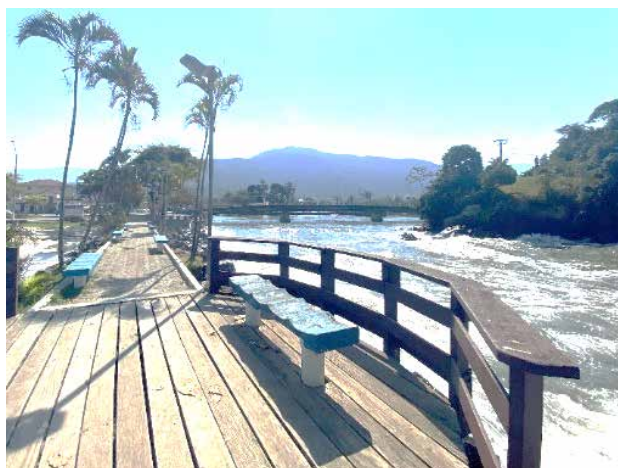
Fonte: Autora, 2021.

Figura 243 - Conforto na Barra dos Pescadores, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 244 - Bancos para sentar no Farol do Cruzeiro, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 245 - Bancos para sentar na Praça da Matriz, em Ubatuba.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 246 - Bancos para sentar no centro de Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 247 - Bancos para sentar no centro de Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 248 - Chuveiros na Praia do Perequê, em Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 249 - Playground na Praia do Perequê, em Ilhabela.



Fonte: Autora, 2021.

Conforto

Diretrizes relacionadas à cidadania estão presentes nos Títulos (ou Capítulos) dos Planos Diretores referentes ao Sistema Municipal de Planejamento Urbano, uma vez que lá estão definidas as questões básicas sobre como assegurar a participação direta da população em todas as fases do processo de gestão democrática da Política Urbana da Cidade. O Artigo 284 do PD Caraguatatuba, por exemplo, define as seguintes instâncias de participação: Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano; Audiências e/ou consultas públicas; Iniciativa popular de projetos de lei, de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; Conselhos reconhecidos pelo Poder Executivo Municipal; Audiências públicas de elaboração do Orçamento Municipal e Programas e projetos com gestão popular.

Já o Artigo 5 do mesmo Plano visa a “permitir a participação da iniciativa privada em ações relativas ao processo de urbanização, mediante o uso de instrumentos urbanísticos diversificados, quando for de interesse público e compatível com as funções sociais da Cidade, e implantar regulação urbanística baseada no interesse público.” E o Artigo 6 visa a “permitir a incorporação da iniciativa privada no financiamento dos custos de urbanização e da ampliação e transformação dos espaços públicos da Cidade, quando for de interesse público e subordinado às funções sociais da Cidade” e “utilizar de forma racional os recursos naturais de modo a garantir uma Cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para as presentes e futuras gerações”.

O Artigo 11 do PD de São Sebastião também estimula essa cooperação ao “permitir a participação da iniciativa privada em ações relativas ao processo de urbanização, mediante o uso de instrumentos urbanísticos diversificados, quando for de interesse público e compatível com a observação das funções sociais da Cidade”. Os artigos 83 e 90 reforçam isso ao criar condições para “a participação da iniciativa privada na produção da HIS propiciando a participação da sociedade civil na definição das ações e prioridades e no controle social da política habitacional” e para “a participação e a gestão da comunidade na pesquisa, identificação, preservação e promoção do patrimônio histórico, cultural, ambiental e arqueológico”.

Já o Artigo 76 do PD de Ubatuba visa a “estabelecer parcerias com institutos de pes-

quisa e assistência técnica, organizações não governamentais, organizações sociais de interesse público, universidades, associações, governos federal e estadual, Municípios e outras entidades afins (política de agricultura)”. E o Artigo 87 do mesmo Plano visa a “promover a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no desenvolvimento da atividade, em atendimento ao interesse social (política de pesca e maricultura)”. Aliás, essa diretriz está presente também em outros momentos dos Planos Diretores, principalmente quando se considera utilizar os estudos das universidades para instrumentos de política pública, como o caso da investigação de quais imóveis estão desocupados ou subutilizados e que podem sofrer o IPTU progressivo. Como faz o Artigo 57 do PD de Ilhabela, que prevê a realização de “estudo e monitoramento do comportamento climático do arquipélago através de parcerias com universidades e/ou institutos de pesquisa visando orientar programas de conservação e economia do turismo”.

Mas o destaque no PD de Ilhabela fica a cargo da criação de um “Sistema Municipal de Gestão do Planejamento para o desenvolvimento socioambiental - SMGP” no Artigo 115, no capítulo de Sistema Municipal de Gestão de Planejamento. O SMGP é um processo contínuo, dinâmico e flexível, que tem como objetivos: criar canais de participação da sociedade na gestão municipal através dos Conselhos Municipais; garantir o gerenciamento eficaz direcionado à melhoria da qualidade de vida e do ambiente; criar canais de participação popular através de entidades civis e empresariais, associação de moradores, organizações não governamentais, entre outras.

A educação patrimonial está presente nos artigos do PD de São Sebastião. O Artigo 100, dentro do capítulo “Paisagem Urbana e Uso do Espaço Público”, visa a “promover a participação da comunidade na identificação, valorização, preservação e conservação dos elementos significativos da paisagem urbana” e “conscientizar a população a respeito da valorização da paisagem urbana como fator de melhoria da qualidade de vida, por meio de programas de educação ambiental e cultural”. E o Artigo 70, dentro do capítulo sobre Desenvolvimento Econômico e Social, visa a:

Desenvolver para cada Unidade Espacial de Planejamento (UEP) um plano estratégico urbanístico específico, elaborado por meio de processo participativo de discussão, envolvendo representantes ou membros do Poder Público e Sociedade Civil, por meio das associações de moradores dos bairros e das comunidades constituintes da unidade, e em conformidade com as disposições deste Plano Diretor, do Estatuto da Cidade, das Resoluções do Conselho das Cidades e outras aplicáveis.

Já as campanhas socioeducativas, elaboradas em parceria com a Secretaria de Educação e Meio Ambiente, estão previstas no Artigo 19 do PD de São Sebastião. Na Praia das Cigarras, por exemplo, é possível ver de perto o resultado dessas campanhas com a implantação de placas que deixam claras as regras de uso da praia e com a instalação de “bituqueiras”.

Figura 250 - Placa na entrada da Praia das Cigarras.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 251 - Placas com regras para descarte de bitucas de cigarro, na Praia da Cigarras.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 252 - Placas com regras para descarte de bitucas de cigarro, na Praia da Cigarras.



Fonte: Autora, 2021.

O Artigo 39 do PD de Ilhabela prevê “tombar bens imóveis de valor histórico a partir de estudos realizados em parceria entre o poder municipal e o CONDEPHAAT” e “conceber um partido arquitetônico para o centro histórico, chamado Vila, que seja objeto de concurso nacional para profissionais da área”. O mesmo Artigo 39 prevê a participação de outros órgãos no processo de tombamento: “tombar bens imóveis de valor histórico a partir de estudos realizados em parceria entre o poder municipal e o CONDEPHAAT”.

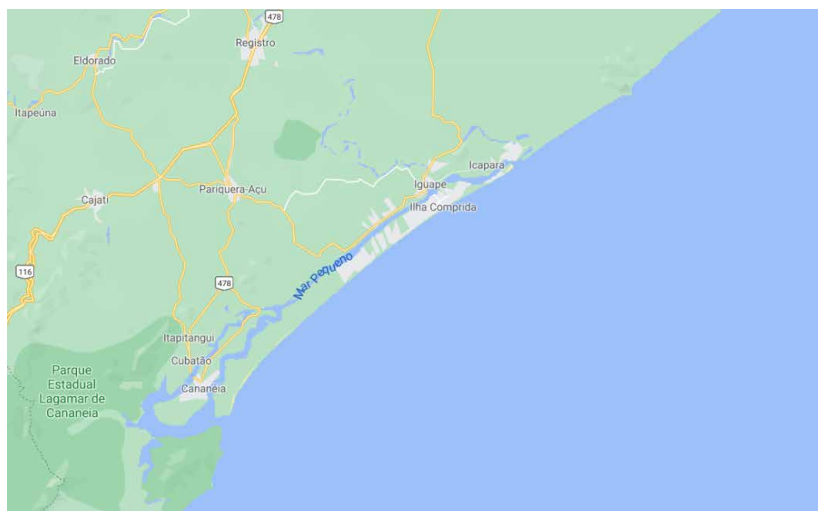
3.3. Região Lagamar

3.3.1. Isolamento físico e preservação ambiental: segredos de um paraíso

As três cidades situadas no extremo sul do litoral paulista são de difícil acesso. O acesso para Cananéia se dá através da Rodovia Regis Bittencourt (BR-116), passando pelas cidades de Jacupiranga (SP-193) ou Pariquera-Açu (SP-226). A mesma Rodovia Regis Bittencourt é o caminho para chegar à cidade de Iguape, passando depois pela Rodovia Pref. Casemiro Teixeira (SP-222). O acesso à Ilha Comprida pode ser realizado pela cidade de Iguape, através da Ponte Prefeito Laércio Ribeiro, ou por meio da balsa que conecta à cidade de Cananéia. A maior cidade próxima a essa região é Registro, que tem cerca de 56 mil habitantes.

Essas três cidades estão praticamente no meio do caminho entre Curitiba e São Paulo. O trajeto de carro leva cerca de 3h30, saindo de uma das duas capitais.

Figura 253 - Mapa com as cidades da Região Lagamar (Cananéia, Iguape e Ilha Comprida).



Fonte: google.com/maps.

Iguape é a cidade mais populosa dessa região e possui cerca de 30 mil habitantes. Cananéia tem cerca de 12,5 mil habitantes e Ilha Comprida aproximadamente 11 mil habitantes. Essas três são as cidades com a menor população de todas as 15 cidades estudadas. Porém, duas dessas cidades têm a maior extensão territorial: Iguape com 1.977,96 km² (a maior do Estado) e Cananéia (a 19ª maior do Estado) com 1.242,01 km². Ilha Comprida tem 192,09 km².

O Complexo Estuarino Lagunar do Mar Pequeno, também conhecido como Lagamar, engloba os municípios de Iguape, Ilha Comprida, Cananéia, Parquera-Açu (situados no estado de São Paulo) e Paranaguá (no Paraná). Essa região também faz parte do Vale do Ribeira e é uma área muito rica em manguezais, atuando como berçário para várias espécies marinhas e por isso é considerada um dos cinco maiores criadouros marinhos do mundo. Essa região também é morada de animais como guarás, biguás, garças, golfinhos, dezenas de espécies de aves marinhas, e animais exóticos, como o papagaio-de-cara-roxa (uma das aves que estão sob risco de extinção no planeta). Ao longo de toda a extensão do Lagamar existem também inúmeros sítios arqueológicos.

A presença marcante da natureza e dos animais é tão intensa nessa região que o logotipo da cidade de Ilha Comprida leva a imagem de uma garça.

Figura 254 - Logotipo (físico) da cidade de Ilha Comprida com a imagem de uma garça.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 255 - Logotipo (desenho) da cidade de Ilha Comprida com a imagem de uma garça.



Fonte: Autora, 2021.

Iguape tem origem na língua tupi e significa “na enseada do rio”. Fundada em 1538, é uma Estância Balneária desde 1948 e possui um centro histórico tombado pelo IPHAN desde 2009. O logotipo da cidade mostra a importância desse patrimônio.

Figura 256 - Basílica do Senhor Bom Jesus de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 257 - Logotipo da cidade de Iguape com as torres da Basílica.



Fonte: Autora, 2021.

No século XVI foram descobertos os primeiros sinais de ouro na região do Vale do Ribeira. Devido à sua abundância, a procura logo se intensificou e, rapidamente, a exploração do ouro de aluvião se tornou a principal atividade econômica do município. Já no século XVIII o cultivo de arroz passou a impulsionar a economia do Vale do Ribeira, o que levou posteriormente à construção do Porto de Iguape, no final do século XIX, e atraiu vários imigrantes, em especial os japoneses (DIEGUES, 2007). Segundo Valentin (2003), verifica-se que a quantidade de arroz exportada conheceu expansão até o início da segunda metade do Oitocentos, estabilizando-se ao redor de 100 mil alqueires anuais, e a forte elevação do preço do arroz, principalmente depois de 1850, gerou sucessivos saldos positivos na balança comercial iguapense, delimitando a fase de maior prosperidade econômica da localidade.

Figura 258 - Ruínas da antiga Fábrica Matarazzo Engenho de Arroz, em Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

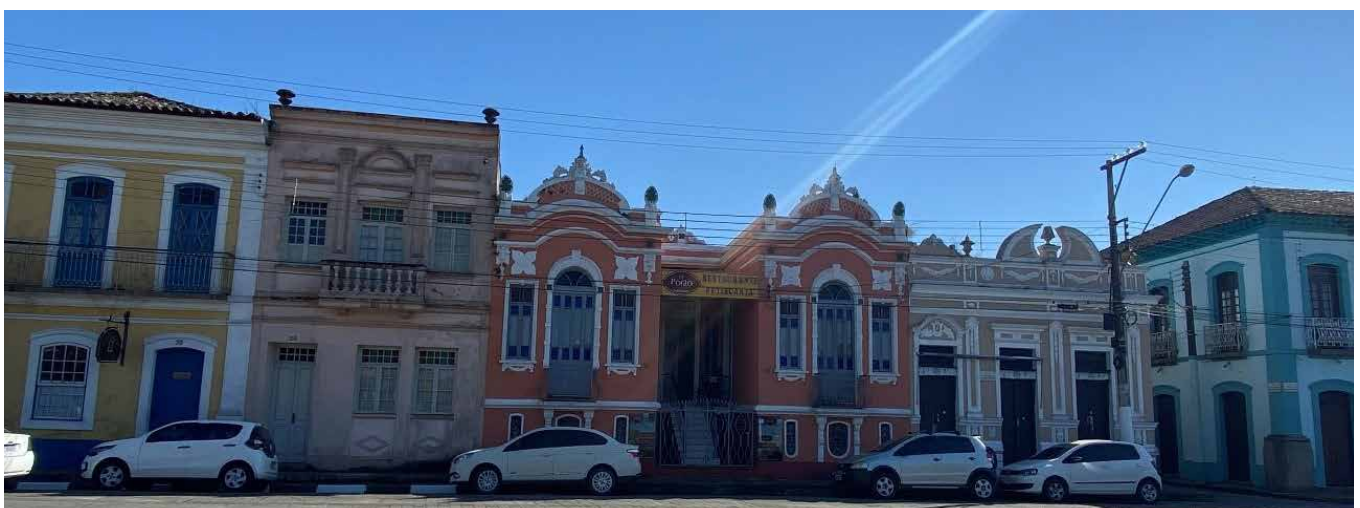
Figura 259 - Ruínas da antiga Fábrica Matarazzo Engenho de Arroz, em Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Dona do maior casario colonial preservado do estado, com diversas casas, casarões e igrejas em vielas estreitas de paralelepípedos, Iguape atrai turistas em busca de sua história. As construções são ricas em detalhes e nelas pode-se ver as técnicas construtivas do período colonial, como a taipa francesa e a taipa de pilão. As construções datam dos ciclos do ouro e do arroz, entre os séculos XVI e XIX, período em que Iguape viveu seu auge de desenvolvimento econômico.

Figura 260 - Centro histórico de Iguape.



Fonte: Autora, 2021

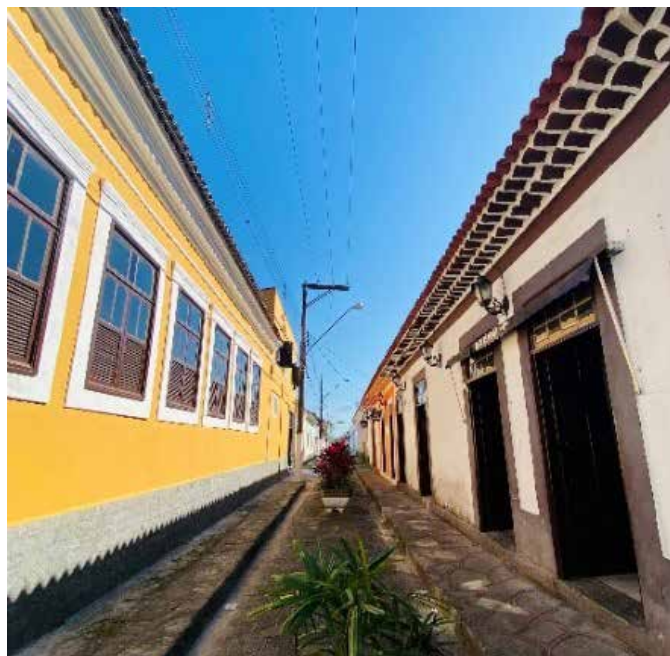
Figura 261 - Centro histórico de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Em 2009, essa riqueza arquitetônica garantiu o título à cidade de Patrimônio Nacional com o tombamento de seu núcleo urbano.

Figura 262 - Casario preservado no centro histórico de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 263 - Casario preservado no centro histórico de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 264 - Casario preservado no centro histórico de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Dentre os edifícios de destaque a cidade conta com a Igreja Matriz de Nossa Senhora das Neves (ou Basílica do Senhor Bom Jesus de Iguape), Igreja Nossa Senhora do Rosário e a Igreja São Benedito. As torres dessas igrejas são vistas do alto, em especial no Mirante do Cristo Redentor.

Figura 265 - Igreja do Rosário, no centro histórico de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 266 - Igreja do Rosário, no centro histórico de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 267 - Vista de Iguape com as torres da Basílica ao fundo.



Fonte: Autora, 2021.

Assim como outras cidades do litoral de São Paulo (Itanhaém e Ilhabela), Iguape possui variadas atrações e festivais culturais que ocorrem no espaço público, como o carnaval no centro histórico e a festa dos peregrinos em agosto (romeiros).

A Praia da Juréia é uma das poucas praias de Iguape. Está localizada atrás da Estação Ecológica da Juréia e conta com 18 quilômetros de extensão. Seu acesso se dá pelas estradas do Icapara e da Barra, em uma distância de 20 km desde o Centro Histórico, passando pela Praia de Icapara. Após esse trajeto é necessário pegar uma balsa para atravessar o Rio Ribeira.

Figura 268 - Praia da Juréia, em Iguape.



Fonte: Adriano Gambarini, 2020.

O prefeito na época da aprovação do Plano Diretor de Iguape era Ariovaldo Trigo Teixeira do PMDB. Atualmente o prefeito é Wilson Almeida Lima do PSDB, que foi reeleito ano passado. O Iguape só teve um Plano Diretor.

Ilha Comprida só se tornou independente de Iguape em 1992. A construção da Ponte Prefeito Laércio Ribeiro, em 2000, melhorou o acesso à ilha e fez crescer o turismo na cidade.

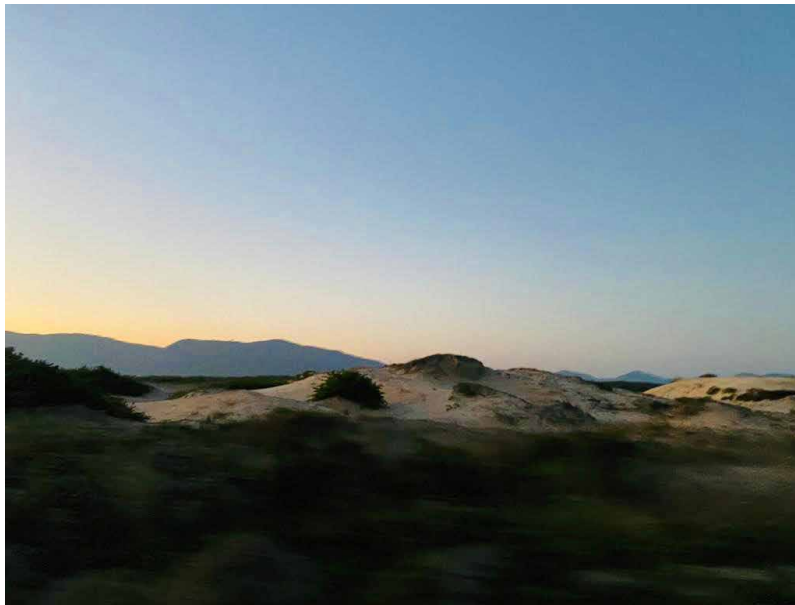
Figura 269 - Vista da Ponte Prefeito Laércio Ribeiro, que liga Iguape à Ilha Comprida.



Fonte: Autora, 2021.

Com 74 quilômetros de praias, áreas de mangues, sítios arqueológicos, matas, dunas e espécies raras de aves, Ilha Comprida é uma das últimas áreas remanescentes da Mata Atlântica e um dos últimos ecossistemas não poluídos do litoral brasileiro. Assim como a praia de Itaguapé, em Bertioga. As Dunas do Aracá e de Juruvaúva de Ilha Comprida são um atrativo à parte.

Figura 270 - Dunas do Aracá, em Ilha Comprida.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 271 - Praia do Balneário Monte Carlo, em Ilha Comprida.



Fonte: Autora, 2021.

A Área de Proteção Ambiental da Ilha Comprida, criada em 1987, foi transformada pelo Decreto nº 30.817 em ARIE (Área de Relevante Interesse Ecológico). A ilha conta com uma infinidade de praias, entre as mais famosas: Praia do Boquerião Sul, Praia Ponta da Trincheira, de Juruvaúva, das Pedrinhas, Castelo, do Viareggio e Encanto.

Figura 272 - Parque linear no entorno do Rio Candapuí, em Ilha Comprida.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 273 - Parque linear no entorno do Rio Candapuí, em Ilha Comprida.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 274 - Quiosques na orla da Praia de Monte Carlo, em Ilha Comprida.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 275 - Playground na orla da Praia de Monte Carlo, em Ilha Comprida.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 276 - Passarela com acesso ao mar na Praia de Monte Carlo, em Ilha Comprida.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 277 - Passarela com acesso ao mar na Praia de Monte Carlo, em Ilha Comprida.



Fonte: Autora, 2021.

As praias de Ilha Comprida são limpas. Em 2019 a CETESB (Companhia Ambiental do Estado de São Paulo) publicou mais uma avaliação que comprovava isso, dando uma bandeira verde para as praias da cidade de norte a sul. Além disso, sua importância ambiental fez com que a UNESCO (Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura) incluísse Ilha Comprida como Reserva da Biosfera do Planeta. O município, que tem 100% de seu território (cerca de 250 Km²) incluído em APP (Área de Proteção Ambiental), desenvolve ações estruturais para se transformar em *Cidade Modelo do Turismo Sustentável*.

Contudo, a cidade ainda não tem Plano Diretor e corre risco de deixar a ocupação do território ser “consumida” pela prática do turismo. O prefeito eleito em 2020 é Geraldino Júnior, do PSDB.

Para muitos historiadores, Cananéia é o município mais antigo do Brasil – foi fundada 5 (cinco) meses antes da fundação de São Vicente, mas por falta de documentação oficial, não há como comprovar tal fato. É a cidade mais ao sul do estado de SP.

No século XVIII sua localização era estratégica e acabou estimulando o desenvolvimento do setor de transportes para as tropas que se dirigiam ao sul do país. Por volta de 1770, Cananéia já contava com pouco mais de 15 estaleiros e mais de duzentas embarcações produzidas. A partir do século XIX a atividade entrou em ligeira decadência e a “indústria naval” passou a servir quase que somente à pesca – atividade econômica que passou a se destacar.

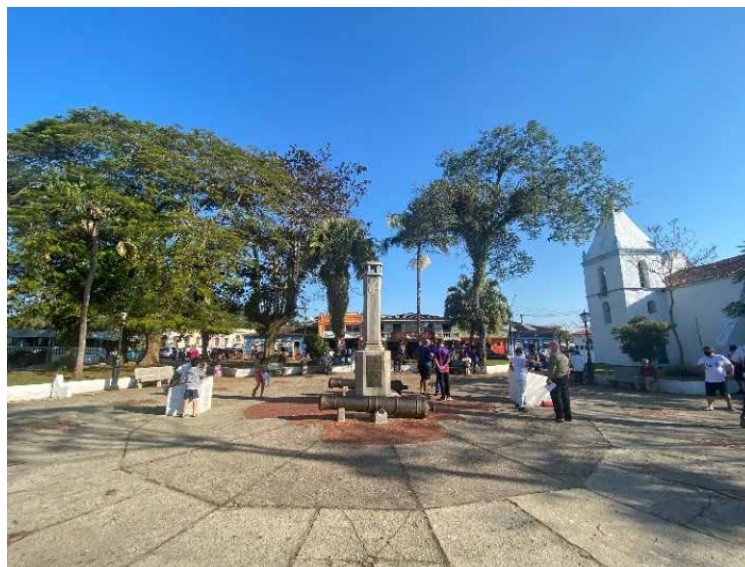
A história de Cananéia é recheada de lendas de pirataria, de tesouros e de batalhas, pois nos limites da cidade passava a linha imaginária do Tratado de Tordesilhas, que dividia o mundo entre Portugal e Espanha. Dessa época, ainda existem algumas relíquias como a Igreja de São João Batista, fundada em 1577, que foi construída com muros largos e sem janelas e serviu como um forte para proteger a cidade das constantes ameaças de invasões. Além da igreja, a cidade ainda preserva o obelisco, dois canhões e os argolões de bronze que foram encravados em pedras e que serviam para amarrar as caravelas da expedição de Martim Afonso de Souza (DIEGUES, 2007).

Figura 278 - Vista da Igreja São João Batista, em Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 279 - Vista dos canhões situadas na praça, em Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Cananéia tem um centro histórico dotado de casas de estilo colonial. Hoje, muitos de seus prédios, construídos entre os séculos XI e XIX, viraram patrimônio histórico da cidade e muitas de suas praças e igrejas também conservam o estilo barroco da época do desbravamento da região.

Figura 280 - Casario preservado do centro histórico de Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 281 - Casario preservado do centro histórico de Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Além de seu patrimônio histórico cultural, Cananéia se destaca por suas belezas naturais. Tombado pela UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura) como patrimônio natural da humanidade e apontado pela revista americana *Condé Nast Traveler* como o melhor roteiro ecológico do mundo, o município é formado por diversas ilhas. A Ilha do Cardoso, na divisa com estado do Paraná, é um dos destinos mais procurados.

Figura 282 - Praia do Pereirinha, na Ilha do Cardoso.



Fonte: Autora, 2021.

O Parque Estadual da Ilha do Cardoso (PEIC) conta com trilhas, morros, costões, cachoeiras, rios, lagoas, piscinas naturais, comunidades caiçaras, farol – ali também está o marco do Tratado de Tordesilhas. A maior atração, no entanto, são os botos que costumam acompanhar as embarcações e encantar os turistas com seus saltos. A Baía dos Golfinhos é outra atração, que fica entre Ilha Comprida, Ilha do Cardoso e Cananéia.

Figura 283 - Baía dos Golfinhos, em Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Nos limites de Cananéia ainda destacam-se as ilhas de Bom Abrigo, Filhote, Cambriú, Castilho, Figueira, Casca e Pai do Mato. O melhor mirante das ilhas é o Morro São João. Segundo uma lenda local, existe uma sereia do mar encantada que aparece na ponta do morro ao sul da vila. Por essa razão, os turistas se deliciam com os passeios de barco.

Figura 284 - Canal do Mar Pequeno, em Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 285 - Canal do Mar Pequeno, em Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Na época da aprovação do Plano Diretor de Cananéia, em 2012, o prefeito era Adriano César Dias, do PSDB. Gabriel Rosa, do PSD, foi eleito em 2020, mas já teve seu mandato cassado pela Câmara Municipal.

3.3.2. Categorias de análise da cidade hospitaleira

3.3.2.1. Planilhas

Tabela 13 - Região Lagamar – Cananéia

CANANÉIA				
ESTÂNCIA: Estância Balneária - Lei Estadual 163/1948				
PLANO DIRETOR: Plano Diretor Participativo do Município Da Estância Balneária de Cananéia				
N.LEI: Lei nº 2.146/2012				
N. TÍTULOS E ARTIGOS: 3 Títulos e 229 Artigos				
POPULAÇÃO: 12.539 (IBGE 2018)				
EXTENSÃO TERRITORIAL: 1.242,010 km²				
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA	LOCAL PLANO DIRETOR			DIRETRIZES
	TÍTULO	CAPÍTULO	ARTIGO	
DIVERSIDADE	I- DA FUNDAMENTAÇÃO DO PLANO DIRETOR	II - Da Função Social da Cidade e da Propriedade	Art. 7	Ordenar e controlar o uso do solo, de forma a evitar: o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infraestrutura urbana; a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulta na sua subutilização ou não utilização; a deterioração das áreas urbanizadas; a poluição e a degradação ambiental.
	II - DAS POLÍTICAS GERAIS DE DESENVOLVIMENTO E SUAS ESTRATÉGIAS	I - Aspectos de Desenvolvimento Socioeconômicos	Art. 42	Promover e potencializar o turismo de navios e cruzeiros.
			Art. 44 (Política de Turismo)	Planejar, regulamentar e fiscalizar a atividade turística do Município de forma a desenvolvê-la em harmonia com a conservação e o uso sustentável dos bens socioambientais, visando melhorar as condições de vida da população local.
				Promover a diversificação das segmentações do turismo para o ecoturismo, turismo cultural, turismo rural, agroturismo, turismo de saúde, entre outros.
				Incentivar o turismo náutico e de navios de cruzeiro.
			Art. 45 (Política de Turismo)	Incentivar a formalidade econômico-administrativa nos meios de hospedagem e de alimentação e receptivo.
				Incentivar a ampliação da oferta de hospedagem comercial, novos negócios e empreendimentos turísticos e hoteleiros para manter o crescimento atual das atividades características de turismo.
				Promover fluxos de turismo de cruzeiros junto às agências de turismo nacionais e internacionais, junto ao "Trade do Turismo e com o Ministério do Turismo".
				Promover ações para aumento de demanda na baixa temporada.
			Art. 46	Incentivar a implantação de hotéis e empreendimentos de convenções através dos instrumentos da outorga onerosa e das operações urbanas consorciadas.
			III - Das Atividades Culturais e do Patrimônio Cultural e Histórico	Art. 53
		IV - Do Desenvolvimento e Ordenamento Territorial	Art. 56	Potencializar o adensamento das áreas providas de infraestrutura, evitando, porém, que esta ação traga problemas de cunho ambiental, econômicos ou social.
			Art. 58 (Políticas de Habitação)	Instituir normas e regras de uso, ocupação e urbanização do solo que controlem a fragmentação do Município.
				Criar mecanismos que viabilizem a descentralização de atividades de comércio e serviços para os bairros mais populosos.
			Art. 74	Estabelecer as “Zonas Especiais de Interesse Urbanístico” como porções do território predominantemente edificadas, que, em função de sua importância histórica, paisagística e cultural, requerem tratamento específico, ou áreas que apresentem vantagem na implantação de algum regime urbanístico especial.

DIVERSIDADE	II - DAS POLÍTICAS GERAIS DE DESENVOLVIMENTO E SUAS ESTRATÉGIAS	IV - Do Desenvolvimento e Ordenamento Territorial	Art. 91 (Zonas Especiais de Interesse Turístico)	Orientar as políticas públicas no sentido de preservar a baixa densidade e ocupação do solo.
				Reconhecer as áreas não consolidadas e atrativas para o turismo como prioritárias para investimento em infraestrutura, controle urbano do espaços públicos e incentivos à preservação de suas características singulares, levando-se em conta os interesses sociais com geração de emprego, renda, preservação do patrimônio histórico e ambiental.
				Abrigar empreendimento turísticos, consolidando os já instalados e em funcionamento na data da aprovação da presente lei, ainda que em áreas de preservação ambiental.
	II - DAS POLÍTICAS GERAIS DE DESENVOLVIMENTO E SUAS ESTRATÉGIAS	IV - Do Desenvolvimento e Ordenamento Territorial	Art. 91 (Zonas Especiais de Interesse Turístico)	Abrigar empreendimentos residenciais de baixa densidade de caráter de veraneio.
		V - Dos Instrumentos para o Desenvolvimento Territorial	Art. 156° (Política de Urbanização e Uso do Solo)	Abrigar empreendimentos autossuficientes do ponto de vista de infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos.
LEGIBILIDADE	II - DAS POLÍTICAS GERAIS DE DESENVOLVIMENTO E SUAS ESTRATÉGIAS	III - Das Atividades Culturais e do Patrimônio Cultural e Histórico	Art. 53°	Preservar e divulgar as substâncias e ambiências culturais e de promoção histórica, com vistas a recuperar os marcos representativos da memória da cidade e dos aspectos culturais de sua população, na perspectiva da preservação dos simbolismos históricos, bem como do despertar de uma relação de identidade da sociedade com os seus espaços urbanos.
		IV - Do Desenvolvimento e Ordenamento Territorial	Art. 66°	Estabelecer as “Zonas Especiais de Interesse Histórico” que compreendem as porções do território que necessitam de tratamento especial para a efetiva proteção, recuperação e manutenção do patrimônio histórico do Município, conferidas por meio de instrumentos jurídico-administrativos contidos na presente Lei.
CONFORTO	II - DAS POLÍTICAS GERAIS DE DESENVOLVIMENTO E SUAS ESTRATÉGIAS	V - Dos Instrumentos para o Desenvolvimento Territorial	Art. 159° (Política Ambiental do Município)	Implantar Parques Urbanos e novas Unidades de Conservação municipais nas áreas de encostas florestais do município, dotados de estrutura comunitária de lazer, bem como desestimular as ocupações irregulares de áreas impróprias, sujeitas a restrições impostas pela legislação ambiental, por risco geológico, e de inundação.
CIDADANIA	III - DA GESTÃO DEMOCRÁTICA DA CIDADE	I - Do Sistema Municipal de Planejamento e Gestão do Plano Diretor	Art. 180°	Prever a participação da população em todo o processo de planejamento e gestão do Município por meio de plena informação, disponibilizada pelo Executivo Municipal com antecedência e ampla divulgação em meios de comunicação de massa, para o acesso irrestrito de toda a população às informações necessárias.
			Art. 181°	Prever ampla comunicação pública com antecedência de pelo menos 15 dias, e publicação e divulgação dos resultados.

Tabela 14 - Região Lagamar – Iguape

IGUAPE				
ESTÂNCIA: Estância Balneária - Lei Estadual 163/1948				
PLANO DIRETOR: Plano Diretor Municipal de Iguape				
N.LEI: Lei Complementar n. 005/2006				
N. TÍTULOS E ARTIGOS: 3 Títulos e 229 Artigos				
POPULAÇÃO: 30.256 (IBGE 2014)				
EXTENSÃO TERRITORIAL: 1.977,96 km²				
CATEGORIAS DE ANÁLISE DA CIDADE HOSPITALEIRA	LOCAL PLANO DIRETOR			DIRETRIZES
	TÍTULO	CAPÍTULO	ARTIGO	
DIVERSIDADE	I - DA FUNDAMENTAÇÃO	II - Dos Princípios Gerais da Política de Desenvolvimento Municipal	Art. 7	Estabelecer a intensidade de uso adequada à disponibilidade da infraestrutura urbana e de equipamentos e serviços, atendendo aos parâmetros urbanísticos definidos pelo ordenamento territorial determinado nesse Plano Diretor e na Lei de Uso e Ocupação do Solo.
				Estabelecer uso compatível com as condições de preservação da qualidade do meio ambiente, da paisagem urbana e do patrimônio cultural, histórico e arqueológico.
				Estabelecer aproveitamento e utilização compatíveis com a segurança e saúde de seus usuários e da vizinhança.
		III - Dos Princípios e Objetivos do Plano Diretor Municipal	Art. 11	Garantir o bem-estar do cidadão e a melhoria da qualidade de vida.
				Garantir a função social da propriedade urbana, prevalecendo esta função sobre o exercício do direito de propriedade individual.
	II - DAS DIRETRIZES SETORIAIS DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL	I - Dos Planos, Estratégias de Desenvolvimento Municipal	Art. 15	Estimular o fortalecimento das cadeias produtivas do município e da região evitando a migração da população.
				Fortalecer atividades comerciais através da estruturação e consolidação do centro urbano tradicional e das vias de maior importância comercial.
				Promover a infraestrutura turística através de divulgação, melhoria de acessibilidade, criação de circuitos e espaços destinados à exploração do turismo nos seus diversos segmentos.
				Ampliar gradativamente e quantitativamente os fluxos de visitantes para o Município de Iguape.
				Aumentar a taxa de permanência média de turistas na cidade como forma de ampliar consumo por turistas, independentemente da renovação dos fluxos turísticos.
				Democratizar o acesso ao solo urbano e a oferta de terras, a partir da utilização de instrumentos do Estatuto da Cidade.
				Promover a requalificação urbanística e regularização fundiária dos assentamentos habitacionais precários e irregulares.
				Promover o adensamento compatível com a infraestrutura e vocação de cada área.
				Preservar, recuperar e sustentar as regiões de interesse histórico, paisagístico, cultural e ambiental.
				Promover a estruturação de prédios públicos.
				Integrar e compatibilizar o uso e a ocupação do solo entre a área urbana e a área rural do Município.
		III - Do Macrozoneamento	Art. 32	Dividir o território de Iguape em 6 macrozonas: I) Macrozona de Urbanização; II) Macrozona de Urbanização Controlada; III) Macrozona de Urbanização Ambiental Restrita; IV) Macrozona Agrícola Extrativista; V) Macrozona de Preservação Ambiental; VI) Macrozona de Preservação Ambiental, Estação Ecológica do Chauás.
PERMEABILIDADE	II - DAS DIRETRIZES SETORIAIS DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL	I - Dos Planos, Estratégias de Desenvolvimento Municipal	Art. 19	Promover uma circulação diferenciada e controlada de veículos no Centro Histórico e seu entorno.

LEGIBILIDADE	II - DAS DIRETRIZES SETORIAIS DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL	I - Dos Planos, Estratégias de Desenvolvimento Municipal	Art. 15	Entender a paisagem urbana e os elementos naturais como referências para a estruturação do território.
			Art. 19	Garantir a ambiência arquitetônica e urbanística do Centro Histórico de Iguape entre as construções existentes e as novas construções, para assegurar as características harmônicas originais do conjunto urbano.
			Art. 24	Promover o desenvolvimento socioeconômico através do turismo, preservando a beleza cênica local e a tranquilidade (turismo ponderado).
CONFORTO	II - DAS DIRETRIZES SETORIAIS DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL	I - Dos Planos, Estratégias de Desenvolvimento Municipal	Art. 19	Garantir a conservação de vias públicas inseridas na área de influência do Centro Histórico.
		II - Da Mobilidade Urbana	Art. 30	Revitalizar/recuperar/construir passeios, viabilizando e otimizando a circulação de pedestres.
CIDADANIA	II - DAS DIRETRIZES SETORIAIS DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL	I - Dos Planos, Estratégias de Desenvolvimento Municipal	Art. 19	Promover parceria com instituições de ensino de nível superior para o desenvolvimento e divulgação do Centro Histórico.
	IV - DA GESTÃO DEMOCRÁTICA DA POLÍTICA URBANA	II - Do Sistema de Planejamento e Gestão Urbana	Art. 76	Garantir a eficácia, eficiência e efetividade da gestão, na melhoria da qualidade de vida dos munícipes.
			Art. 77	Criar o Conselho Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente, sendo este o órgão consultivo e deliberativo em matéria de natureza urbanística e de política urbana, composto por representantes do Poder Executivo e da sociedade civil.
			Art. 79	Dar ampla publicidade a todos os documentos e informações produzidos no processo de elaboração, revisão, aperfeiçoamento do Plano Diretor, de planos, programas e projetos setoriais, regionais, locais e específicos ligados ao desenvolvimento urbano, bem como no controle e fiscalização de sua implementação, a fim de assegurar o conhecimento dos respectivos conteúdos à população, devendo ainda disponibilizá-las a qualquer munícipe que requisitá-la por petição simples, ressalvadas as situações em que o sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado.
			Art. 82	Destinar os recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento na consecução das diretrizes e objetivos elencados neste Plano Diretor e aplicados prioritariamente em infraestrutura e equipamentos públicos.
			Art. 84	Assegurar a participação da população em todas as fases do processo de gestão democrática da política urbana, na perspectiva da formulação, implementação, gestão participativa, fiscalização e controle social, mediante: debates, audiências e consultas públicas; conferências; conselhos; estudo de Impacto de Vizinhança; projetos e programas específicos; iniciativa popular de projetos de lei; orçamento participativo; assembleias de planejamento e gestão territorial.

3.3.2.2. Relatórios: Diversidade; Permeabilidade; Legibilidade; Conforto; Cidadania

Diversidade

Diretrizes relacionadas à diversidade estão presentes nos Títulos iniciais dos Planos Diretores de Iguape e Cananéia. O Artigo 7 do PD de Cananéia visa, por exemplo, a ordenar e controlar o uso do solo de forma a evitar o uso excessivo ou inadequado em relação à infraestrutura urbana e a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulta na sua subutilização ou não utilização. De certa forma, é o mesmo que prevê o Artigo 7 do PD de Iguape, que visa a “estabelecer a intensidade de uso adequada à disponibilidade da infraestrutura urbana e de equipamentos e serviços, atendendo aos parâmetros urbanísticos definidos pelo ordenamento territorial”, determinado nesse Plano Diretor e na Lei de Uso e Ocupação do Solo. Ora, essas diretrizes iniciais buscam, na realidade, uma otimização do solo urbano e a garantia da função social da propriedade, como reforça o Artigo 11 do PD de Iguape.

Os artigos acima citados caminham no intuito da diversidade e da otimização do território. Contudo, os mesmos Planos acabam incentivando outras ações que vêm de encontro a essas. O Artigo 91 de Cananéia, por exemplo, visa a “abrigar empreendimentos residenciais de baixa densidade de caráter de veraneio” e “abrigar empreendimentos autossuficientes do ponto de vista de infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos”. As fotos abaixo mostram um tipo de ocupação do solo na cidade de Cananéia que representa os chamados “bairros de veraneio”: uso estritamente residencial, com construções isoladas no lote, cercadas por muros altos, opacos e implantados em locais com certa infraestrutura urbana.

Figura 286 - Trecho urbano de Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 287 - Trecho urbano de Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Já o Artigo 56 do PD de Cananéia, dentro do Capítulo de Ordenamento Territorial, visa a “potencializar o adensamento das áreas providas de infraestrutura, evitando, porém, que esta ação traga problemas de cunho ambiental, econômicos ou social”. E o Artigo 41 visa a “planejar, regulamentar e fiscalizar a atividade turística do Município de forma a desenvolvê-la em harmonia com a conservação e o uso sustentável dos bens socioambientais, visando melhorar as condições de vida da população local”.

Figura 288 - Centro de Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Do ponto de vista da “ocupação do território”, o Artigo 15 do PD de Iguape traz diretrizes importantes, como “democratizar o acesso ao solo urbano e a oferta de terras, a partir da utilização de instrumentos do Estatuto da Cidade; promover a requalificação urbanística e regularização fundiária dos assentamentos habitacionais precários e irregulares; promover o adensamento compatível com a infraestrutura e vocação de cada área, preservar, recuperar e sustentar as regiões de interesse histórico, paisagístico, cultural e ambiental”. Além disso, o Artigo 32 propõe “dividir o território de Iguape em 6 macrozonas: I) Macrozona

de Urbanização; II) Macrozona de Urbanização Controlada; III) Macrozona de Urbanização Ambiental Restrita; IV) Macrozona Agrícola Extrativista; V) Macrozona de Preservação Ambiental; VI) Macrozona de Preservação Ambiental, Estação Ecológica do Chauas. Como foi mencionado anteriormente, a setorização do território pode contribuir para a aplicação de certas regras urbanísticas por meio de futuras leis complementares.

Essa setorização também pode ser vista no PD de Cananéia. O Artigo 74, dentro do capítulo sobre Ordenamento Territorial, visa a “estabelecer as “Zonas Especiais de Interesse Urbanístico” como porções do território predominantemente edificadas, que, em função de sua importância histórica, paisagística e cultural, requerem tratamento específico, ou áreas que apresentem vantagem na implantação de algum regime urbanístico especial”. Uma das diretrizes para essa região é definida no Artigo 91, que visa a “orientar as políticas públicas no sentido de preservar a baixa densidade e ocupação do solo” e “reconhecer as áreas não consolidadas e atrativas para o turismo como prioritárias para investimento em infraestrutura, controle urbano dos espaços públicos e incentivos à preservação de suas características singulares, levando-se em conta os interesses sociais com geração de emprego, renda, preservação do patrimônio histórico e ambiental”.

A preocupação com o turismo está presente no PD de Cananéia. O Artigo 45, dentro do capítulo sobre Política de Turismo, visa a “incentivar a ampliação da oferta de hospedagem comercial, novos negócios e empreendimentos turísticos e hoteleiros para manter o crescimento atual das atividades características de turismo”. Para tanto, o Artigo 46 incentiva “a implantação de hotéis e empreendimentos de convenções através dos instrumentos da outorga onerosa e das operações urbanas consorciadas”.

Essa preocupação parece estar presente no PD de Iguape que visa, no Artigo 15, a “estimular o fortalecimento das cadeias produtivas do município e da região evitando a migração da população”. O mesmo Artigo do PD de Iguape visa a “ampliar gradativamente e quantitativamente os fluxos de visitantes para o Município de Iguape” e “aumentar a taxa de permanência média de turistas na cidade como forma de ampliar consumo por turistas, independentemente da renovação dos fluxos turísticos”.

O PD de Cananéia incentiva, no Artigo 42, “promover e potencializar o turismo de navios e cruzeiros”. Contudo, vale lembrar que trata-se de uma área que atua como uma espécie de berçário para inúmeras espécies marinhas. Será mesmo adequado incentivar o trânsito de navios de grande porte? Foram realizados estudos prévios que garantem que esse tipo de turismo não irá prejudicar a vida dos animais marinhos? O Artigo 44 reforça essa diretriz, visando “planejar, regulamentar e fiscalizar a atividade turística do Município de forma a desenvolvê-la em harmonia com a conservação e o uso sustentável dos bens socioambientais, visando melhorar as condições de vida da população local”.

Permeabilidade

Diretrizes relacionadas à permeabilidade são quase inexistentes nos dois Planos Diretores analisados dessa região. Com uma extensão territorial desse tamanho, os dois Planos deveriam ter um capítulo inteiro dedicado ao parcelamento do solo, ainda mais Ilha Comprida, que possui 70 Km de faixa litorânea. Mas, infelizmente, o que se percebe é um

descaso com essa diretriz. Como já foi visto, o cuidado com a definição dos tamanhos mínimos e máximos dos lotes, assim como a questão da permeabilidade visual, são questões fundamentais que ajudam a tornar a cidade mais acolhedora, proporcionando qualidade de vida para moradores e turistas.

O PD de Iguape no Artigo 19 visa a “promover uma circulação diferenciada e controlada de veículos no Centro Histórico e seu entorno”, mas não dá detalhes para possíveis intervenções. Busca-se diminuir a velocidade nessa região, ou implantar calçadões ou áreas de fruição pública? Não está claro.

Algumas observações foram feitas durante a pesquisa de campo, conforme é possível verificar nas figuras a seguir.

Figura 289 - Permeabilidade física nos canais de Cananéia, junto ao Mar Pequeno.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 290 - Permeabilidade física nos canais de Cananéia, junto ao Mar Pequeno.



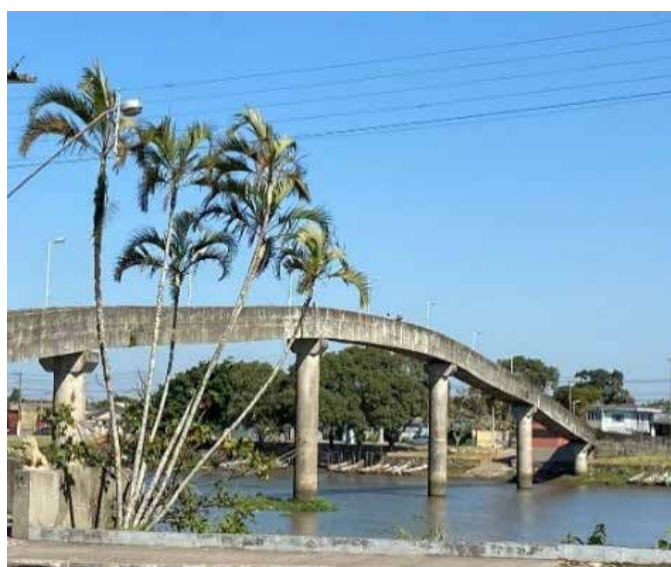
Fonte: Autora, 2021.

Figura 291 - Pontes sobre o canal de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 292 - Pontes sobre o canal de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 293 - Balsa que faz a travessia entre Cananéia e a Ilha Comprida, no Mar Pequeno.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 294 - Permeabilidade visual no centro histórico de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 295 - Permeabilidade visual no centro histórico de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Legibilidade

Diretrizes relacionadas à legibilidade foram encontradas nos capítulos de Políticas de Paisagem Urbana, em Políticas Setoriais e nos capítulos que tratam sobre os Instrumentos de Política Urbana e nos Títulos relacionados a Organização Territorial.

O Artigo 19 do PD de Iguape, dentro do Capítulo sobre Políticas Setoriais, visa a “garantir a ambiência arquitetônica e urbanística do Centro Histórico de Iguape entre as cons-

truções existentes e as novas construções, para assegurar as características harmônicas originais do conjunto urbano” e o Artigo 24 visa a “promover o desenvolvimento socioeconômico através do turismo, preservando a beleza cênica local e a tranquilidade (turismo ponderado)”.

Figura 296 - Basílica de Iguape



Fonte: Autora, 2021.

Figura 297 - Igreja do Rosário, em Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 298 - Igreja de São Benedito, em Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

O Artigo 53 do PD de Cananéia, em um capítulo sobre Atividades Culturais e Patrimônio Cultural Histórico, visa a “preservar e divulgar as substâncias e ambiências culturais e de promoção histórica, com vistas a recuperar os marcos representativos da memória da cidade e dos aspectos culturais de sua população, na perspectiva da preservação dos simbolismos históricos, bem como do despertar de uma relação de identidade da sociedade com os seus espaços urbanos”.

Figura 299 - Vista frontal da Igreja São João Batista, em Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 300 – Vista lateral da Igreja São João Batista, em Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

E o Artigo 66, do PD de Cananéia, em ordenamento territorial, que visa a “estabelecer as Zonas Especiais de Interesse Histórico que compreendem as porções do território que necessitam de tratamento especial para a efetiva proteção, recuperação e manutenção do patrimônio histórico do Município, conferidas por meio de instrumentos jurídico-administrativos contidos na presente Lei. A relação completa dos imóveis está descrita no Artigo 92 do mesmo Plano.

O Artigo 15 do PD de Iguape reforça que é preciso “entender a paisagem urbana e os elementos naturais como referências para a estruturação do território” e “promover a estruturação de prédios públicos, integrar e compatibilizar o uso e a ocupação do solo entre a área urbana e a área rural do Município”. Já o Artigo 53 de Cananéia visa a “estimular a permanência do uso residencial através da política tributária específica, a proteção e conservação nas áreas de Preservação do Patrimônio Cultural”.

Figura 301 - As torres da Basílica de Iguape ao fundo.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 302 - Ruínas espalhadas pela cidade de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 303 - Ruínas espalhadas pela cidade de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Conforto

Diretrizes relacionadas ao conforto foram encontradas nos capítulos de Desenvolvimento Territorial, Política Ambiental e Mobilidade Urbana, mas também podem ser encontradas em Políticas de Paisagem Urbana, em Políticas Setoriais, nos capítulos que tratam sobre os Instrumentos de Política Urbana e nos Títulos relacionados a Organização Territorial.

O Artigo 19 do PD de Iguape visa a “garantir a conservação de vias públicas inseridas na área de influência do Centro Histórico” e o Artigo 30 visa a “revitalizar, recuperar e construir passeios, viabilizando e otimizando a circulação de pedestres”. Ambos no capítulo de Políticas Setoriais.

Figura 304 - Calçadão na orla do Mar Pequeno, em Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 305 - Calçadão na orla do Mar Pequeno, em Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 306 - Bancos na praça central, em Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 307 - Áreas de estar no calçadão junto ao Mar Pequeno, em Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 308 - Praças com bancos para sentar em Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 309 - Praças com bancos para sentar em Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 310 - Praças com bancos para sentar espalhadas pela da cidade de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 312 - Praça com bancos para sentar no centro histórico de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 312 - Praça com bancos para sentar no centro histórico de Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 313 - Calçadão na orla do Mar Pequeno com mobiliário urbano, em Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 314 - Calçadão na orla do Mar Pequeno com mobiliário urbano, em Iguape.



Fonte: Autora, 2021.

O Artigo 159 do PD de Cananéia visa a “implantar Parques Urbanos e novas Unidades de Conservação municipais nas áreas de encostas florestais do município, dotados de estrutura comunitária de lazer, bem como, desestimular as ocupações irregulares de áreas impróprias, sujeitas a restrições impostas pela legislação ambiental, por risco geológico, e de inundação”.

Figura 315 - Ilha do Cardoso.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 316 - Ilha do Cardoso.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 317 - Ilha do Cardoso.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 318 - Baía dos Golfinhos, em Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 319 - Baía dos Golfinhos, em Cananéia.



Fonte: Autora, 2021.

Cidadania

Diretrizes relacionadas à cidadania estão presentes nos Títulos (ou capítulos) dos Planos Diretores referentes ao Sistema Municipal de Planejamento Urbano.

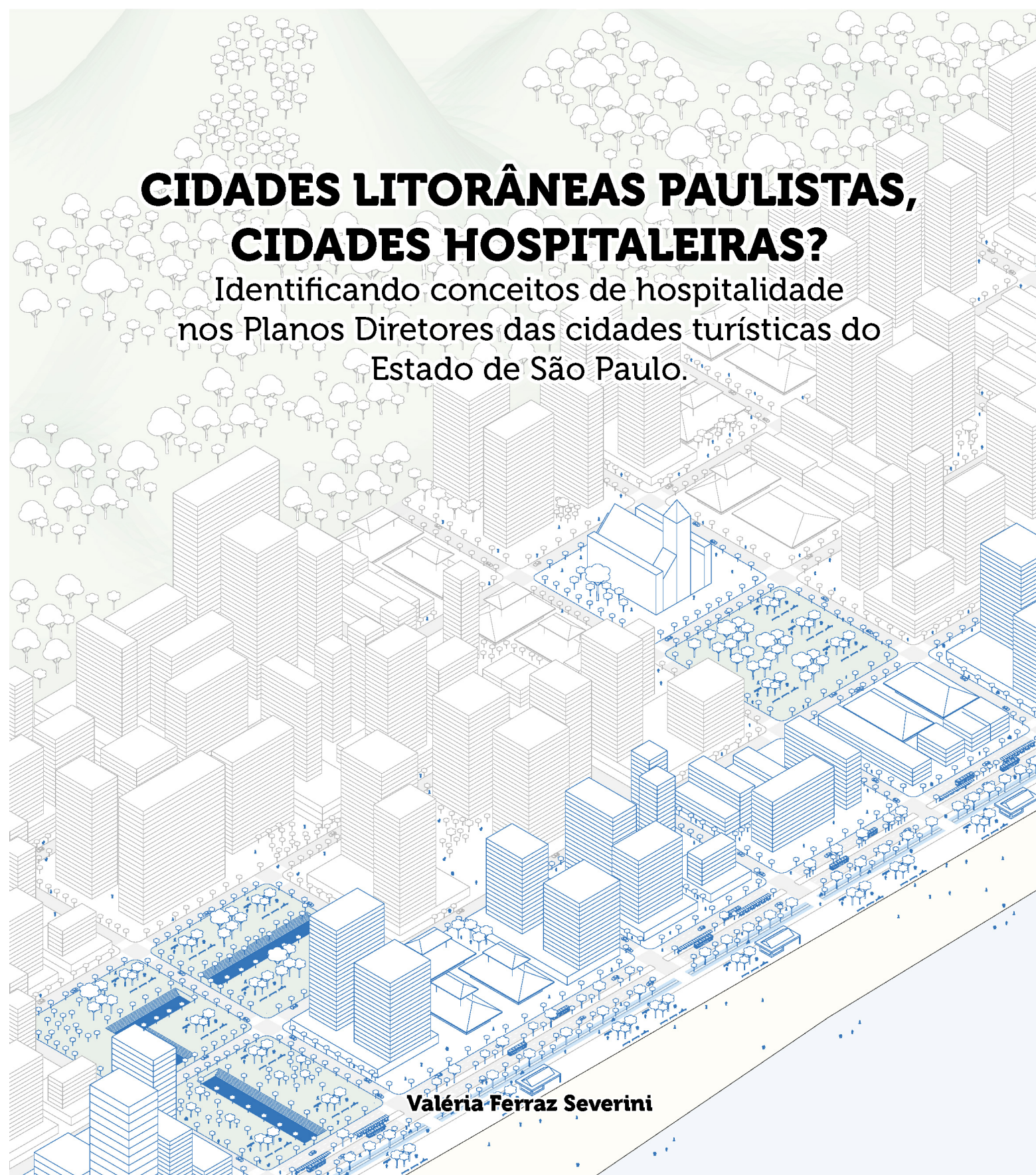
O Artigo 180 do PD de Cananéia visa a “prever a participação da população em todo o processo de planejamento e gestão do Município por meio de plena informação, disponibilizada pelo Executivo Municipal com antecedência e ampla divulgação em meios de comunicação de massa, para o acesso irrestrito de toda a população às informações necessárias”. E o Artigo 181 visa a “prever ampla comunicação pública com antecedência de pelo menos 15 dias, e publicação e divulgação dos resultados”. Ambos artigos no capítulo sobre Sistema Municipal de Planejamento e Gestão do Plano Diretor. É o que prevê, de certa forma, o Artigo 84 de Iguape, assim como o Artigo 79:

Dar ampla publicidade a todos os documentos e informações produzidos no processo de elaboração, revisão, aperfeiçoamento do Plano Diretor, de planos, programas e projetos setoriais, regionais, locais e específicos ligados ao desenvolvimento urbano, bem como

no controle e fiscalização de sua implementação, a fim de assegurar o conhecimento dos respectivos conteúdos à população, devendo ainda disponibilizá-las a qualquer munícipe que requisitá-la por petição simples, ressalvadas as situações em que o sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado.

O Artigo 19 de PD de Iguape, em Políticas Setoriais, visa a “promover parceria com instituições de ensino de nível superior para o desenvolvimento e divulgação do Centro Histórico”. O Artigo 76 busca “garantir a eficácia, eficiência e efetividade da gestão, na melhoria da qualidade de vida dos munícipes”. Para tanto, o Artigo 77 visa a “criar o Conselho Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente, sendo este o órgão consultivo e deliberativo em matéria de natureza urbanística e de política urbana, composto por representantes do Poder Executivo e da sociedade civil”. Já o Artigo 82 visa a “destinar os recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento na consecução das diretrizes e objetivos elencados neste Plano Diretor e aplicados prioritariamente em infraestrutura e equipamentos públicos”.

4. Cartilha ilustrada



Lista de Figuras da Cartilha Ilustrada

Figura 1 - Exemplo de ocupação rarefeita do território.....	283
Figura 2 - Exemplo de otimização e racionalização do território	283
Figura 3 - Barra do Sahy, em São Sebastião.....	284
Figura 4 - Barra do Sahy, em São Sebastião	284
Figura 5 - Praia de Pernambuco, no Guarujá	284
Figura 6 - Praia da Enseada, no Guarujá	284
Figura 7 - Praia de Pitangueiras, no Guarujá	284
Figura 8 - Santos, próximo ao VLT	284
Figura 9 - Exemplo: Setorização do território de São Paulo.....	284
Figura 10 - Quadra com Uso	285
Figura 11 - Quadra com Diversidade de Usos e de Ocupação	285
Figura 12 - Tipologias diferenciadas, em Pitangueiras, Guarujá	285
Figura 13 - Tipologias diferenciadas, em Pitangueiras, Guarujá.....	285
Figura 14 - Praia de Pitangueiras, no Guarujá.....	286
Figura 15 - Praia do Centro, Bertioga	286
Figura 16 - VLT de Santos	287
Figura 17 - Vista externa da Estação do VLT	287
Figura 18 - Vista interna da Estação do VLT	287
Figura 19 - Praia da Cocanha, em Caraguatatuba	288
Figura 20 - Praia de Camburi, em São Sebastião.....	288
Figura 21 - Praia da Baleia, em São Sebastião	288
Figura 22 - Praia da Feiticeira, em Ilhabela	288
Figura 23 - Praia de Baraqueçaba, em São Sebastião.....	289
Figura 24 - Praia de Pitangueiras, no Guarujá.....	289
Figura 25 - Praia de Cigarras, em São Sebastião	289
Figura 26 - Praia da Baleia, em São Sebastião	289
Figura 27 - Cercas baixas e vazadas na Praia de Capricórnio	290
Figura 28 - Muros baixos e vazados na Praia de Capricórnio	290
Figura 29 - Galeria comercial no centro de Ilhabela	290
Figura 30 - Galeria comercial em Juquehy, em São Sebastião.....	290
Figura 31 - Calçadão no centro de Caraguatatuba	290
Figura 32 - Galeria comercial no centro de São Sebastião.....	290
Figura 33 - Travessias na Rio-Santos em Boraceia, São Sebastião	291
Figura 34 - Pier no Centrinho, em Ilhabela.....	291
Figura 35 - Plataforma da Pesca, em Mongaguá	292
Figura 36 - Balsa que liga Cananéia à Ilha Comprida	292
Figura 37 - Mirante do Barreiros, em Ilhabela	293
Figura 38 - Mirante do Piúva, em Ilhabela.....	293
Figura 39 - Mirante do Morro de Santo Antonio.....	294
Figura 40 - Mirante do Morro da Campina, no Guarujá	294
Figura 41 - Mirante da Ilha Porchat, em São Vicente.....	294
Figura 42 - Paisagem de Iguape, ao fundo as torres das igrejas.....	294
Figura 43 - Mirante da Orla na Praia de Massaguaçu	295

Figura 44 - Farol do Cruzeiro na Praia do Centro, em Ubatuba	295
Figura 45 - Mirante Niemeyer, em São Vicente	295
Figura 46 - Forte São João, em Bertioga.....	295
Figura 47 - Sede da Prefeitura de São Sebastião e Fundart.....	297
Figura 48 - Igreja de São Sebastião.....	297
Figura 49 - Basílica de Iguape.....	297
Figura 50 - Igreja do Rosário, em Iguape.....	297
Figura 51 - Igreja de São Benedito, em Iguape	297
Figura 52 - Ruínas de Abarabebê, em Peruíbe.....	297
Figura 53 - Ruínas em Iguape	297
Figura 54 - Ruínas da antiga Fábrica Matarazzo Engenho	297
Figura 55 - Padronização dos quiosques da Praia da Enseada.....	298
Figura 56 - Praia de Itaguapé, em Bertiga	299
Figura 57 - Ilha do Cardoso, em Cananéia	299
Figura 58 - Áreas de sombra na Praia de Martin de Sá	300
Figura 59 - Áreas de sombra na Praia das Astúrias	300
Figura 60 - Extensas faixas de areia na orla da Praia Grande	300
Figura 61 - Jardins e faixas de areia na orla da Praia da Riviera.....	300
Figura 62 - Praças em Praia Grande	301
Figura 63 - Canteiros centrais arborizados em Peruíbe	301
Figura 64 - Canteiros centrais arborizados em Pitangueiras	301
Figura 65 - Canteiros centrais arborizados e ciclovias em Bertioga.....	301
Figura 66 - Ciclovia em Mongaguá.....	302
Figura 66 - Ciclovia em Mongaguá.....	302
Figura 68 - Ciclovia em Ilhabela	302
Figura 69 - Ciclovia em Santos	302
Figura 70 - Ciclovia em Caraguatatuba	302
Figura 71 - Ciclovia na Praia Grande.....	302
Figura 72 - Banheiros públicos na Praia Grande	302
Figura 73 - Chuveiros públicos em Ilhabela	302
Figura 74 - Banco para sentar, na Praia Grande.....	303
Figura 75 - Ponto de ônibus, na Praia Grande	303
Figura 76 - Área de estar na Praia de Massaguaçu	303

1. DIVERSIDADE

DE USOS E ATIVIDADES URBANAS



DE OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO



DE PESSOAS E DE TURISTAS



DE TIPOLOGIAS ARQUITETÔNICAS



CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

Veja como e onde o Plano Diretor de cidades turísticas pode incorporar a diversidade:

1.1 TÍTULOS INICIAIS QUE TRATAM DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS DO PLANO DIRETOR

- Otimizar o território urbano e estimular o adensamento construtivo e populacional em áreas dotadas de infraestrutura urbana. Isso ajuda a racionalizar o uso e a ocupação do solo evitando também a especulação imobiliária;

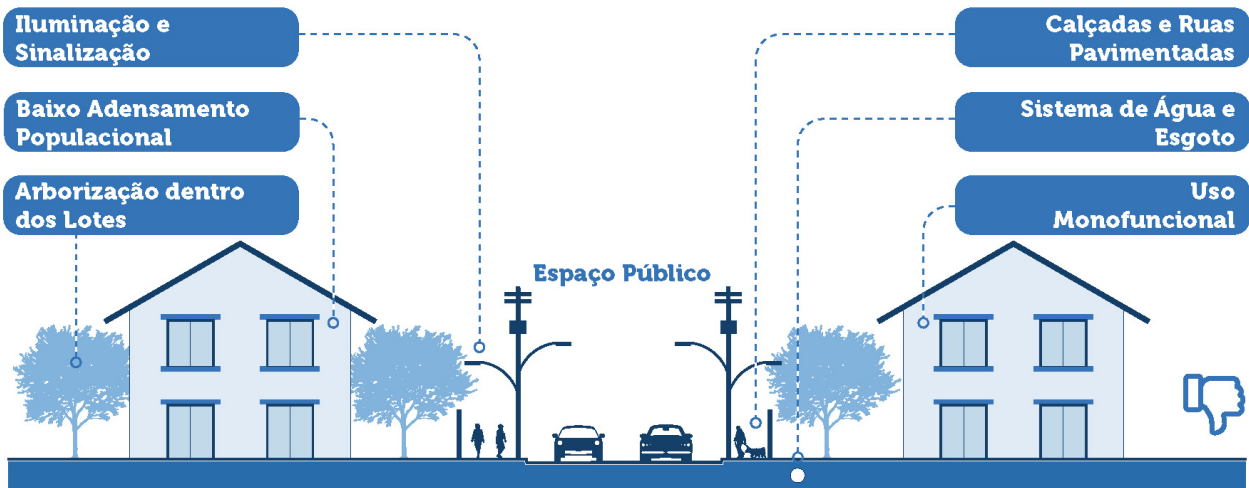


Figura 1-Exemplo de ocupação rarefeita do território.

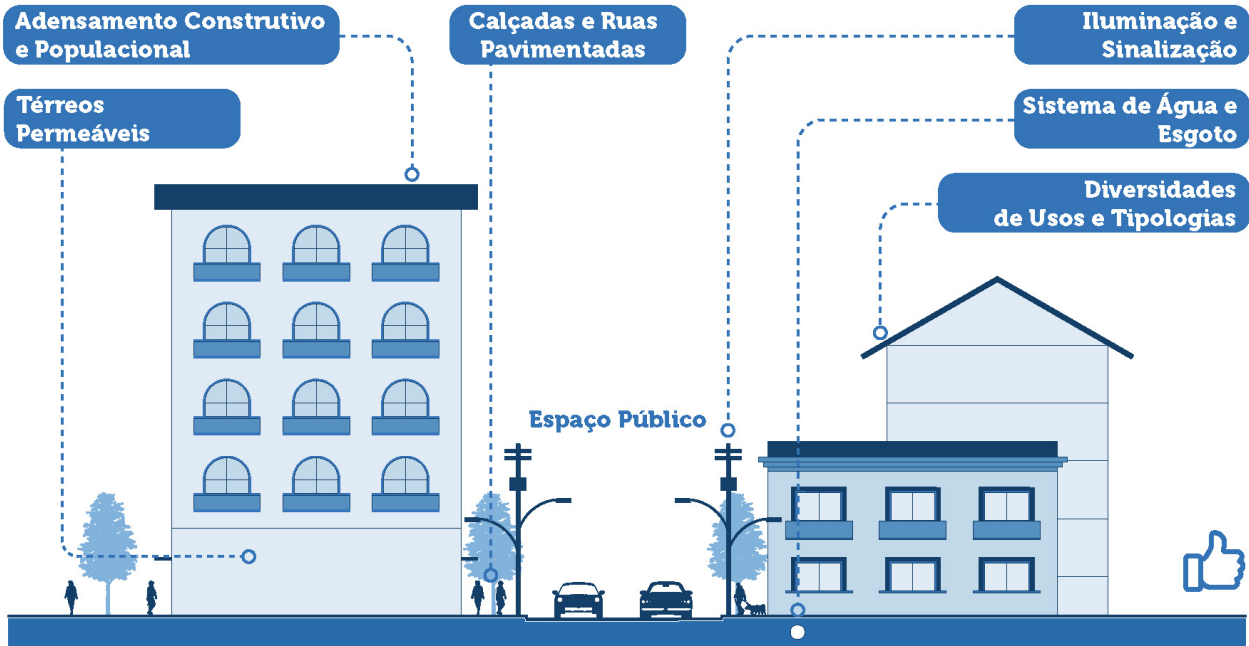


Figura 2-Exemplo de otimização e racionalização do território.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

BAIRROS DE VERANEIO – A NÃO OTIMIZAÇÃO DO TERRITÓRIO URBANO



Figura 3-Barra do Sahy, em São Sebastião.



Figura 4-Barra do Sahy, em São Sebastião.



Figura 5-Praia de Pernambuco, no Guarujá.



Figura 6-Praia da Enseada, no Guarujá.

EXEMPLOS DE OTIMIZAÇÃO DO TERRITÓRIO



Figura 7-Praia de Pitangueiras, no Guarujá.



Figura 8-Santos, próximo ao VLT.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

1.2 TÍTULOS QUE TRATAM DO ORDENAMENTO TERRITORIAL
CAPÍTULOS SOBRE ESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL

- Dividir o território em Macroáreas, Macrozonas, Áreas Especiais, Zonas Especiais etc. Isso ajuda a garantir a aplicação (imediata ou futura) de regras urbanísticas, de instrumentos de política urbana ou parâmetros de uso, parcelamento e ocupação do solo;

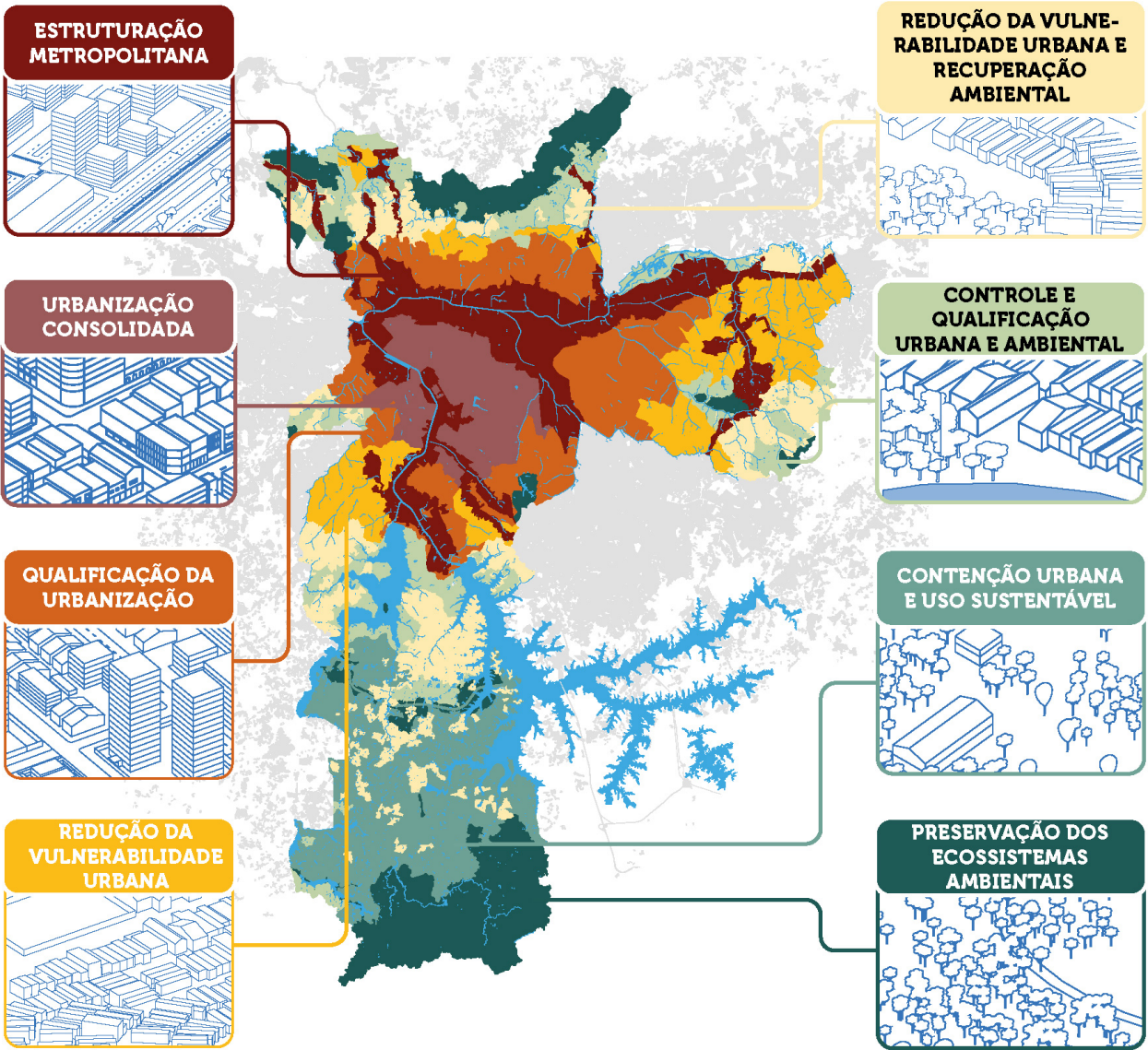


Figura 9-Exemplo: Setorização do território do Município de São Paulo.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

CAPÍTULOS SOBRE A REGULAÇÃO DOS PARÂMETROS DE PARCELAMENTO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO (DIRETRIZES DA LPUOS):

- Pré-estabelecer regras básicas de uso e ocupação do solo para direcionar uma (futura) revisão da Lei de Zoneamento;
- Estimular o uso misto e a ocupação diversificada em área dotadas de infraestrutura urbana;

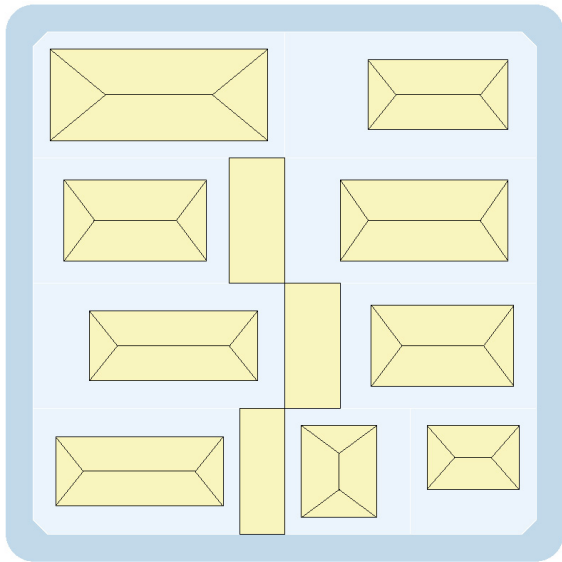


Figura 10-Quadra com Uso Monofuncional.

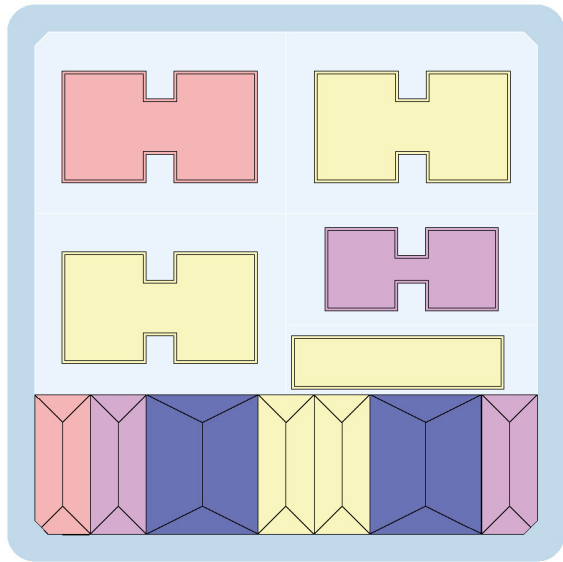
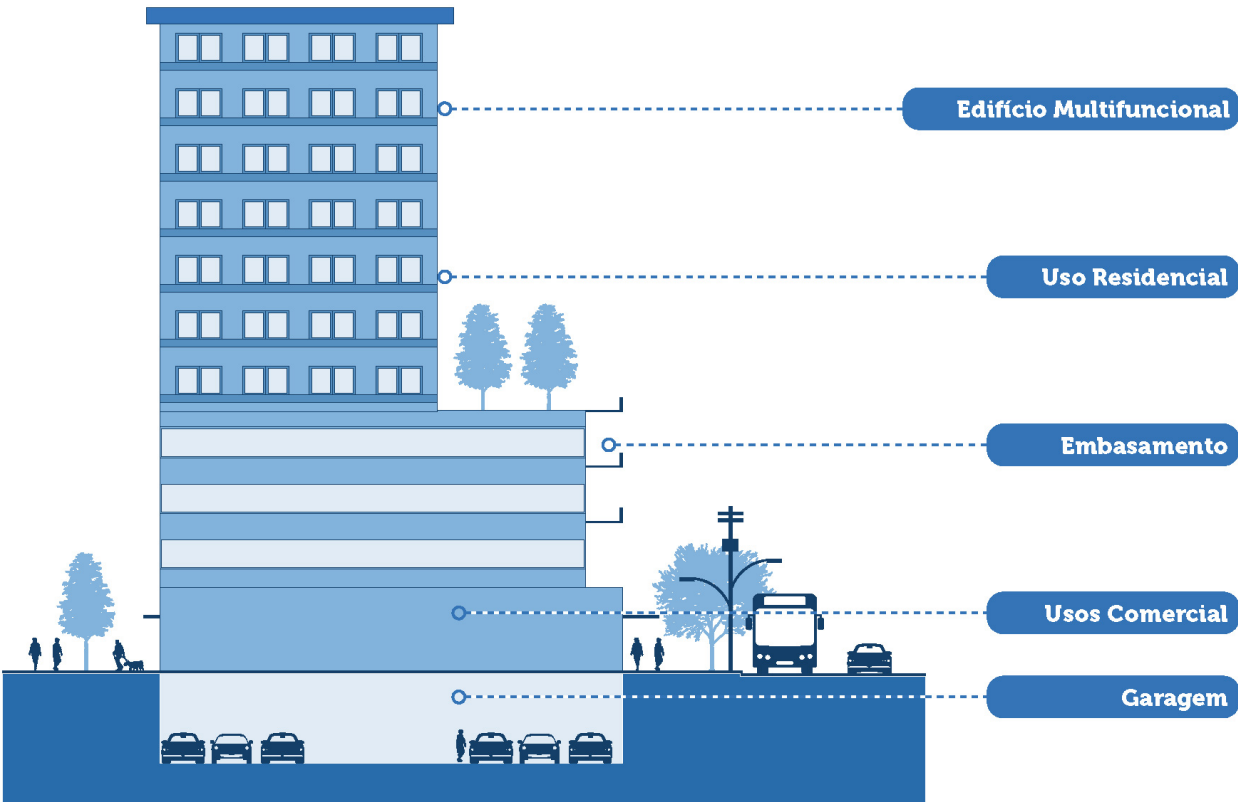


Figura 11-Quadra com Diversidade de Usos e de Ocupação do Território.

- Incentivar a implantação de edifícios multifuncionais. Ou seja, essas construções abrigam mais de um uso, seja habitação, trabalho, lazer, circulação, esporte, cultura, educação etc.
- Incentivar a utilização do “embasamento” nos edifícios multifuncionais - um recurso urbanístico que elimina os recuos frontais e laterais da edificação para formar um “volume” que destacará os primeiros andares do edifício e que estarão alinhados ao passeio público e sediarão usos comerciais e de serviço;



- Estimular a diversidade de soluções arquitetônicas e urbanísticas nos projetos habitacionais, comerciais e multifuncionais, tendo em vista as características diferenciadas de suas demandas e as condições do meio físico;

EXEMPLOS DE TIPOLOGIAS DIFERENCIADAS



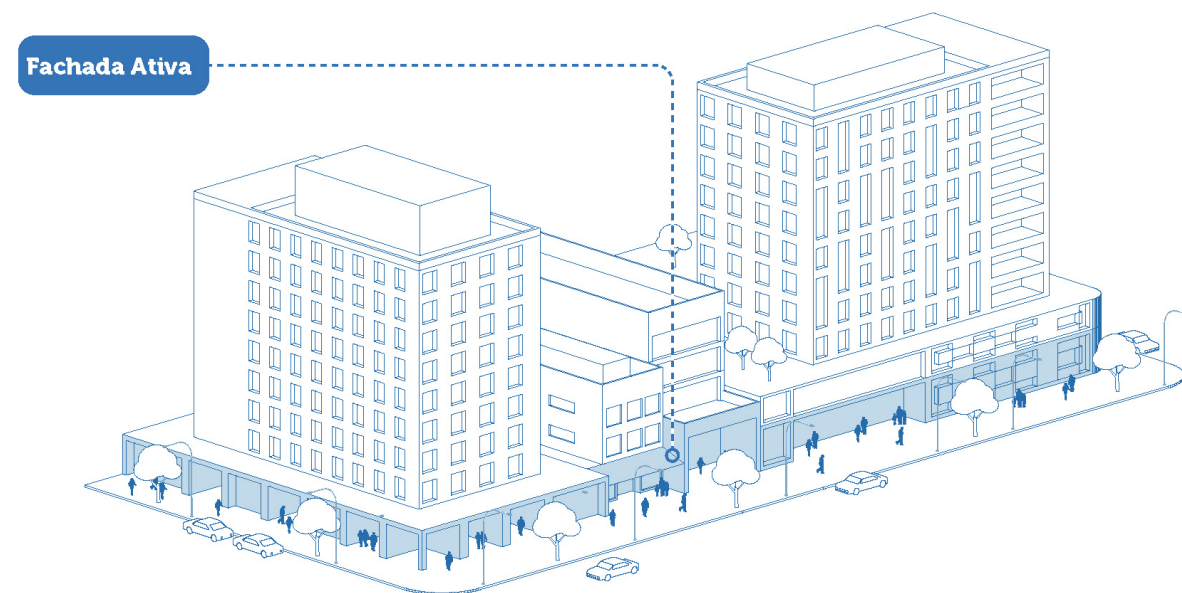
Figura 12-Tipologias diferenciadas, em Pitangueiras, Guarujá.



Figura 13-Tipologias diferenciadas, em Pitangueiras, Guarujá.

- Estimular a incorporação de parâmetros de qualificação de ocupação do solo, como fachada ativa e cota-parte;

Fachada ativa é um instrumento urbanístico que prevê uma maior interação e dinamização entre o espaço público e o espaço privado com o intuito de aumentar o movimento de pedestres na calçada. Para isso, incentiva que os usos comerciais ou de serviços sejam implementados nos pavimentos térreos. Pode ser incorporado ao Plano Diretor ou à Lei de Zoneamento como um “parâmetro qualificador de ocupação do solo” para os novos empreendimentos de uso não residencial ou uso misto, e pode-se prever algumas contrapartidas caso o proprietário aceite incorporar esse instrumento.



FACHADAS ATIVAS 👍



Figura 14-Praia de Pitangueiras, no Guarujá,

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

FACHADAS CEGAS 👎



Figura 15-Praia do Centro, Bertioga.

Cota-parte é um instrumento urbanístico que corresponde à quantidade de unidades habitacionais segundo unidade de área do terreno. Define a densidade habitacional a partir da relação entre o número de unidades habitacionais a serem idealmente produzidas e a área total do terreno. Assim como a fachada ativa, é um incentivo e trabalha com contrapartidas.

CAPÍTULO SOBRE OS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA:

- Prever a incorporação de instrumentos de indução de transformação do território, como as Operações Urbanas Consorciadas (OUC) e o Projetos de Intervenção Urbana (PIU);
- Estimular a diversidade de pessoas e de classes sociais a partir da demarcação das ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social) nos Planos Diretores e de sua diversificação (ZEIS, 1, 2, 3, 4 e 5) e prever a criação de um banco de terras municipal, composto por terrenos vazios e edificações desocupadas, em condições adequadas de habitabilidade ou a recuperar, para atender a do déficit habitacional de interesse social;
- Incorporar a Cota da Solidariedade - um instrumento que obriga novos empreendimentos imobiliários com mais de 10 mil m² de área construída destinarem 10% de sua área para HIS (Habitação de Interesse Social), que pode ser promovida no próprio empreendimento, em terrenos próximos ou por meio de repasse para os fundos da Prefeitura;

1.3 TÍTULOS QUE TRATAM DA POLÍTICA E DOS SISTEMAS URBANOS

CAPÍTULO SOBRE MOBILIDADE URBANA:

- Incentivar a criação de zonas ou áreas de multiuso, acoplado 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, necessita também de um sistema adequado de transporte público.
- Racionalizar o uso da infraestrutura instalada, inclusive sistema viário e transportes, evitando sobrecarga ou ociosidade e completando sua rede básica.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

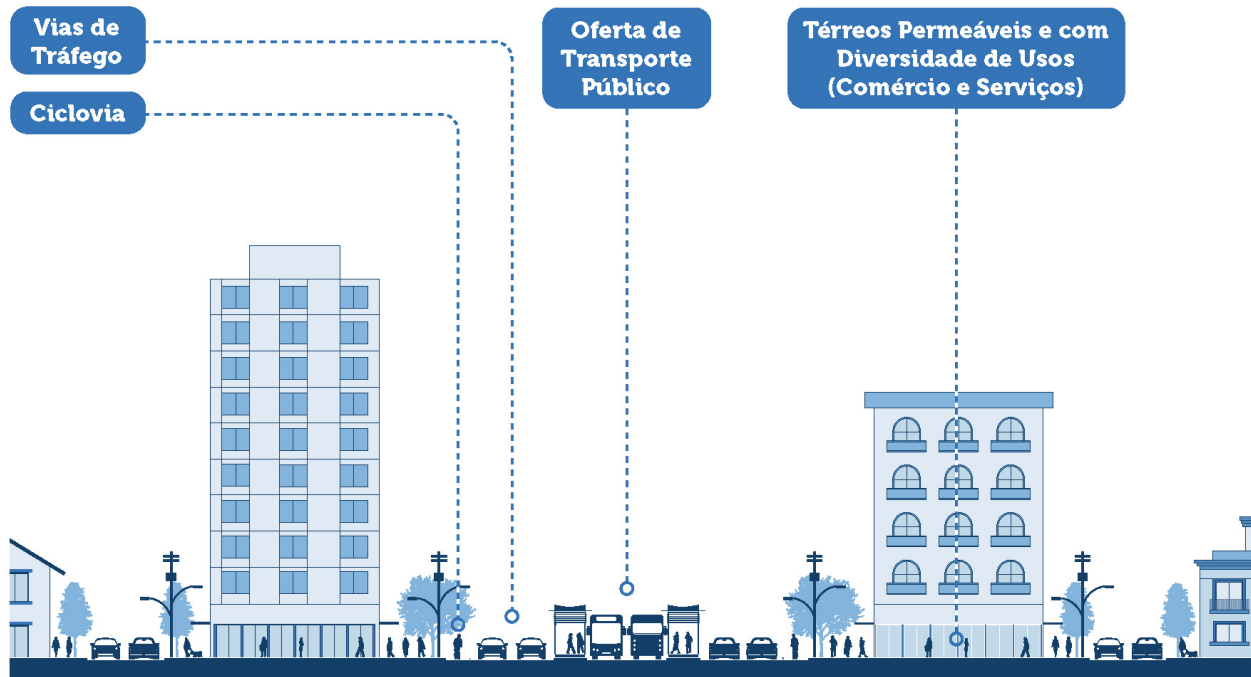


Figura 16-VLT de Santos.



Figura 17-Vista externa da Estação do VLT.



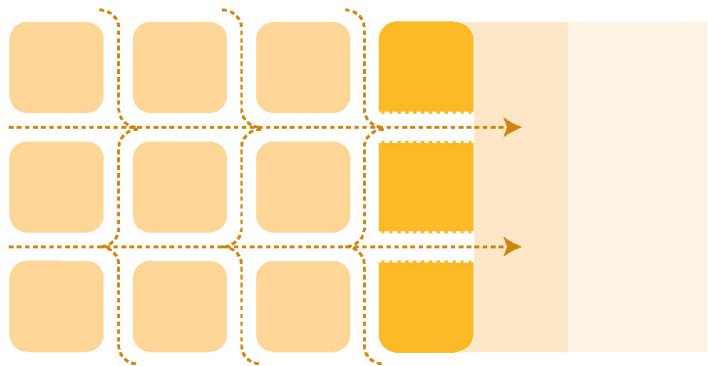
Figura 18-Vista interna da Estação do VLT.

CAPÍTULO SOBRE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SUSTENTÁVEL (POLÍTICAS DE TURISMO)

- Promover a diversificação dos segmentos turísticos para além do turismo de sol e mar, através, por exemplo, do desenvolvimento do ecoturismo, turismo voltado à terceira idade, turismo esportivo e de aventura, turismo de eventos e de negócios, turismo históricocultural, turismo rural, turismo gastronômico e turismo religioso.

2. PERMEABILIDADE

FÍSICA



VISUAL



Veja como e onde o Plano Diretor de cidade turísticas pode incorporar a permeabilidade:

2.1 TÍTULOS INICIAIS QUE TRATAM DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS DO PLANO DIRETOR

- Garantir o acesso de todos (turistas e moradores) as áreas públicas como praias, costões, calçadas, praças e aos sítios de valor histórico e paisagístico;

ATRAVÉS DE AVENIDAS À BEIRA-MAR



Figura 19-Praia da Cocanha, em Caraguatatuba.

ATRAVÉS DE PASSAGENS ESTREITAS



Figura 20-Praia de Camburi, em São Sebastião.



Figura 21-Praia da Baleia, em São Sebastião.

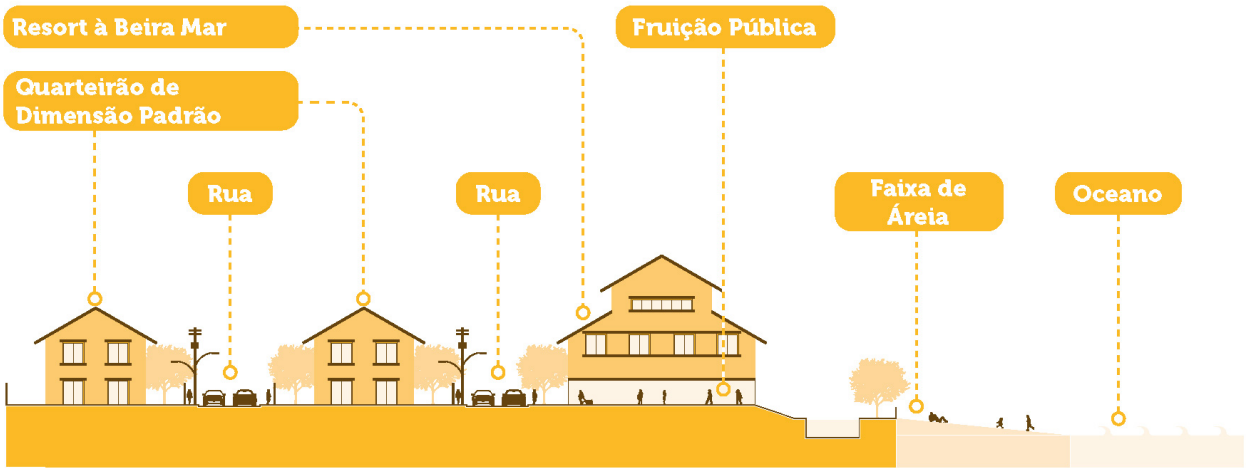
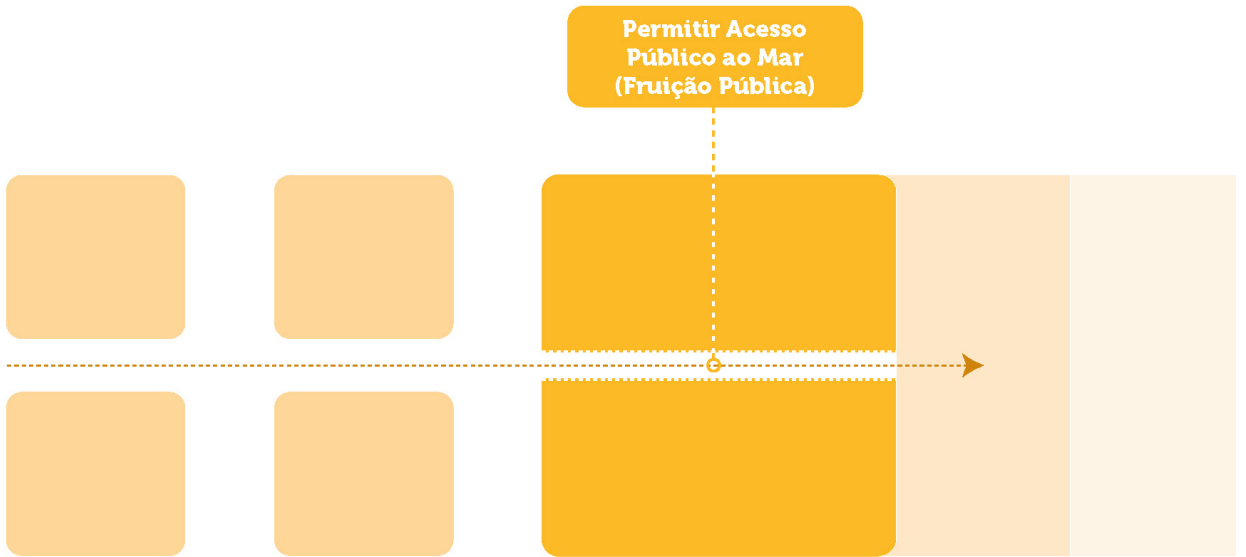


Figura 22-Praia da Feiticeira, em Ilhabela.

2.2 TÍTULOS QUE TRATAM DO ORDENAMENTO TERRITORIAL

CAPÍTULOS SOBRE A REGULAÇÃO DOS PARÂMETROS DE PARCELAMENTO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO (DIRETRIZES DA LPUOS):

- Definir dimensões mínimas e máximas dos lotes, assim como regras de remembramento e desdobro, numa tentativa de impedir a privatização de praias e áreas públicas;



CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

- Restringir a altura das interfaces opacas e cegas a serem edificadas em áreas de interesse turístico paisagístico;

FACHADAS CEGAS



Figura 23-Praia de Baraqueçaba, em São Sebastião.

FACHADAS TRANSPARENTES



Figura 24-Praia de Pitangueiras, no Guarujá.

- Estimular a criação de tipologias arquitetônicas translúcidas que garantam a permeabilidade visual entre espaço público e espaço privado;



Figura 25-Praia de Cigarras, em São Sebastião.



Figura 26-Praia da Baleia, em São Sebastião.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini



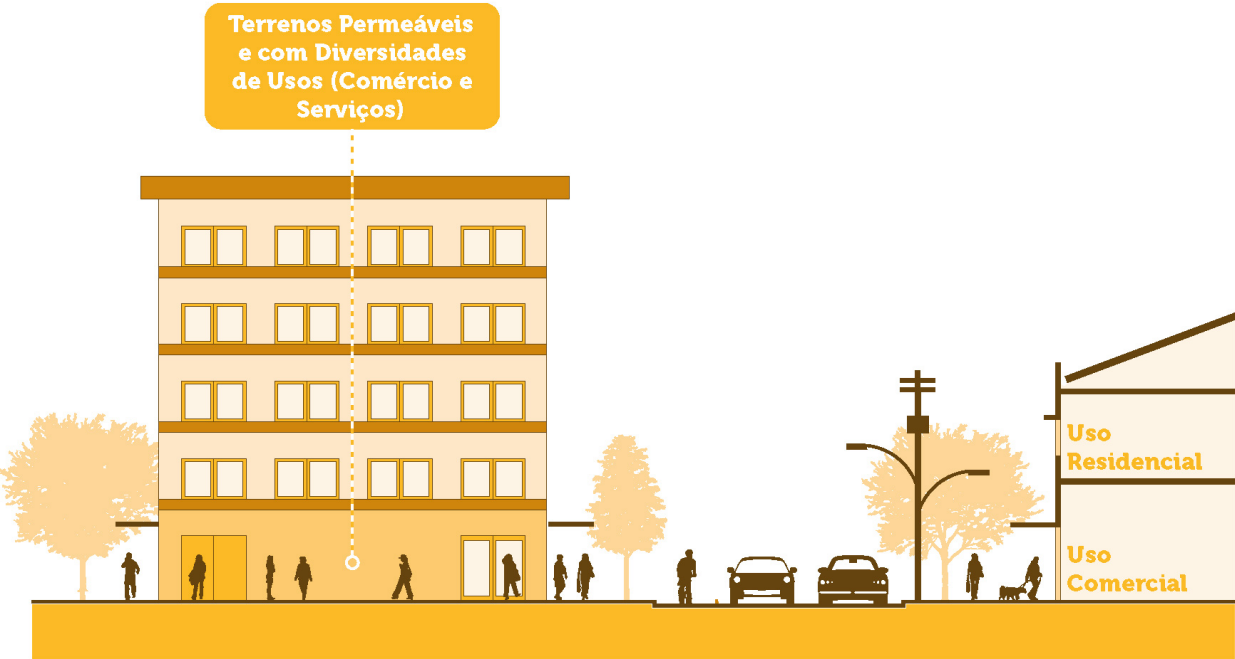
Figura 27-Cercas baixas e vazadas na Praia de Capricórnio, em Caraguatatuba.



Figura 28-Muros baixos e vazados na Praia de Capricórnio, em Caraguatatuba.

- o Estimular a incorporação de parâmetros de qualificação de ocupação do solo, como fruição pública e limite de vedação de lote;

Fruição Pública é um instrumento urbanístico que incentiva aberturas de áreas no pavimento térreo de novos edifícios para circulação, no intuito de incentivar a permeabilidade no interior das quadras e garantir maiores possibilidades de trajetos para os pedestres.



CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini



Figura 29-Galeria comercial no centro de Ilhabela.



Figura 30-Galeria comercial em Juquehy, em São Sebastião.



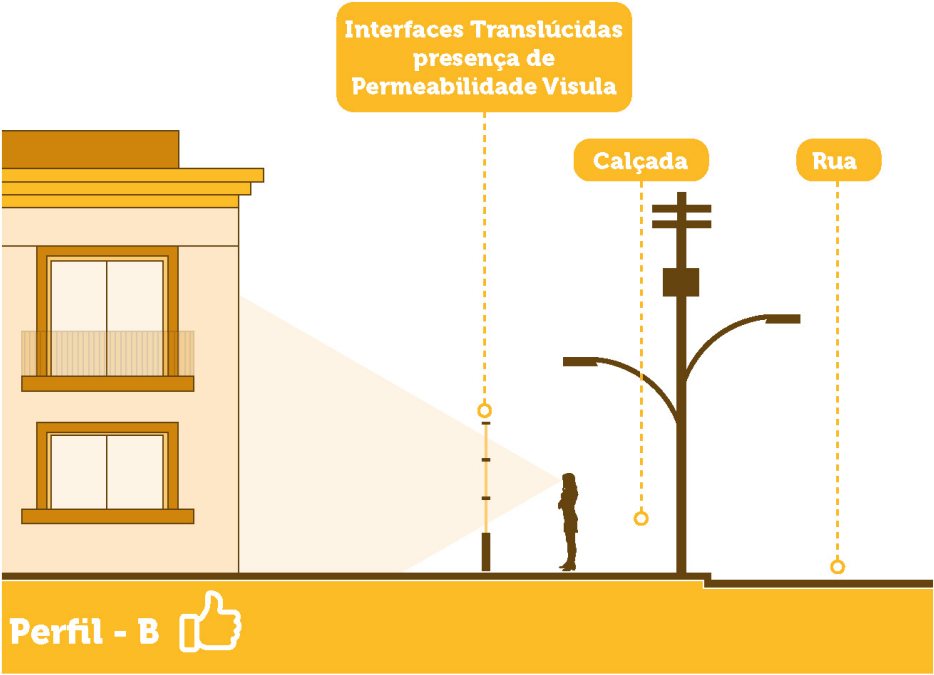
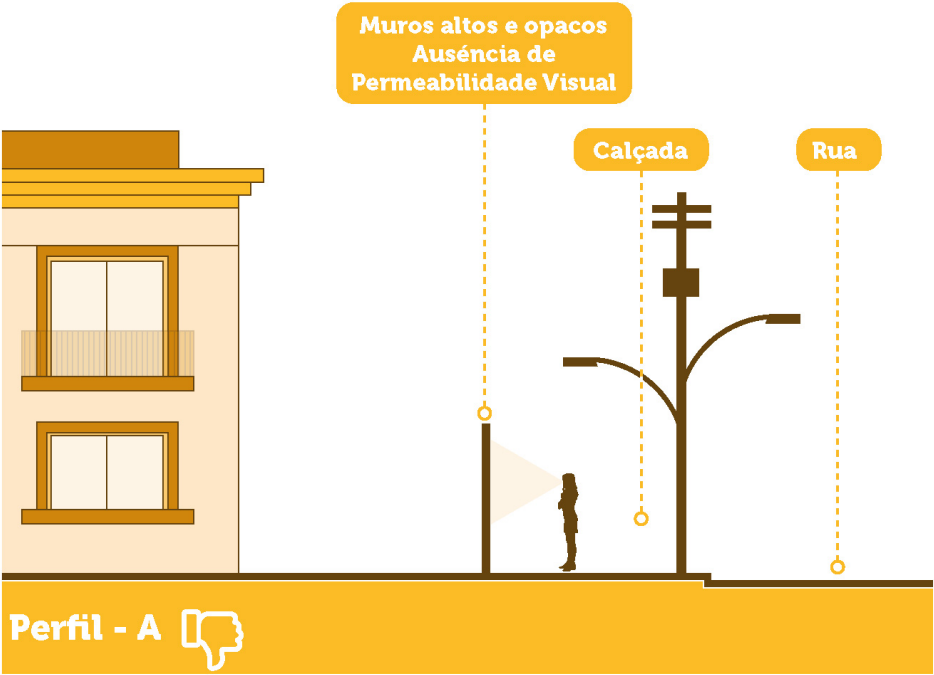
Figura 31-Calçada no centro de Caraguatatuba.



Figura 32-Galeria comercial no centro de São Sebastião.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

Limite de vedação de lote é um instrumento urbanístico que tem como proposta impor limites a extensão de muros ou interface opacas que não permitam a visualização do interior do lote.



CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

2.3 TÍTULOS QUE TRATAM DO DA POLÍTICA E DOS SISTEMAS URBANOS CAPÍTULO SOBRE MOBILIDADE URBANA:

- Facilitar a interligação entre as áreas residenciais e as áreas ao longo da orla da praia para minimizar o tráfego de passagem na área urbana, contribuindo para a redução de acidentes;
- Elaborar projetos para viabilizar a abertura de avenidas Beira-Mar ao tráfego de veículos de passeio e transporte coletivo turístico, com rotatórias ou outros redutores de velocidade;



Figura 33-Travessias na Rio-Santos em Boraceia, São Sebastião.

- Implantar piers, balsas e marinas para incentivar o transporte por navegação da cabotagem, visando à mobilidade urbana e o turismo;



Figura 34-Pier no Centrinho, em Ilhabela.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

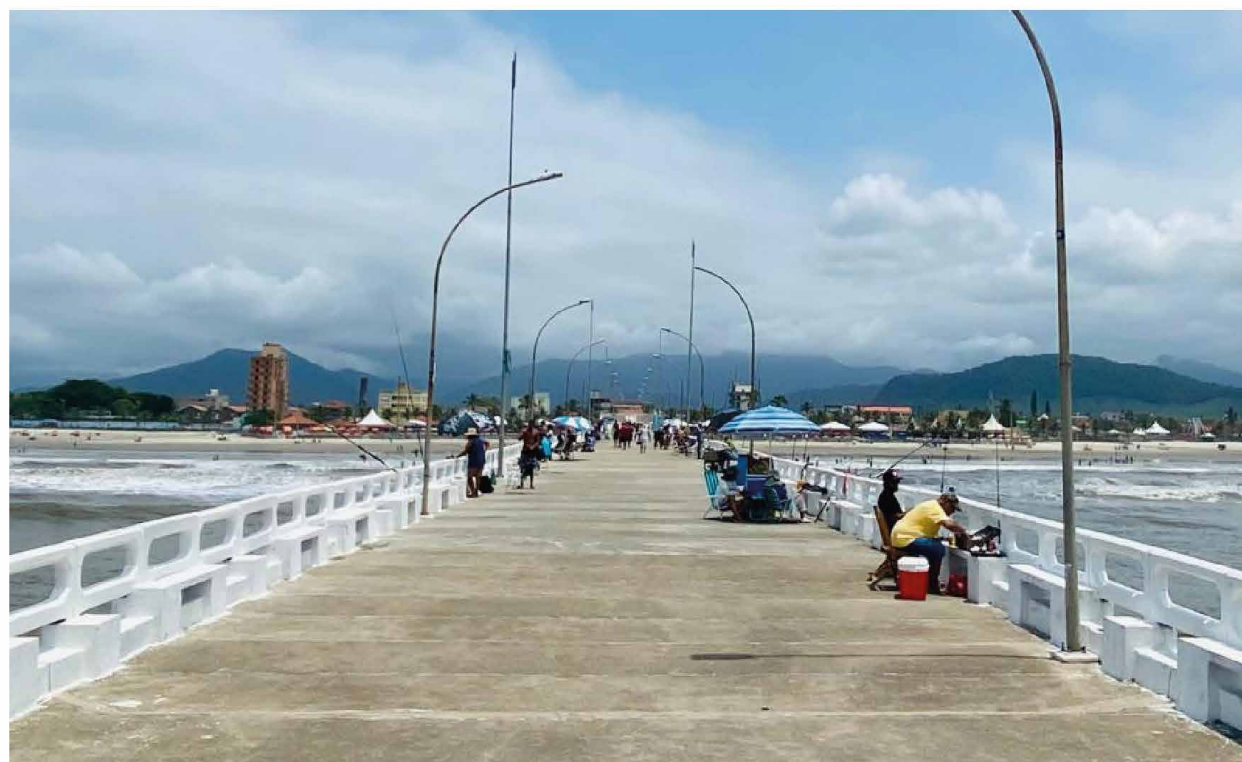


Figura 35-Plataforma da Pesca, em Mongaguá.



Figura 36-Balsa que liga Cananéia à Ilha Comprida.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

3. LEGIBILIDADE

REFERÊNCIAS
VISUAIS



TIPOLOGIAS
ARQUITETÔNICAS



CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

Veja como e onde o Plano Diretor de cidade turísticas pode incorporar a legibilidade:

3.1 TÍTULOS iniciais que tratam dos PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS do Plano Diretor

- Garantir a todos (moradores e turistas) o direito à fruição da paisagem e à qualidade ambiental do espaço público, à possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem e de seus elementos constitutivos;



Figura 37-Mirante do Barreiros, em Ilhabela.

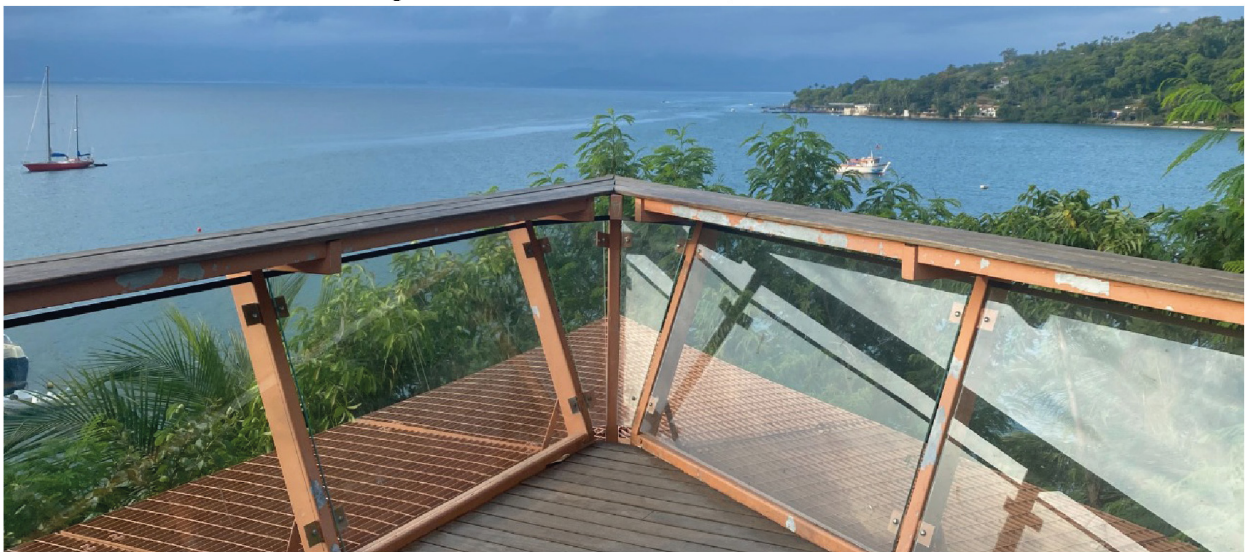


Figura 38-Mirante do Piúva, em Ilhabela.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

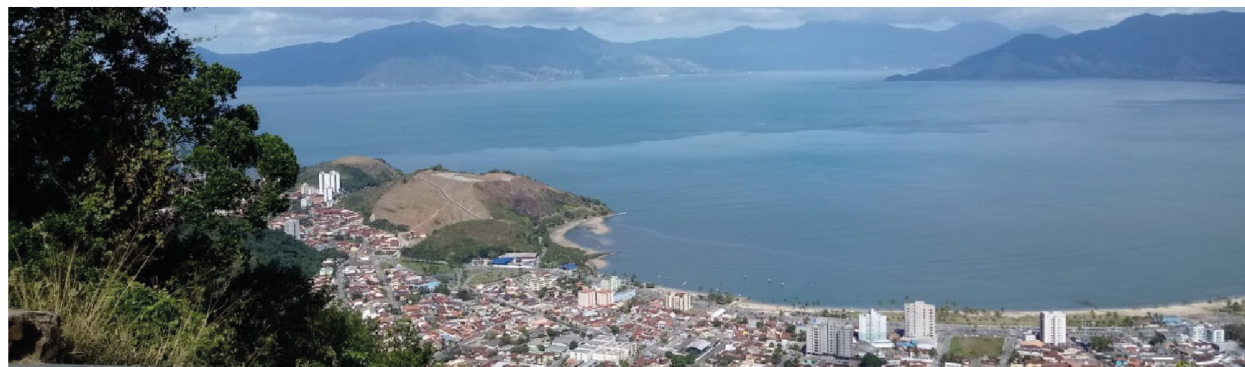


Figura 39-Mirante do Morro de Santo Antonio, em Caraguatatuba.

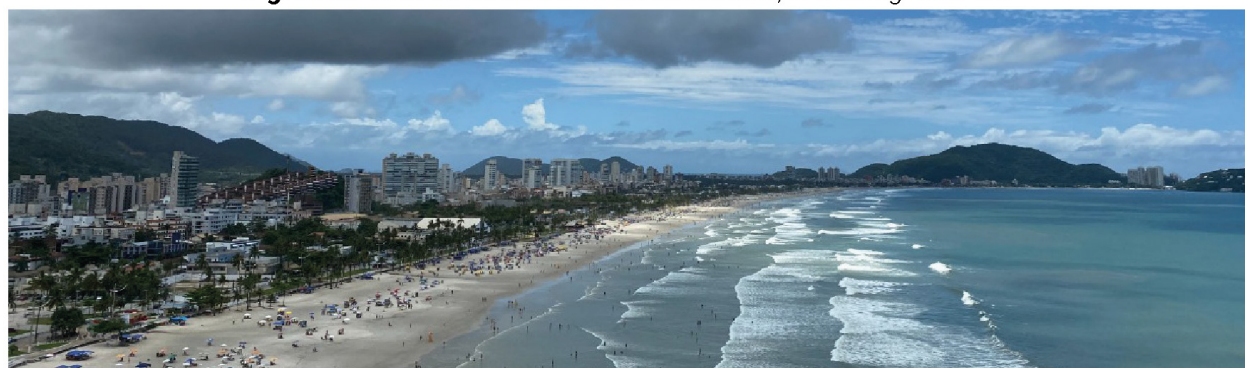


Figura 40-: Mirante do Morro da Campina, no Guarujá.



Figura 41-Mirante da Ilha Porchat, em São Vicente.

3.2 TÍTULOS QUE TRATAM DO ORDENAMENTO TERRITORIAL

CAPÍTULOS SOBRE ESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL

- Definir “Setores de Interesse de Preservação da Paisagem Urbana” que contenham áreas envoltórias de bens tombados pelos órgãos responsáveis preservando os marcos referenciais da paisagem sobre os quais ou a partir deles pode-se oferecer bloqueio visual significativo do marco ou da percepção da paisagem do entorno;

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

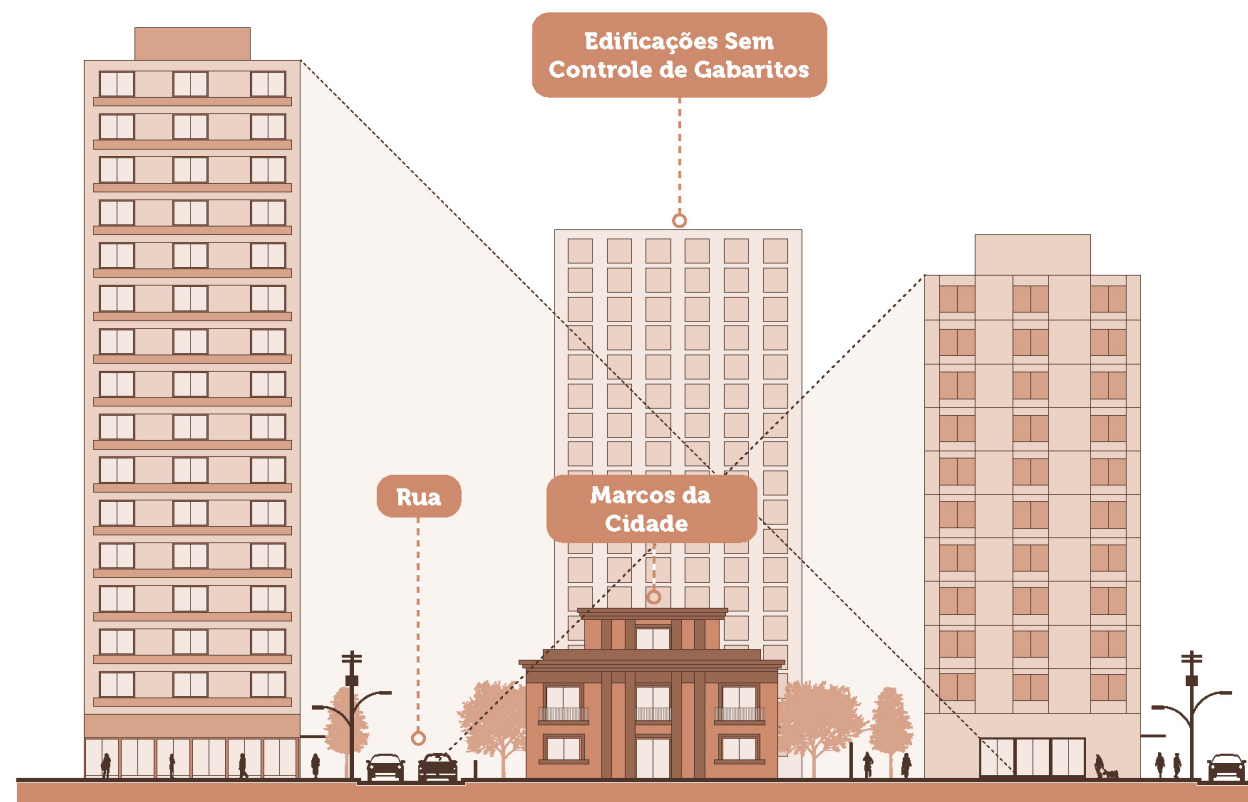
PAISAGEM URBANA E SEUS MARCOS REFERENCIAIS PRESERVADOS



Figura 42-Paisagem de Iguape, ao fundo as torres das igrejas.



MARCOS REFERENCIAIS “ENGOLIDOS” PELO ENTORNO DE PRÉDIOS



CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

- Estabelecer Zonas ou Setores Especiais de Interesse Histórico que compreendem as porções do território que necessitam de tratamento especial para a efetiva proteção, recuperação e manutenção do patrimônio histórico do Município, conferidas por meio de instrumentos jurídico-administrativos, como as legislações municipal de tombamento ou registro para proteção dos bens culturais tangíveis, intangíveis e áreas de interesse arqueológico que são referências culturais;
- Definir os Setores de Proteção da Paisagem Natural de tal forma a preservar elementos da natureza tais como: praias, costões e maguezais.

CAPÍTULOS SOBRE A REGULAÇÃO DOS PARÂMETROS DE PARCELAMENTO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO (DIRETRIZES DA LPUOS):

- Incentivar estruturas de apoio ao turismo de contemplação da paisagem por meio da qualificação dos espaços ampliando sua utilização como atrativo turístico;



Figura 43-Mirante da Orla na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba.



Figura 44-Farol do Cruzeiro na Praia do Centro, em Ubatuba.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

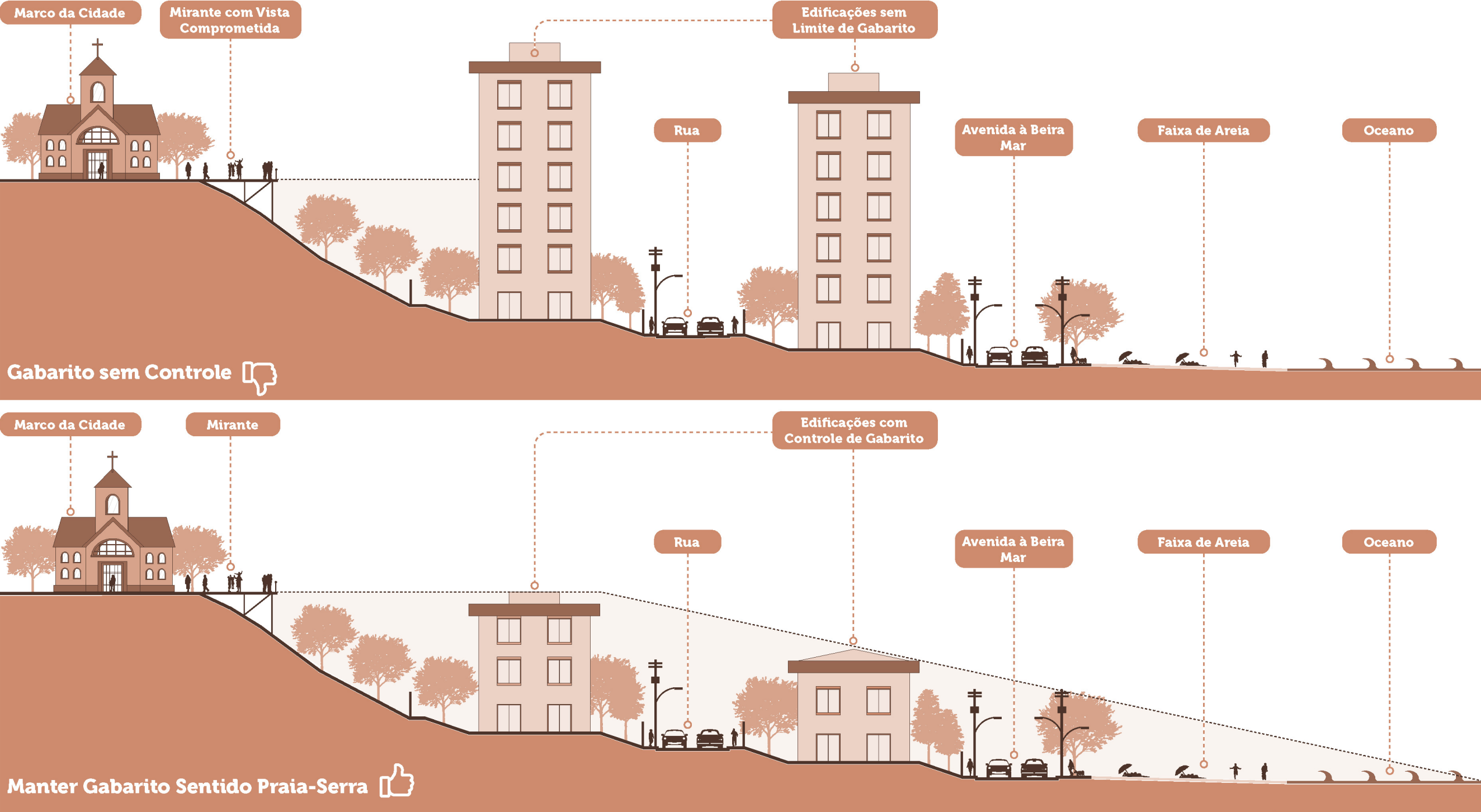


Figura 45-Mirante Niemeyer, em São Vicente.



Figura 46-Forte São João, em Bertioga.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini



- 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;

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

- Preservar áreas de interesse público paisagístico, de interesse turístico, visando impedir sombreamento na areia das praias e preservar o entorno dos pontos turísticos, de interesse ambiental, de interesse histórico e cultural, áreas de estrutura geológica frágil e locais diversos;

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

- Compatibilizar o uso e a ocupação do solo e a implantação de infraestrutura à preservação da paisagem urbana em seu conjunto;



Figura 47-Sede da Prefeitura de São Sebastião e Auditório da Fundart, Centro de Ubatuba.

- Disciplinar os elementos presentes nas áreas públicas, considerando as normas de ocupação das áreas privadas e a volumetria das edificações que, no conjunto, são formadoras da paisagem urbana;



Figura 48-Igreja de São Sebastião.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini



Figura 49-Basílica de Iguape.



Figura 50-Igreja do Rosário, em Iguape.



Figura 51-Igreja de São Benedito, em Iguape.

- Incentivar a preservação de sítios arqueológicos e históricos, com base na legislação federal e estadual e elaborar projetos específicos visando a restauração dos monumentos históricos e recuperação das fachadas dos casarios, da comunicação visual e normatização do mobiliário urbano e da publicidade do comércio estabelecido;



Figura 52-Ruínas de Abarabê, em Peruíbe.

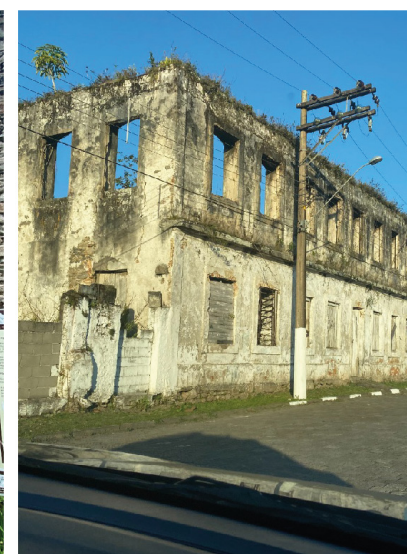


Figura 53-Ruínas em Iguape.



Figura 54-Ruínas da antiga Fábrica Matarazzo Engenho de Arroz, em Iguape.

- Criar e regulamentar o Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural, buscando a preservação e restauração do patrimônio municipal;

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

CAPÍTULOS SOBRE A PAISAGEM URBANA:

- Estabelecer padrões e parâmetros de identidade estético visual de mobiliário urbano, passeios públicos, rebaizamento de guias, equipamentos e sinalização urbana, como para quiosques de vendas de mercadorias, alimentação e bebidas na orla, bem como bicicletários, paradas de ônibus, lixeiras, totens de informação turística e demais itens do mobiliário urbano;



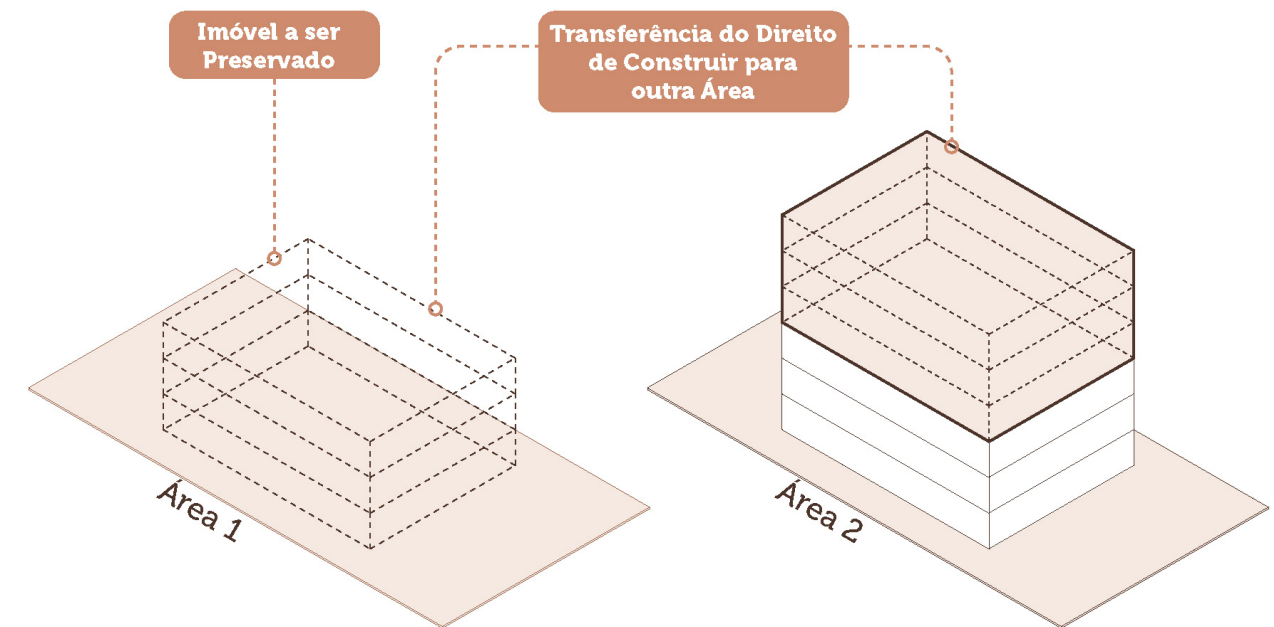
Figura 55-Padronização dos quiosques da Praia da Enseada, Guarujá.

- Estabelecer regulamento quanto ao uso publicitário do espaço aéreo, mantendo locais específicos para colocação de faixas de propaganda;
- Criar plano para embutimento de fiação aérea, principalmente nas áreas de interesse turístico, histórico e comercial;
- Promover a implantação de sinalização turística, seguindo padrões e especificações técnicas padronizadas, com o objetivo de orientar o turista em sua circulação pela cidade e identificar os pontos turísticos relevantes;

CAPÍTULOS SOBRE OS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA:

- Mapear e inventariar bens culturais tangíveis, intangíveis, patrimônio ambiental, arquitetônico e artístico formando cadastros de dados informatizados;
- Prever a utilização de instrumentos da política urbana para áreas que incluem edificações ou conjunto de edificações de preservação histórica ou ambientais, tais como Transferência do Direito de Construir;

Transferência do direito de construir é um instrumento urbanístico que possibilita ao proprietário de imóvel exercer em outro local ou alienar, total ou parcialmente, mediante escritura pública, o potencial construtivo não utilizado no próprio imóvel. A ideia é viabilizar a preservação ou implantação de equipamentos e obras de interesse público, a partir da transferência do potencial construtivo para outro imóvel ou comercialização do potencial para outro cidadão.



4. CONFORTO



CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

4.1 TÍTULOS INICIAIS QUE TRATAM DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS DO PLANO DIRETOR

- Promover a melhoria constante da orla marítima, zelando pelas condições de segurança e bem estar dos frequentadores (moradores e hóspedes) e banhistas, cuidando dos aspectos estéticos e da funcionalidade e adequação dos usos urbanos;



Figura 56-Praia de Itaguapé, em Bertiga.



Figura 57-Ilha do Cardoso, em Cananéia.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

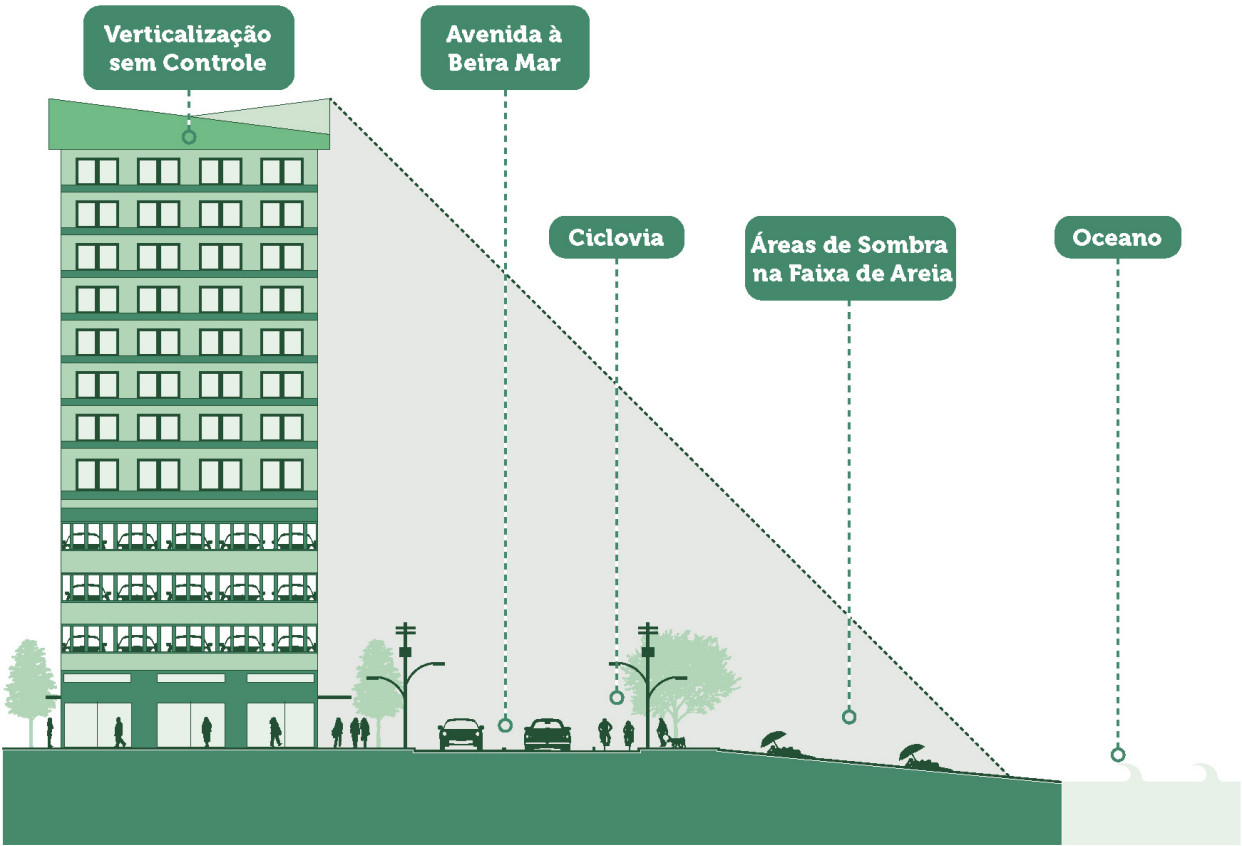
4.2 TÍTULOS QUE TRATAM DO ORDENAMENTO TERRITORIAL

CAPÍTULOS SOBRE ESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL

- Estabelecer “Setores” ou “Zonas Especiais” ou “Áreas de Proteção Permanente” no intuito de promover a manutenção da qualidade ambiental, a recuperação da qualidade ambiental das áreas degradadas, o abrigo de atividades de lazer e turismo de eventos e áreas de preservação permanente;

CAPÍTULOS SOBRE A REGULAÇÃO DOS PARÂMETROS DE PARCELAMENTO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO (DIRETRIZES DA LPUOS):

- Garantir a insolação das praias, impedindo intervenções urbanas e edíficas que provoquem o sombreamento das áreas públicas de banho;



CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

SOMBRA NA FAIXA DE AREIA



Figura 58-Áreas de sombra no calçadão da Praia de Martin de Sá, em Caraguatatuba.



Figura 59-Áreas de sombra nas ruas e no calçadão da Praia das Astúrias, no Guarujá.

EXTENSA FAIXAS DE AREIA QUE GARANTEM SOL



Figura 60-Extensas faixas de areia na orla da Praia Grande.



Figura 61-Jardins e faixas de areia na orla da Praia da Riviera, em Bertioga.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

- Promover programas de arborização nas vias públicas e incentivar programas similares nas propriedades privadas;
- Criar corredores verdes no sistema viário e parques lineares para circulação da fauna entre os maciços preservados de vegetação natural ;



Figura 62-Praças em Praia Grande.



Figura 63-Canteiros centrais arborizados em Peruíbe.



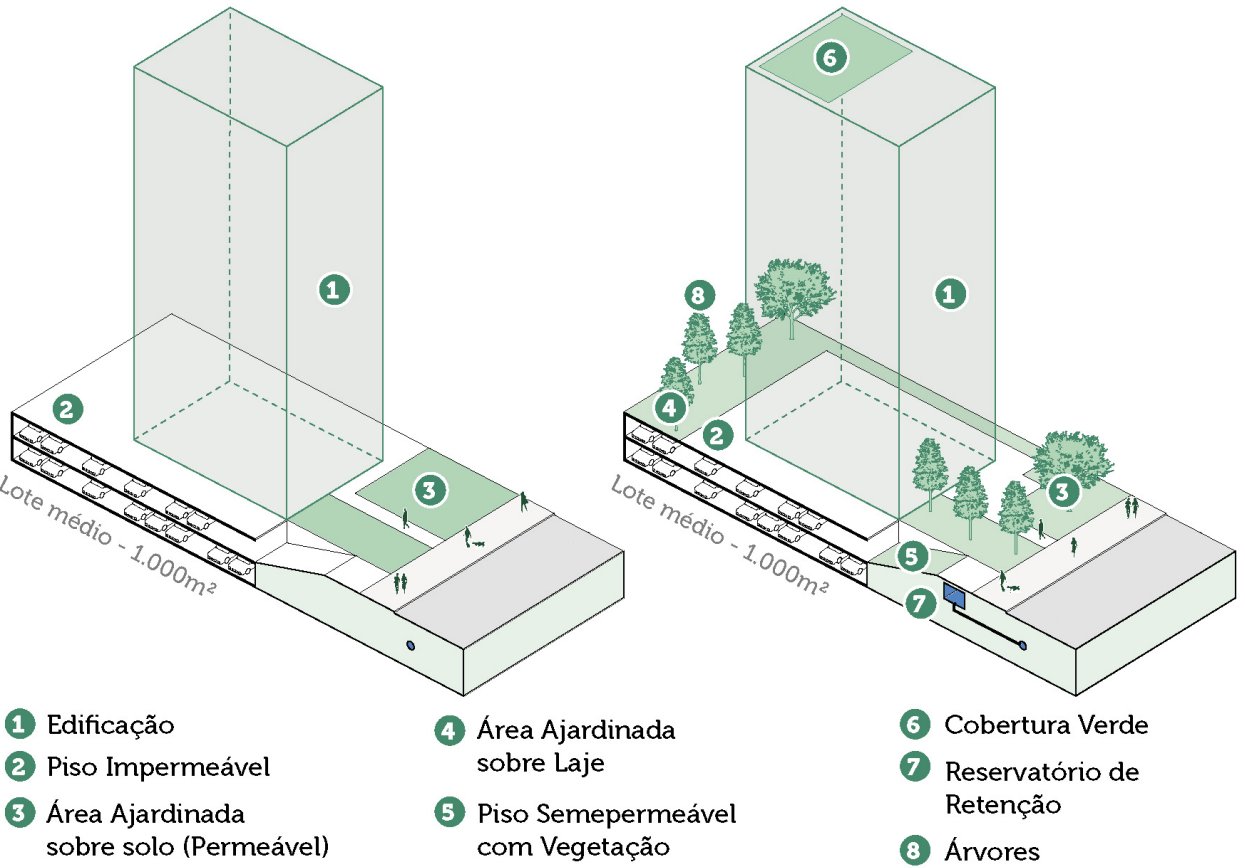
Figura 64-Canteiros centrais arborizados na Praia de Pitangueiras, no Guarujá.



Figura 65-Canteiros centrais arborizados e com ciclovia no centro de Bertioga.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

- Estimular a incorporação de parâmetros de qualificação de ocupação do solo, como **quota-ambiental**;



Quota-ambiental é um instrumento urbanístico que prevê de um conjunto de regras de ocupação do solo que fazem com que cada lote contribua com a melhoria da qualidade ambiental, sendo que tais regras passam a incidir quando se pretender uma nova edificação ou a reforma de um edifício existente.

- Respeitar a taxa mínima de 20% da area total do lote, de área permeável, em todas as categorias de uso, obedecendo os limites constantes da Lei que dispõe sobre o Zoneamento Ecológico Econômico do Litoral Norte (ZEE).

CAPÍTULO SOBRE OS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA:

- Estudar e desenvolver mecanismos de incentivo às construções e conjuntos sustentáveis, a exemplo de incentivos fiscais ou “IPTU-Verde”, visando à inclusão

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

e manutenção de itens de sustentabilidade como áreas permeáveis, aproveitamento de água de chuva, iluminação e ventilação naturais, áreas verdes e arborizadas, jardins, áreas comuns abertas à população, usos mistos e limitação do número de vagas de garagem.

4.3 TÍTULOS QUE TRATAM DO DA POLÍTICA E DOS SISTEMAS URBANOS
CAPÍTULO SOBRE MOBILIDADE URBANA:

- Desenvolver e manter uma boa infraestrutura para locomoção de pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, com calçadas, travessias e equipamentos adequados.
- Elaborar plano de implantação de estacionamentos públicos ou privados, de forma que o espaço da via pública seja priorizado para o transporte público e modais não motorizados de transporte, evitando a excessiva geração de trânsito em suas áreas de influência.
- Garantir boas condições de iluminação nas vias públicas, especialmente nas que registram fluxos significativos de trânsito.



Figura 66-Ciclovia em Mongaguá.



Figura 67-Ciclovia em Peruíbe.



Figura 68-Ciclovia em Ilhabela.



Figura 69-Ciclovia em Santos.



Figura 70-Ciclovia em Caraguatatuba.



Figura 71-Ciclovia na Praia Grande.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini

CAPÍTULO SOBRE ÁREAS VERDES E ESPAÇOS LIVRES:

- Implantar áreas de lazer e recreação de uso coletivo nos “espaços livres de arruamento e de áreas verdes públicas”, obedecendo-se os parâmetros urbanísticos fixados em legislação específica;
- Providenciar adequado tratamento da vegetação como elemento integrador na composição da paisagem urbana. A jardinagem urbana utilizará preferencialmente espécies nativas de cada ambiente, a partir de métodos agro-ecológicos, e que a mesma deverá ser coordenada pelas Secretarias do Meio Ambiente e/ou órgão responsável;
- Garantir tratamentos paisagístico e estético nas praias preservando suas características de espaços dinâmicos;
- Elaborar regulamento para a instalação de equipamentos de mobiliário urbano em geral, contendo informações sobre: I) sinalização viária (instalação de placas e posteamento e arborização nos passeios públicos que estejam todos alinhados junto à guia); 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; IV) padronização de quiosques comerciais, bancas ou outros equipamentos em áreas públicas, canteiros centrais de avenidas e/ou passeios, visando à segurança de pedestres e a não obstrução do campo visual do tráfego de veículos.



Figura 72-Banheiros públicos na Praia Grande.



Figura 73-Chuveiros públicos em Ilhabela.

CIDADES LITORÂNEAS PAULISTAS, CIDADES HOSPITALEIRAS? Identificando conceitos de hospitalidade nos Planos Diretores das cidades turísticas do Estado de São Paulo.
Valéria Ferraz Severini



Figura 74-Banco para sentar, na Praia Grande.



Figura 75-Ponto de ônibus, na Praia Grande.

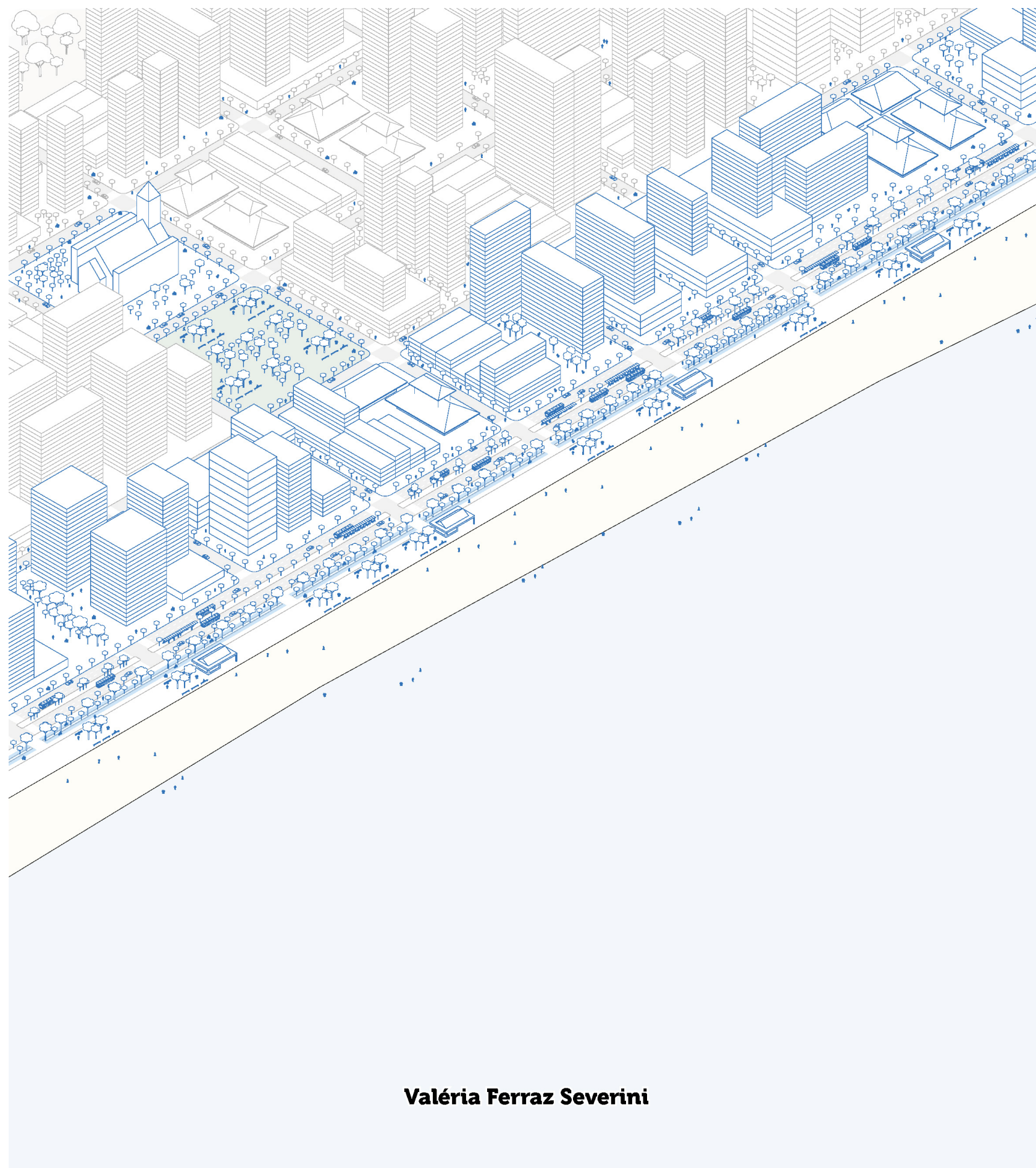


Figura 76-Área de estar na Praia de Massaguaçu, em Caraguatatuba.

CAPÍTULO SOBRE SANEAMENTO AMBIENTAL:

- Garantir a balneabilidade das praias por meio de medidas adequadas de saneamento e drenagem;
- Atribuir o ônus da despoluição ao agente poluidor, responsabilizando os causadores de danos ao ambiente pela sua recuperação e compensação, conforme análise técnica;

- Impor ao poluidor e ao predador, a obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados e ao usuário, uma contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins lucrativos;
- Vedar a instalação de qualquer empreendimento ou equipamento urbano, mesmo que de interesse público que lance efluentes nos corpos d'água;
- Condicionar a aprovação de qualquer empreendimento à apresentação de projeto de saneamento básico, incluindo lixo, água e esgoto e à apresentação de projeto de construção propriamente dito.



Valéria Ferraz Severini

5. Conclusões

Quem não gosta de ser bem recebido? Não há como negar que ficamos felizes ao sermos recebidos na casa de alguém com alegria e entusiasmo, com um jantar saboroso, uma garrafa de vinho e uma cama limpa e arrumada. No caso da atividade turística, esse “bem-receber” é cada vez mais explorado e visto como um diferencial na prestação de serviço. E não há mal nenhum nisso. A oferta de serviços exclusivos e diferenciados não prejudica ninguém. O problema está na oferta de lugares públicos para uso exclusivo de turistas ou na segregação desse território, dificultando o acesso pleno dos moradores. Ao oferecer “praias particulares”, por exemplo, o estabelecimento turístico está privilegiando o hóspede em detrimento do anfitrião. E isso não é hospitalidade. A hospitalidade tem regras (não escritas) e leis que precisam ser seguidas e respeitadas, caso contrário problemas de relacionamento entre os sujeitos da hospitalidade podem surgir. O abuso na utilização e na ocupação do território turístico pode levar a uma inversão de papéis na hierarquia da hospitalidade (anfitrião – hóspede), gerando uma série de conflitos sociais, degradação da qualidade de vida da população local e até violência e hostilidade.

Esta pesquisa procurou mostrar que há uma diferença entre ser uma cidade turística e ser uma cidade hospitaleira e que essa escolha depende tanto do *gestor-anfitrião* quanto do *hóspede-cidadão*. A qualificação do território (turístico) depende de uma série de ações que devem ser compartilhadas com todos os agentes que usam e frequentam esse espaço. A oferta de qualidades urbanísticas afeta diretamente a qualidade de vida dos moradores e proporciona uma estadia mais agradável aos turistas. Contudo, sem a participação de todos nesse processo, a condição hospitaleira de cidade não se realiza por completo. Afinal, existem variáveis que fogem às questões de caráter físico (ou espacial) e adentram o campo da subjetividade e do comportamento humano. De nada adianta oferecer espaços hospitaleiros e acolhedores se a retribuição não vier pelo exercício da cidadania, compreendida por meio da educação e do entendimento de que a vida na cidade exige esforço e conduta coletiva.

A aproximação com o sistema da dádiva ajuda a entender melhor a relação entre hospitalidade (urbana) e cidadania. Cabe ao anfitrião urbano, no papel de gestor público, dar o primeiro passo, fazendo o que for possível para ofertar espaços urbanos de qualidade, o que inclui a elaboração de políticas públicas de desenvolvimento urbano. Como se observou, o Plano Diretor é uma ferramenta fundamental para essa qualificação, pois estabelece um conjunto de regras e possibilidades que norteiam a forma de utilizar, parcelar e ocupar o território urbano. Entretanto, o papel do hóspede é essencial nesse processo, pois ele deve atuar na elaboração e fiscalização da lei para sua completa efetivação.

Face a forte pressão do setor imobiliário, parece ser urgente que políticas públicas de desenvolvimento urbano de cidades turísticas estabeleçam diretrizes de uso e ocupação do solo capazes de garantir que a atividade turística beneficie a todos, anfitriões e hóspedes. Uma cidade que se diz hospitaleira precisa de uma nova realidade democrática, representada por um código civil e por um espírito igualitário.

Moldamos uma cultura de produção da cidade que coloca o setor imobiliário como

protagonista. O famoso jogo de interesses entre o mercado imobiliário e o poder administrativo só vai acabar se tivermos políticas públicas de desenvolvimento urbano claras e detalhadas. Sem isso, todas as tentativas de mudar essa cultura tenderão ao fracasso. O sucesso da aplicação do Estatuto da Cidade está em mudar essa prática secular que sempre se utilizou da cidade como um grande negócio. A pouca diversidade de partidos políticos e a pouca rotatividade de líderes no executivo é um indício deste descompasso entre prática e discurso. Na cidade de Praia Grande isso é notório. Alberto Pereira Mourão do PSDB (Partido da Social Democracia Brasileira) já governou a cidade por 5 (cinco) vezes e Raquel Auxiliadora Chini, sua companheira de partido, foi eleita prefeita em 2020. O PSDB é o partido que mais agrada o eleitorado da região da Baixada Santista. Das quinze cidades analisadas, dez elegeram prefeitos tucanos. As exceções são as cidades de São Vicente e Guarujá, que atualmente são governadas pelo PODEMOS e PSB (Partido Socialista Brasileiro), respectivamente. O mesmo ocorre com as três cidades da região de Lagamar, com três prefeitos do PSDB.

Apesar do eleitorado ainda pender para a direita, as cidades do litoral norte parecem ter uma maior diversidade nas suas escolhas partidárias. As cidades de Ilhabela e Ubatuba elegeram nas últimas eleições candidatos do PL (Partido Liberal), Caraguatatuba tem um prefeito do MDB (Movimento Democrático Brasileiro) e as cidades de Bertioga e São Sebastião seguem a tendência da grande maioria das cidades do litoral paulista, elegendo candidatos tucanos.

Dentro do espectro político, um eleitorado de direita, ou centro-direita, normalmente tem uma visão ou posição específica que normalmente aceita a hierarquia social ou a desigualdade social como natural, normal ou inevitável. Pode-se dizer ainda que trata-se de uma parcela da população que se diz conservadora. O conservadorismo seria um “conceito multidimensional, englobando principalmente uma concepção dura de segurança pública, o despreço pelos direitos humanos e uma forte reação a uma agenda progressista de valores e seus respectivos proponentes” (MARTINS JR; LIMA; MAIA, 2020, p. 3). Essa parcela da população (que corresponde a 1/3 da população brasileira¹⁴) normalmente justifica sua posição política com base no direito natural e na tradição, e é menos adepta a mudanças. O que parece ser um contrassenso num país com tantas desigualdades como o Brasil.

Previstos no Estatuto da Cidade, certos instrumentos de política urbana poderiam contribuir com algumas dessas mudanças tão necessárias para o país, como o controle a especulação imobiliária. Além disso, é preciso transparência nas decisões técnicas de estruturação da cidade por parte do poder público, elaborada por uma equipe técnica multidisciplinar (como arquitetos urbanistas, advogados, ecologistas, cientistas sociais, turismólogos etc.), setores organizados e movimentos sociais que vejam a cidade como um bem coletivo. Os Conselhos Municipais de Habitação, por exemplo, precisam trabalhar em conjunto com as Políticas Setoriais do Turismo, elaborando planos e projetos residenciais para atender as demandas da população local e regulamentando a oferta de plataformas de alojamento de curta duração, como *Airbnb*. Vale lembrar que o anfitrião, nesse caso o próprio morador, é, em tese, quem deveria ter a prioridade no espaço da recepção. As políticas de habitação de cidades turísticas não podem tratar o verdadeiro anfitrião com tanto desdém. Como nos

14 <https://www.gazetadopovo.com.br/republica/breves/pesquisa-preferencia-politica-brasileiros-direita-esquerda/> Acessado em 03/10/2022.

lembra Gotman (2008), o turista endinheirado age como um conquistador em terra arrasada. Afinal, “tudo se passa como se o turista, a partir de um certo nível de visibilidade na paisagem local, deixasse de ser o cliente-rei e se transformasse num intruso, num violador da lei da assimetria e, em consequência, que faz urbanidade degenerar em hostilidade” (CAMARGO, 2021, p. 12).

Do ponto de vista da incorporação das categorias de análise da cidade hospitaleira nos Planos Diretores, algumas conclusões. Havia no início uma expectativa de que os atributos espaciais de hospitalidade urbana estariam incorporados praticamente nos títulos ou capítulos relacionados ao Ordenamento Territorial. Isso se confirmou, mas eles foram observados também em outros capítulos, tais como: políticas setoriais, políticas de habitacionais, políticas de mobilidade, políticas de paisagem urbana, políticas urbanas etc. Isso confirmou a flexibilidade dos atributos e aumentou as possibilidades do anfitrião para qualificar o território urbano. O mesmo ocorreu com a cidadania. Num primeiro momento, também, tinha-se a expectativa de encontrar a diretriz relacionada à cidadania apenas nos Títulos referentes ao Sistema Municipal de Planejamento Urbana e Gestão Democrática, mas foi possível encontrar em capítulos de política urbana, políticas setoriais, desenvolvimento social e até ordenamento territorial.

Do ponto de vista da **diversidade**, percebe-se que ainda há uma certa dificuldade ou receio em já definir no Plano Diretor o zoneamento da cidade. Essa possibilidade existe e seria uma ótima oportunidade para o gestor decidir, junto com a comunidade, o tipo de cidade a ser delineada para os próximos 10 anos. Como foi mencionado, ao estipular as “zonas”, a cidade acaba, de certa forma, definindo o tipo de parcelamento, uso e ocupação do solo. Apenas a cidade de Caraguatatuba faz esse tipo de detalhamento. E as cidades de Itanhaém, Guarujá, Ilhabela, Peruíbe, Praia Grande definem, em certa medida, alguma dessas regras urbanísticas.

A possibilidade de tornar-se um trecho urbano misto e diversificado, do ponto de vista do uso e das atividades urbanas, é uma das chances da cidade se tornar mais hospitaleira. Mas infelizmente o que se vê é que a grande maioria das cidades litorâneas ainda reserva boa parte de seus territórios, dotados de infraestrutura, para uso estritamente residencial. Isso, além de não fazer jus à diretriz que muitos Planos inserem em seus capítulos iniciais de “otimização ou racionalização da infraestrutura urbana instalada”, compromete a sensação de segurança do lugar, que permanece fechado boa parte do ano e se torna caro para ser mantido pelo poder público. O destaque aqui fica apenas para as cidades de Santos e São Vicente, que parecem ter levado à risca a ideia de racionalização do território.

Para aquelas cidades que não definiram seu zoneamento, ao menos boa parte delas setorizaram seus territórios em macrozonas, macroáreas, áreas especiais, áreas de interesse especial, zonas especiais etc. Isso ajuda numa futura aplicação de regras urbanísticas, como, por exemplo, os parâmetros qualificadores de ocupação do solo *fachada ativa*, *cota-parte* e *cota da solidariedade*, implementados na LPUOS de São Paulo (Lei nº 16.402/16). Essas regras podem ajudar tanto para a diversidade de ocupação do solo quanto para estimular a diversidade tipológica arquitetônica.

Já os instrumentos de política urbana, estabelecidos no Estatuto da Cidade e essen-

ciais para a democratização do território urbano, estão presentes em quase todos os Planos analisados. Do ponto de vista da diversidade, os mais relevantes são os instrumentos ZEIS e IPTU PROGRESSIVO NO TEMPO. O primeiro (ZEIS) garante que uma parcela menos favorecida da sociedade consiga habitar uma área da cidade dotada de infraestrutura urbana, estimulando a diversidade de classes sociais no mesmo trecho urbano. E aqui o destaque fica a cargo do PD da Praia Grande, que garante até a ZEIS 4, que visa a destinar “áreas e edificações em regiões urbanizadas e com infraestrutura para HIS, lotes e edificações localizadas em regiões localizadas em regiões dotadas de serviços, equipamentos e infraestrutura urbana, com deslocamentos favorecidos pelo sistema de mobilidade urbana, em quadras paralelas aos eixos viários definidos como Vias Arteriais”. E no segundo caso, o instrumento IPTU PROGRESSIVO NO TEMPO é uma forma de combater a especulação imobiliária ao cobrar valores mais altos dos proprietários de imóveis sem uso localizados em áreas centrais dotadas de infraestrutura urbana. O destaque fica para o PD do Guarujá que, além de prever esse instrumento, propõe a elaboração de estudos e políticas públicas que visem à redução dos impactos da sazonalidade sobre a atividade turística, bem como otimização da ocupação desses imóveis, de modo a projetar o crescimento dos fluxos turísticos durante o ano e do tempo de permanência do turista na cidade.

Quanto à **permeabilidade**, percebe-se que essa categoria é a que encontra mais resistência para ser incorporada nos Planos Diretores. São poucos os Planos que possuem um título ou capítulo específico sobre Parcelamento do Solo. Não basta criar um artigo garantindo o livre acesso às áreas de uso público (no caso às praias), ou definindo regras gerais para os novos loteamentos: é preciso estipular dimensões máximas e mínimas de lotes e quadras para que a circulação de pedestres e veículos ocorra de forma de livre e democrática no território urbano. Não se pode impedir o acesso dos verdadeiros anfitriões da cidade, isso é, dos moradores, aos atrativos turísticos, ou restringir a circulação destes e beneficiar os turistas. A construção de mais acessos e avenidas à beira-mar pode ser uma saída democrática para isso, assim como o incentivo de parâmetros qualificadores de ocupação do solo, como a *fuição pública*. A exceção é o PD de Ilhabela, que evita a abertura de vias de acesso que não sejam compatíveis com o zoneamento ecológico-econômico municipal. Aliás, essa dificuldade de permeabilidade derivada das condições naturais e físicas pode explicar o motivo pelo qual muitos Planos promovem a utilização do transporte marítimo ou náutico com fins econômicos, sociais e turísticos em suas políticas de Mobilidade Urbana. Como é o caso da própria Ilhabela, da vizinha São Sebastião, de Ubatuba, de Cananéia e de Mongaguá. Contudo, esses locais ainda precisam respeitar as necessidades de preservação ambiental e analisar a sustentabilidade ambiental dos transportes.

Diretrizes de permeabilidade visual praticamente não foram observadas nos Planos Diretores das cidades litorâneas paulistas. Novamente aqui, destaca-se o PD de Ilhabela, que teve o cuidado de criar um artigo na Lei para restringir a altura dos muros (opacos) a serem edificados nas áreas de interesse turístico paisagístico. A cidade americana New York, por exemplo, regulamenta o uso do pavimento térreo e exige transparência nas fachadas das edificações da região noroeste de Manhattan, mais especificamente na região do “Upper West Side” nas avenidas Broadway, Amsterdam e Columbus. A ideia é que pedestres consigam ver o interior das lojas, assim como lojistas consigam ver o que acontece nas ruas. Para isso ocorrer, há uma regra urbanística que controla a permeabilidade visual, exigindo 50% de transparência nas fachadas e restringindo a largura de fachadas cegas (muros) para

3 (três) metros no máximo.

Esse compromisso também deve ser compartilhado com arquitetos e urbanistas e com profissionais do campo do *design*. Eles são responsáveis por orientar os proprietários na escolha dos materiais das fachadas e podem criar soluções diferenciadas para serem utilizadas no alinhamento do lote. Esta pesquisa mostrou diversos exemplos de interfaces transparentes, translúcidas ou vazadas que ajudam a delimitar o espaço público do espaço privado sem tirar a privacidade dos moradores e, principalmente, sem gerar segregação nas calçadas.

Já no que tange a **legibilidade**, percebe-se sua incorporação em diretrizes relacionadas à Paisagem Urbana ou em capítulos específicos sobre Proteção do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural ou até dentro dos capítulos sobre Ordenamento Territorial e Políticas Setoriais.

Quase todas as cidades procuram garantir a todos o direito à fruição da paisagem, nos capítulos sobre Princípios, Objetivos e Diretrizes, ou “entender a paisagem urbana e os elementos naturais como referências para a estruturação do território” – como faz o Artigo 15 do PD de Iguape. O mesmo Plano procurar promover o desenvolvimento socioeconômico através do turismo, desde que haja a preservação da beleza cênica local e da tranquilidade. O que eles denominam de “turismo ponderado”.

A preocupação em manter a beleza cênica também é grande nos Planos Diretores de Ilhabela, São Sebastião e Itanhaém. São Sebastião incentiva, por exemplo, a implantação de estruturas de apoio ao turismo de contemplação por meio da qualificação dos espaços dotados de mirantes, ampliando sua utilização como atrativo turístico. Já Itanhaém é bem ousada no que tange à definição de certas regras urbanísticas para o controle da manutenção dos eixos visuais do centro histórico, demarcado como Setor de Interesse Cultural (CULT). O Artigo 50 define “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”. Mas vale lembrar que os Planos de São Sebastião e Ilhabela também definem certas regras. No caso de São Sebastião, o Artigo 81 do capítulo sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano define que em todo o município a altura máxima é de 9 metros. Já em Ilhabela deve-se respeitar a altura máxima da edificação em 8 metros em praticamente todo o território da ilha.

Garantir a qualidade ambiental do espaço público, por meio do controle e equilíbrio visual entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana, proporcionando um ambiente limpo, livre de poluição visual e possibilitando a toda a população a identificação, leitura e apreciação da paisagem e de seus elementos constitutivos, como faz o PD de Caraguatatuba, é uma outra forma de incorporar a legibilidade em políticas públicas de desenvolvimento urbano. Santos e São Vicente também adotam essa estratégia de “disciplinar os elementos presentes nas áreas públicas”, considerando as normas de ocupação das áreas privadas e a volumetria das edificações, e chegam a propor um plano para o “embutimento de fiação aérea, principalmente nas áreas de interesse turístico, histórico e comercial”.

Já o Artigo 67 do PD de Itanhaém, dentro do Capítulo sobre Cultura, traz uma diretriz muito interessante que mistura os objetivos da **legibilidade** com os da **diversidade**. Ao instituir um “calendário anual” que contemple todos os segmentos artísticos da cidade, com pelo menos um grande evento temático para cada área, esse artigo acaba atraindo a população e os turistas para ocuparem as ruas do centro histórico e demais regiões. Isso democratiza o espaço público e ajuda a tornar a cidade mais hospitaleira. De certa forma é o que incentiva o PD de Ubatuba, ao promover as diversas manifestações da cultura popular na tentativa de diversificar o turismo por meio do turismo cultural.

Uma outra forma de incentivar a legibilidade é por meio da preservação do patrimônio. A cidade de Santos é a única que possui um “Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural” – CONDEPASA, um órgão autônomo que cuida do tombamento e da preservação dos bens culturais e naturais situados no Município de Santos, regulamentado por meio da Lei 753/91. Por outro lado, várias outras cidades asseguram a proteção do patrimônio exigindo do poder público ao menos a criação de um Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural. Como é o caso das cidades: Praia Grande e Itanhaém.

Estabelecer incentivos construtivos e fiscais visando à preservação, conservação e recuperação do patrimônio cultural e ambiental também ajuda nesse processo. O instrumento de política urbana TRANSFERÊNCIA DO DIREITO DE CONSTRUIR, por exemplo, permite que o proprietário de algum edifício tombado use o então potencial construtivo em outras partes da cidade. Já a implementação de uma política tributária que estimule a preservação do patrimônio histórico e cultural, como por exemplo, a isenção no IPTU de edifícios tombados ou de valor patrimonial pode ser incorporada no intuito de ajudar o proprietário a fazer a manutenção da edificação. Destaque para o PD de Cananéia que estipula, no Artigo 92, a relação de imóveis que merecem atenção por parte do poder público e estabelece as “Zonas Especiais de Interesse Histórico”, que compreendem as porções do território que necessitam de tratamento especial para a efetiva proteção, recuperação e manutenção do patrimônio histórico do Município, conferidas por meio de instrumentos jurídico-administrativos contidos na presente Lei.

Além disso, pode-se trabalhar a educação patrimonial nas escolas de tal forma que a população tome conhecimento da importância na preservação de certos bens tombados ou da própria manutenção da natureza. A viabilização e a promoção da instalação de um centro da memória da cidade que favoreça a preservação e a documentação organizada e sistematizada de sua identidade, história e cultura, pode ser um começo, como propõe o PD de Mongaguá.

Já com relação ao **conforto**, percebe-se a inclusão de uma série de medidas de qualificação do território presentes em capítulos referentes às Políticas Setoriais relacionadas ao Meio Ambiente, ao Desenvolvimento Urbano e Sustentável e Mobilidade Urbana. Essas medidas se mostram através de melhorias e intervenções na região da orla marítima visando a zelar pelas condições de segurança e bem-estar dos frequentadores e banhistas. E isso se reflete não só do ponto de vista do conforto físico, como “garantir tratamentos paisagístico e estético nas praias preservando suas características de espaços dinâmicos” (Artigo 123 do PD de São Vicente), ou “garantir boas condições de iluminação nas vias públicas” (Artigo 65 do PD de Mongaguá), ou ainda “elaborar regulamento específico para a instalação de equi-

pamentos de mobiliários urbano em geral (Artigo 54 do PD de Itanhaém), mas também do ponto do conforto térmico, como sugere o PD do Guarujá no Artigo 19, ao “garantir a insolação das praias, impedindo intervenções urbanas e edificações que provoquem o sombreamento das áreas públicas de banho, excetuando-se as áreas de alta densidade, já edificadas em seu conjunto”. A preocupação com o conforto térmico, ou ambiental, se estende para além da orla e pode ser percebida, por exemplo, no PD da Praia Grande, que prevê “elaborar Plano de Arborização Urbana e promover a sua implantação como forma de amenizar os picos de temperatura e tornar a cidade mais aprazível, tanto para a população residente, como para os veranistas e turistas”.

Os Planos de Peruíbe e Bertioga se preocupam em ampliar as áreas verdes urbanas e criam diretrizes em Capítulos de Ordenamento Territorial para tal objetivo. O PD de Peruíbe estabelece o “Setor Especial de Parques” a fim de promover e recuperar a manutenção da qualidade ambiental das áreas degradadas com a possibilidade de abrigar atividades de lazer e turismo de eventos. Já o PD de Bertioga estabelece algumas Áreas de Preservação Permanente (APPs).

A preocupação com o conforto ambiental está muito presente nos Planos Diretores de Ilhabela e São Sebastião. Ambos os Planos deixam claro que novas construções só serão aprovadas e regulamentadas mediante uma série de condições. O PD de São Sebastião, por exemplo, dentro do capítulo de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano, condiciona a aprovação dos novos loteamentos à implantação de equipamentos públicos de abastecimentos de água, serviços de esgoto, energia elétrica, coleta de águas pluviais, rede telefônica e gás canalizado (Artigo 49). Já o PD de Ilhabela veda a instalação de qualquer empreendimento ou equipamento urbano, mesmo que de interesse público que lance efluentes nos corpos d’água (Artigo 50). Isso vai ao encontro de uma das diretrizes iniciais do Plano de Ilhabela, que visa a “valorizar as áreas livres de construção como prioridade diante das tipologias de ocupação e áreas de concentração de infraestrutura, valorizando o uso social e as referenciais espaciais dos ilhéus”. O PD de Ubatuba também caminha nessa direção e prevê, no Artigo 222, “impor ao poluidor e ao predador, a obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados e ao usuário, uma contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins lucrativos”.

“Incentivar o reuso da água e o aproveitamento da água de chuva” é, de certa forma, o que estimula um dos artigos do PD de Itanhaém dentro do capítulo de Território e do Desenvolvimento Físico e Territorial, e é o que pode ser estimulado através do parâmetro qualificador do solo *quota-ambiental* (ou *taxa de permeabilidade* do solo) ou, ainda, por meio do instrumento de política urbana IPTU VERDE. Ambos visam à qualificação do território no âmbito privado, mas que, somados com as melhorias no espaço público, contribuem para o bem-estar geral na cidade.

E com relação à **cidadania** percebe-se a absorção dessa categoria nos títulos dos Planos Diretores relacionados ao SISTEMA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO, nos quais geralmente estão inseridos os capítulos referentes a gestão democrática participativa e, conseqüentemente, os artigos que encorajam a participação popular e a sociedade civil no processo de elaboração e fiscalização de leis, além de outras ações de cunho social. A instauração de consultas e audiências públicas, bem como a criação de conselhos mu-

nicipais de desenvolvimento urbano, são exemplos de diretrizes que incentivam a gestão participativa. Esse é o caso do artigo 84 do PD Iguape, cujo intuito é “assegurar a participação da população em todas as fases do processo de gestão democrática da política urbana, na perspectiva da formulação, implementação, gestão participativa, fiscalização e controle social”. Algo semelhante propõe o PD de Caraguatatuba no artigo 284, ao “estimular a iniciativa popular na elaboração de projetos de lei, de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano”.

Parte-se do entendimento de que a comunicação é essencial nesse processo. O poder público precisa dar ampla publicidade a todos os documentos e informações produzidos no processo de elaboração, revisão, aperfeiçoamento de leis de políticas públicas de desenvolvimento urbano – como o próprio Plano Diretor –, aos planos e projetos setoriais de bairros e também ao controle e fiscalização de sua implementação. Isso ajuda a assegurar esse conhecimento a toda a população. Além disso, deve disponibilizá-los a qualquer munícipe que os requisitar. Seguindo essa lógica, o artigo 180 do PD de Cananéia prevê a participação da população em todo o processo de planejamento e gestão do Município “por meio de plena informação, disponibilizada pelo Executivo Municipal com antecedência e ampla divulgação em meios de comunicação de massa, para o acesso irrestrito de toda a população às informações necessárias”. Os canais de participação popular podem ser feitos através da própria iniciativa privada. Ao criar o Sistema Municipal de Gestão do Planejamento para o desenvolvimento socioambiental (SMGP), o PD de Ilhabela, no artigo 115, visa a um processo contínuo, dinâmico e flexível, cujo escopo é “criar canais de participação popular através de entidades civis e empresariais, associação de moradores, organizações não governamentais entre outras”. Já o PD de São Sebastião propõe, no artigo 70, o desenvolvimento de um plano estratégico urbanístico específico para cada “Unidade Espacial de Planejamento (UEP)”, elaborado por meio de processo participativo de discussão, envolvendo representantes ou membros do Poder Público e Sociedade Civil, por meio das associações de moradores dos bairros e das comunidades constituintes da unidade.

Mas a atuação da sociedade pode ir além das ações de planejamento. O Artigo 72 do PD de Itanhaém, por exemplo, mostra que isso é possível através da participação das entidades de bairro nos trabalhos de melhoria e recuperação urbana, sociais e comunitários. Para tanto, propõe organizar “meios destas entidades receberem recursos e gerenciarem a prestação de alguns serviços urbanos na sua região”.

Todas as diretrizes mencionadas fazem parte de um conjunto de ações que visam à participação da sociedade em todo o processo de elaboração e fiscalização de leis. No entanto, isso pode avançar. Partindo dessa premissa, pode-se questionar o que a sociedade civil tem a oferecer no intuito de colaborar no processo de qualificação do território urbano. Algumas ações foram encontradas nos Planos Diretores analisados, principalmente no que se refere à promoção de parcerias entre instituições de ensino e poder público, bem como com o setor privado para implantar obras de urbanização. Destaca-se, aqui, o Artigo 30 do PD da Praia Grande, em Políticas de Habitação, que incentiva o “fornecimento de projetos padrão, cesta básica e assistência técnica gratuita”. Os Planos Diretores de Santos e São Vicente também propõem parcerias ao sugerir “utilizar estudos e levantamentos realizados por instituições de ensino ou pesquisa acadêmica devidamente reconhecidos pelo Ministério da Educação ou cadastrado no CNPq para identificar se o imóvel está por mais de 1 (um)

ano desocupado”. A ideia é utilizar o instrumento de política urbana que permite ao Município instituir impostos progressivos sobre a edificação ou terreno. O objetivo da implantação das alíquotas progressivas de IPTU (isto é, uso de alíquotas crescentes no decorrer do tempo) é desestimular proprietários a manter seus imóveis fechados – ou subutilizados –, provocando indesejável redução de oferta de imóveis para o mercado, para venda ou locação.

Parcerias também podem ocorrer para beneficiar o turismo e a economia local. O PD de Ubatuba traz essa preocupação no artigo 76, dentro do capítulo sobre Políticas Setoriais, que preconiza, em Políticas de Agricultura, “estabelecer parcerias com institutos de pesquisa e assistência técnica, organizações não governamentais, organizações sociais de interesse público, universidades, associações, governos federal e estadual, Municípios e outras entidades afins”. Ademais, o artigo 87, em Políticas de Pesca e Maricultura, visa a “promover a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no desenvolvimento da atividade, em atendimento ao interesse social”. Já a preocupação com a qualidade urbanística, tão importante para a qualificação do território e, consequentemente, para a cidade hospitaleira, está presente no artigo 77 do PD de Iguape, que estabelece a criação do “Conselho Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente, sendo este o órgão consultivo e deliberativo em matéria de natureza urbanística e de política urbana, composto por representantes do Poder Executivo e da sociedade civil”.

Cidades ditas turísticas deveriam estar, em tese, aptas a receber. Contudo, essa recepção não pode comprometer a qualidade de vida da população local. Seguindo essa preocupação, o PD Itanhaém é uma referência, pois recomenda a elaboração de plano para vigorar às vésperas das férias de verão, no mês de julho, e nos feriados prolongados, preparando a cidade para o afluxo de turistas. No Artigo 53, define-se a criação de “propostas específicas para cada época do ano que demande maior quantidade de serviços colocados à disposição da população, notadamente reforçando os serviços de limpeza pública, manutenção de vias, mutirões de limpeza e roçada, contratação de pessoal extra para limpeza pública, manutenção de vias”.

A promulgação da Constituição de 1988 promoveu um rompimento com a centralização das decisões e dos recursos em nível federal, na medida em que concedeu maior autonomia a cada um dos entes constitutivos da Federação (União, Estados, Distrito Federal e Municípios) e, ao mesmo tempo, definiu formas de atuação articulada entre eles. Desse modo, o setor público foi totalmente redefinido, transferindo novas funções para as instâncias municipais. Essa nova realidade política desencadeou um novo arranjo político administrativo, fazendo com que o município passasse a ser de fato um ente federativo. Esse redesenho no sistema federativo brasileiro definiu um novo patamar para os municípios, tanto do ponto de vista financeiro, quanto político-administrativo, com a implementação de legislações e instrumentos de planejamento municipais que possibilitaram mudanças no plano institucional. A partir de então, os municípios passaram a enfrentar um duplo desafio: o de assumir a política social, que até então estava concentrada na esfera federal, e o de promover o desenvolvimento local, sendo que esse último desafio passa inevitavelmente pela questão do território.

Parece não restarem dúvidas de que as políticas públicas de desenvolvimento urbano são essenciais no combate à desigualdade socioespacial, que afeta boa parte das

idades turísticas brasileiras. Apesar de a Constituição de 1988 ter colocado o Plano Diretor como o instrumento regulador da função social da cidade, sua importância é tamanha que merecia uma ampla campanha nacional de divulgação, por meio de um programa intenso de extensão e de formação de lideranças. De preferência com um engajamento das universidades e dentro de uma política de difusão, com a participação do Ministério das Cidades e do Ministério do Turismo. A mudança da cultura urbanística brasileira deveria passar por um processo de “alfabetização urbanística”, no qual todos pudessem de fato compreender que o espaço urbano é um espaço de uso coletivo, um espaço de bem-estar que deve ser de todos e para todos.

Para se ter uma ideia, são exigidas poucas informações para a cidade integrar a Região Turística do Mapa do Turismo Brasileiro. Segundo a Portaria nº 205, de 9 de dezembro de 2015, cada município deverá atender aos seguintes critérios: a) possuir órgão responsável pela pasta de turismo (Secretaria, Fundação, Coordenadoria, Departamento, Diretoria, Setor ou Gerência); b) comprovar a existência de dotação para o turismo na lei orçamentária anual vigente; c) apresentar Termo de Compromisso assinado por Prefeito Municipal ou dirigente responsável pela pasta de turismo, conforme modelo disponibilizado, aderindo de forma espontânea e formal ao Programa de Regionalização do Turismo e à Região Turística. Não são exigidas as categorias sugeridas pela Lei nº 6.513/1977, que definem critérios para as Áreas Especiais e de Locais de Interesse Turístico. Também não se leva em consideração se a cidade possui um inventário turístico (exigido na Lei Geral do Turismo e no Plano Nacional de Turismo), tampouco Planos Diretores ou Planos Diretores de Turismo. Já a atualização do Mapa do Turismo Brasileiro deve ser atualizado periodicamente. A última atualização, Portaria nº 192, de 27 de dezembro de 2018, sugere, mas de ordem facultativa, outras exigências para a cidade fazer parte do programa. Leva-se em consideração a partir de agora a “existência de diretrizes de turismo no Plano Diretor” e a “existência de Plano Municipal de Turismo”, além de um “Fundo Municipal para o Turismo”.

Ora, um país que há anos não consegue sair da marca de 6 (seis) milhões de turistas internacionais por ano, e que perde posições ano a ano no ranking dos países mais visitados do mundo, deveria rever os critérios que classificam suas cidades como turísticas e começar a pensar em políticas públicas que de fato podem tornar suas cidades mais hospitaleiras. E que tal começar pelos Planos Diretores?

6. Referências bibliográficas

- ALLIS, Thiago. **Projetos urbanos e turismo em grandes cidades: o caso de São Paulo**. Tese. (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- ATLAS, 2000. **Métodos de pesquisa em administração**. São Paulo: Atlas, 2009.
- BAPTISTA, Isabel. **Dar rosto ao Futuro: a educação como compromisso ético**. Porto, Portugal: Profedições, 2005. Disponível em: file:///C:/Users/valfe/Downloads/editor,+Resenha+_011.pdf Acesso em dezembro de 2021.
- BAPTISTA, Isabel. Hospitalidade e eleição intersubjetiva: sobre o espírito que guarda os lugares. **Revista Hospitalidade**, São Paulo, ano V, n.2, 2008.
- BAPTISTA, Isabel. Lugares de Hospitalidade. In: DIAS, Celia M. (org.). **Hospitalidade Reflexões e Perspectivas**. São Paulo: Manole, 2002.
- BARRIOS, Sônia. A produção do espaço. In: SOUZA, Adélia de e SANTOS, Milton (Org.). **A construção do espaço**. São Paulo: Nobel, 1986.
- BENI, Mario C. **Análise Estrutural do Turismo**. São Paulo: Editora SENAC, 1999.
- BENVENISTE, É. **O vocabulário das instituições indo-europeias. Volume I: Economia, parentesco, sociedade**. Campinas: Ed. Unicamp, 1995.
- BERTIOGA. **Lei Complementar nº 315/1998**. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentado de Bertiooga. Bertiooga. Poder Executivo, 1998.
- BEZERRA, Francisco D.; SEVERINI, Valéria Ferraz. Hospitalidade virtual e as ferramentas de acolhimento e sociabilidade no EAD. In: **Anais do XXIV SEMEAD – Seminários em Administração**, 2021.
- BINET-MONTANDON, C. Acolhida. Uma construção do vínculo social. In: MONTANDON, A. **O livro da hospitalidade**. São Paulo: Senac, 2011.
- BOFF, Leonardo. **Virtudes para um outro mundo possível. Volume I: Hospitalidade: direito e dever de todos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2005.
- BRASIL. **Constituição Federal (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.
- BRASIL. **Decreto nº 86.176, de 06 de julho de 1981**. Regula a Lei nº 6.513, de 20 de dezembro de 1977. Brasília: Poder Executivo, 1981.
- BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade)**. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008.
- BRASIL. **Lei nº 6.513, de 20 de dezembro de 1977**. Dispõe sobre a criação de áreas especiais e de locais de interesse turístico sobre o inventário com finalidades turísticas dos bens de valor cultural e natural. Brasília: Poder Executivo, 1977.
- BRASIL. **Política Nacional de Turismo: Lei nº. 11.771, de 17 de setembro de 2008**. Define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico e disciplina a prestação de serviços turísticos, o cadastro, a classificação e a fiscalização dos prestadores de serviços turísticos. Brasília: Poder Executivo, 2008.
- BRASIL. **Portaria nº 105, de 16 de maio de 2013**. Institui o Programa de Regionalização do Turismo e dá outras providências. Brasília: Poder Executivo, 2013.
- BRASIL. **Portaria nº 144, de 27 de agosto de 2015**. Estabelece a categorização dos municípios pertencentes às regiões turísticas do Mapa do Turismo Brasileiro. Brasília: Poder Executivo, 2015.
- BRASIL. **Portaria nº 192, de 27 de dezembro de 2018**. Estabelece critérios para a atualização do Mapa do Turismo Brasileiro. Brasília: Poder Executivo, 2018.
- BRUSADIN, Leandro (org.). **Hospitalidade e dádiva: a alma dos lugares e a cultura**. Curitiba: Editora Prismas, 2017.
- CAILLÉ, Alain. **Antropologia do Dom. O terceiro paradigma**. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2002.
- CAMARGO, Luiz O. As leis da hospitalidade. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**. São Paulo, 15(2), e-2112, maio/ago, 2021.
- CAMARGO, Luiz O. **Hospitalidade**. São Paulo: Aleph, 2004.
- CAMARGO, Luiz O. Os domínios da hospitalidade. In: DENCKER, A.; BUENO, M. (orgs.). **Hospitalidade: Cenários e Oportunidades**. São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2003.
- CANANÉIA. **Lei Complementar nº 2146/2012**. Institui o Plano Diretor Participativo do Município da Estância Balneária de Cananéia. Cananéia. Poder Executivo, 2012.
- CARAGUATATUBA. **Lei Complementar nº 42/2011**. Institui o Plano Diretor do Município da Estância Balneária de Caraguatatuba. Poder Executivo, 2011.
- CARAPINHA, Aurora. Da leveza da cidade. Monumentos. **Revista Semestral de Edifícios e Monumentos**. N. 26. P. 180-183. Abril, 2007.

- CARLOS, Ana Fani A.; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). **A Produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Contexto, 2016.
- CARVALHO, Jose. **Cidadania no Brasil: um longo caminho**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.
- CASELLA, Luana L. de Camargo. Hospitalidade dos Espaços Públicos: possibilidades e dificuldades em torná-lo acolhedor. **Revista Hospitalidade**. v. 3, 2006.
- CORRÊA, R. L. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alesandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). **A Produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Contexto, 2016.
- CRESWELL, John W. **Projeto de Pesquisa: Métodos Qualitativo, Quantitativo e Misto**. Porto Alegre: Artmed, 2010.
- CRUZ, Rita de Cássia A. **Política de turismo e (re)ordenamento de territórios no litoral do Nordeste do Brasil**. Tese. (Doutorado em Geografia) - FFLCH - Universidade de São Paulo. São Paulo, 1999.
- CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. São Paulo: Edições 70, 2009.
- DAMATTA, Roberto da. **A casa & a rua**. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.
- DEÁK, Csaba & SCHIFFER, Sueli R. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Editora da USP, 2010.
- DERRIDA, Jacques. **Cosmopolitas de todos os países, mais um esforço!** Tradução de Fernanda Bernardo. Coimbra: MinervaCoimbra, 2001.
- DIAS, Celia Maria Morais. (2006). Marcos da hospitalidade na Cidade de São Paulo: amenidades e facilidades. **Revista Turismo em Análise**. v. 17 n. 2, p.170-189.
- DIÓGENES, Beatriz H. Nogueira; BARBOSA, Stéfany G. Teixeira; MARTINS, Liziane Bezerra. Turismo e urbanização no litoral oeste da Região Metropolitana de Fortaleza. In: **Anais do VII CINCCI**. Fortaleza, 2020. Disponível em <https://www.proceedings.blucher.com.br/article-details/turismo-e-urbanizacao-no-litoral-oeste-da-regiao-metropolitana-de-fortaleza-34918> Acesso em: dezembro de 2021.
- FERRAZ, Valéria de Souza. **Hospitalidade urbana em grandes cidades**. São Paulo em foco. (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.
- FERRAZ, Valéria. Medindo a hospitalidade urbana do Conjunto Nacional, em São Paulo. In: **Anais do IV CINCCI**. São Paulo, 2013. Disponível em http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/05/4_cincci/005%20Ferraz.pdf Acesso em: janeiro de 2022.
- GASTAL, Susana; MOESCH, Marutschka. **Turismo, políticas públicas e cidadania**. São Paulo: Aleph, 2007.
- GEHL, Jan. **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009.
- GEHL, Jan. **Life Between Buildings**. Washington, DC: Island Press, 2011.
- GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2008.
- GODBOUT, J. **O espírito da dádiva**. Rio de Janeiro: FGV, 1999.
- GODELIER, Maurice. **O enigma do dom**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- GOELDNER, Charles R.; MC INTOSH, Robert W.; RITCHIE, J. R. Brent. **Turismo: Princípios, Práticas e Filosofias**. Porto Alegre: Bookman, 2002.
- GOTMAN, A. O comercio da hospitalidade é possível? **Revista Hospitalidade**, v. 6, n. 2, p. 03-27, 2009.
- GRASSI, M.-C. Hospitalidade: Transpor a soleira. In: MONTANDON, A. (org.). **O livro da hospitalidade: acolhida do estrangeiro na história e nas culturas**. São Paulo: SENAC, 2011.
- GRINOVER, 2021. **A cidade, nós e a hospitalidade**. (edição eletrônica). Caxias do Sul, RS: EducS, 2021.
- GRINOVER, Lucio. **A hospitalidade, a cidade e o turismo**. São Paulo: Aleph, 2007.
- GRINOVER, Lucio. **A cidade à procura da hospitalidade**. São Paulo: Aleph (edição digital), 2016.
- GUARUJÁ. **Lei Complementar nº 156/2013**. Institui o Plano Diretor do Município de Guarujá e dá outras providências. Guarujá. Poder Executivo, 2013.
- HALL, Peter. **Cidades do amanhã**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2001.
- HILLIER, Bill. **Cities as movement economies in Space is the machine**. Cambridge University Press, 1996.
- HILLIER, Bill. **Space is the machine**. Cambridge University Press, 1996.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- IGUAPE. **Lei Complementar nº 005/2006**. Institui o Plano Diretor Municipal de Iguaçu. Iguaçu. Poder Executivo, 2006.
- ILHABELA. **Lei nº 421/2006**. Dispõe sobre a Instituição do Plano Diretor Socioambiental do Município de Ilhabela e dá outras providências. Ilhabela. Poder Executivo, 2006.
- ITANHAÉM. **Lei Complementar nº 168/2015**. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Itanhaém - PDDI. Itanhaém. Poder Executivo, 2015.
- JACOBS, Allan B. **Great Streets**. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology, 1999.

- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- KLOSS, Maarten. **Public Interiors**. Arcam Pockets. Architectura & Natura Press: 1993.
- LAPA, Tomas de Albuquerque. **Grandes Cidades Constroem-se com Edifícios Grandes?** Recife: Editora Universitária, UFPE, 2011.
- LASHLEY, C. Hospitalidade e hospitabilidade. **Revista Hospitalidade**, v. 12, n. Número Especial, p. 70–92, 2015.
- LASHLEY, C.; LYNCH, P.; MORRISON, A. Ways of Knowing Hospitality. In: LASHLEY, C.; LYNCH, P.; MORRISON, A. (Eds.). **Hospitality: a social lens**. Amsterdam: Elsevier, 2007.
- LASHLEY, Conrad; MORRISON, Alison (orgs.). **Em busca da hospitalidade: perspectivas para um mundo globalizado**. São Paulo: Manole, 2004.
- LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. São Paulo: Editora UFMG, 2008.
- LEFEBVRE, Henri. **Direito à cidade**. São Paulo: Editora Moraes, 1991.
- LOBO, Yure. (2005). Planos Diretores para Municípios Inseridos em “Área de Especial Interesse Turístico”. **Revista Turismo**. Ago. Acessado em março 2019 em <https://www.revista-turismo.com.br/artigos/planodiretor.html>
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MADDEN, Kathleen; SCHWARTZ, Andrew. **How to turn a place around: a handbook for creating successful**. Public Spaces. NY, 2002.
- MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.
- MARSHALL, Thomas H. **Cidadania, Classe Social e Status**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1967.
- MARTINS JR. José Paulo; LIMA, Daniel Máximo Góes; MAIA, Matheus Dagani Coutinho. As metamorfoses da direita brasileira: de FHC a Bolsonaro. In: **12º ENCONTRO ABCP** (Associação Brasileira de Ciência Política). Universidade Federal da Paraíba – UFPB, 2020. Disponível em <https://cienciapolitica.org.br/web/index.php/eventos/12o-encontro-abcp-online/areas-tematicas/at-1/at01-comportamento-politico> Acesso em: março de 2022.
- MASCARÓ, Juan L. **Desenho urbano e custos de urbanização**. Brasília: MHU/SAM. 1987.
- MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamentos urbanos**. Porto Alegre: Masquatro, 2015.
- MAUSS, Marcel. **Sociologia e Antropologia**. Volume II. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.
- MONGAGUÁ. **Lei nº 217/2006**. Institui o Plano Diretor do Município de Mongaguá. Mongaguá. Poder Executivo, 2006.
- MONTANDON, A. (Ed.). **O livro da Hospitalidade: acolhida do estrangeiro na história e nas culturas**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2011. p
- MONTANDON, A. Espelhos da Hospitalidade. In: MONTANDON, A. (Ed.). **O livro da Hospitalidade: acolhida do estrangeiro na história e nas culturas**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2011. p. 31–37.
- MONTANDON, Alain. Hospitalidade Ontem e Hoje. In: DENCKER, A.; BUENO, M. (orgs). **Hospitalidade: Cenários e Oportunidades**. São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2003.
- O’MAHONY, B. Explorando o impacto do modelo de abordagem dos três domínios sobre a oferta privada, social e comercial de hospitalidade. **Revista de Hospitalidade**, v. 12, n. número especial, p. 112–131, 2015.
- OLIVEIRA, Elizângela. Turismo, produção do espaço e planejamento urbano nas cidades contemporâneas. **Revista Turismo: Estudos & Práticas**. RTEP/UERN. Mossoró, RN, Vol. 3, n. 02, 2014.
- PAIVA, Ricardo. Turismo e as práticas socioespaciais. **Revista Turismo e Desenvolvimento**. No. 17/18. Páginas 1013–1024, 2012.
- PAIVA, Ricardo. Turismo, produção e consumo do espaço. In: VARGAS, Heliana C. & PAIVA, Ricardo (Orgs.). **Turismo, arquitetura e cidade**. Barueri, SP: Manole, 2016.
- PERUÍBE. **Lei Complementar nº 100/2007**. Institui o Plano Diretor da Estância Balneária de Peruíbe e dá outras providências. Peruíbe. Poder Executivo, 2007.
- PITT-RIVERS, Julian. **The law of hospitality**. HAU: Journal of Ethnographic Theory. v. 2, n. 1, p. 501–517, 2012.
- PLENTZ, Renata Soares. Hospitalidade: trocas humanas versus trocas mercadológicas. **Revista Hospitalidade**, São Paulo, ano 2, n. 2, p. 47–68, 2005.
- PRADO JR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.
- PRAIA GRANDE. **Lei Complementar nº 727/2016**. Institui o Plano Diretor da Estância Balneária de Praia Grande. Praia Grande. Poder Executivo, 2016.
- QUIARARIA, Clarissa Campos. (2018). **Hospitalidade pública: o caso da Praça Gustavo Teixeira em São Pedro, SP**. Dissertação. (Mestrado em Turismo). EACH – USP. São Paulo, 2012.
- QUINTO JR., Luiz Pinedo. **Nova legislação urbana e os velhos fantasmas**. Estudos Avançados, 17(47), 187–196. Abril, 2003.
- RAMOS, Silvana Pirillo. Bye Bye Barcelona: imagens e narrativas sobre o Turismo Urbano e a Hospitalidade. **Revista Hospitalidade**. São Paulo, volume 18, n.1, p. 67–89, 2021.

- RIBEIRO, Daniel de Albuquerque. Reflexões sobre o conceito e a ocorrência do processo de gentrificação no Parque Histórico do Pelourinho, Salvador – BA. **Caderno Metrópole**, São Paulo, Vol. 16, n. 32, pp. 461-486. Novembro, 2014.
- RODRIGUES, Lucas de Oliveira. **Relacionamento Virtual**. Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/sociologia/relacionamento-virtual.htm>. Acesso em: 01 de julho de 2021.
- ROLNIK, Raquel. **A cidade e a Lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. São Paulo: FAPESP/NOBEL. 1997.
- ROLNIK, Raquel. **São Paulo**. São Paulo: Publifolha, 2009.
- RUSCHMANN, Doris; SOLHA, Karina T. **Planejamento Turístico**. São Paulo: Manole, 2001.
- SAGI, Luciana. (2008). Gestão pública da hospitalidade urbana: estudo de caso do Parque da Água Branca na cidade de São Paulo. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**. v. 2, n. 3, p. 90-105, nov. 2008.
- SANTOS, Milton. A noção de espaço. In: SANTOS, Milton. **O Trabalho do Geógrafo no Terceiro Mundo**. São Paulo: Hucitec, 1978.
- SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido**. São Paulo: Hucitec, 1979.
- SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem**. São Paulo: Hucitec, 1982.
- SANTOS, Milton. **Pobreza urbana**. São Paulo: Hucitec, 1978.
- SANTOS. **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, 2017.
- SÃO PAULO. (2015). **Lei Complementar nº 1.261, de abril de 2015**. Estabelece condições e requisitos para a classificação de Estâncias e de Municípios de Interesse Turístico e dá providências correlatas. São Paulo. Poder Executivo.
- SÃO PAULO. (2016). **Resolução ST-14, de 21 de junho de 2016**. Estabelece parâmetros para elaboração do Plano Diretor de Turismo dos municípios e dá outras providências. São Paulo. Poder Executivo.
- SÃO PAULO. **Lei nº 16.050/14**. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE). São Paulo. Poder Executivo, 2014.
- SÃO PAULO. **Lei nº 16.402/16**. Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo (LPUOS). São Paulo. Poder Executivo, 2016.
- SÃO SEBASTIÃO. **Lei Complementar nº 156/2013**. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de São Sebastião. Poder Executivo, 2017.
- SÃO VICENTE. **Lei Complementar nº 917/2018**. Institui Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de São Vicente. São Vicente. Poder Executivo, 2018.
- SEVERINI, Valéria F.; PANOSSO NETTO, Alexandre. Estratégias de Planejamento Urbano dos Cinco Estados mais hospitaleiros do Brasil. **Anais do XVI Seminário ANPTUR**. Curitiba: 2019.
- SEVERINI, Valéria F.; PANOSSO NETTO, Alexandre; Hospitalidade urbana e planejamento turístico: os cinco estados mais hospitaleiros do Brasil em foco. **Revista Podium**. V.9, N. 4. 2020.
- SEVERINI, Valéria F.; PANOSSO NETTO, Alexandre; OLIVEIRA, J. Laize Soares. A importância dos parâmetros urbanísticos para a geração e cidades hospitaleiras. **Anais do VII CINCCI**. Fortaleza. 2020.
- SEVERINI, Valéria F.; VARGAS, Heliana C. Rediscutindo hospitalidade urbana na Lei de Zoneamento de São Paulo de 2016. **Revista Hospitalidade**. Volume 14. N. 02. Ago. 2017.
- SEVERINI, Valéria Ferraz. Atributos espaciais de hospitalidade urbana. In: VARGAS, Heliana C. & PAIVA, Ricardo (Orgs.). **Turismo, arquitetura e cidade**. Barueri, SP: Manole, 2016. p. 257-285.
- SEVERINI, Valéria Ferraz. Hospitalidade urbana: ampliando o conceito. **Revista Iberoamericana de Turismo - RITUR**, Penedo, v. 3, n.2, p. 84-99, 2013.
- SEVERINI, Valéria Ferraz. Turismo e Hospitalidade Urbana: repensando a sustentabilidade das grandes cidades. In: **Anais do III ENAMPARQ**. São Paulo, 2014.
- SITTE, Camillo. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: Editora Ática, 1992.
- SOARES OLIVEIRA, J. L.; DA SILVA NEVES, C. C.; PANOSSO NETTO, A.; FERRAZ SEVERINI, V. Turismofobia em Barcelona: um tema (que era?) emergente. **Revista de Turismo Contemporâneo**, v. 9, n. 3, p. 325-342, 22 set. 2021.
- SORJ, Bernardo. **A nova sociedade brasileira**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- SPERB, M. P.; TEIXEIRA, R. M. Turismo sustentável e gestão ambiental em meios de hospedagem: o caso da Ilha do Mel, Paraná. **Revista Acadêmica do Observatório de Inovação do Turismo**, v. 3, n. 4, art. 5, p. 1-13, 2008.
- TOCQUEVILLE, Alexis de. **O Antigo Regime e a Revolução**. Brasília., Editora da Universidade de Brasília, 1979.
- TOMILLO NOGUERO, Félix. **A Hospitalidade na Bíblia e nas Grandes Religiões**. São Paulo: Ideias & Letras, 2019.
- UBATUBA. **Lei Complementar nº 2992/2006**. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Ubatuba. Ubatuba. Poder Executivo, 2006.
- VARGAS, Heliana C. A Sustentabilidade dos Espaços de Uso

Público. **Anais do I Encontro da Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade**. Indaiatuba: ANPPAS, 2002.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. São Paulo:

VESCE, Gabriela E. Possolli. **Ciberespaço**. InfoEscola, navegando e aprendendo, 2021. Disponível em: <https://www.infoescola.com/internet/ciberespaco/>. Acesso em: 30 de junho de 2021.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, 2009.

YÁZIGI, Eduardo. **A alma do lugar. Turismo, planejamento e cotidiano**. São Paulo: Contexto, 2001.