UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE ARTES, CIÊNCIAS E HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO

FÁBIO ALVES ORTIZ

**Estudo exploratório do turismo no centro de São Paulo: cenários da
dimensão espacial do turismo urbano no contexto de uma cidade latino-
americana**

São Paulo

2017

FÁBIO ALVES ORTIZ

**Estudo exploratório do turismo no centro de São Paulo: cenários da
dimensão espacial do turismo urbano no contexto de uma cidade latino-
americana**

Versão original

Dissertação apresentada à Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências pelo Programa de Pós-graduação em Turismo.

Área de Concentração: Desenvolvimento do Turismo.

Orientador: Prof. Dr. Reinaldo Miranda de Sá Teles.

São Paulo

2017

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

CATALOGAÇÃO-NA-PUBLICAÇÃO

(Universidade de São Paulo. Escola de Artes, Ciências e Humanidades. Biblioteca)

Ortiz, Fábio Alves

Estudo exploratório do turismo no centro de São Paulo : cenários da dimensão espacial do turismo urbano no contexto de uma cidade latino-americana / Fábio Alves Ortiz ; orientador, Reinaldo Miranda de Sá Teles. – 2017

122 f. : il

Dissertação (Mestrado em Ciências) - Programa de Pós-Graduação em Turismo, Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo
Versão original

1. Turismo urbano - São Paulo (SP). 2. Áreas centrais - São Paulo (SP). 3. Política turística - São Paulo (SP). I. Teles, Reinaldo Miranda de Sá, orient. II. Título.

CDD 22.ed. – 910.981611

Nome: ORTIZ, Fábio Alves

Título: Estudo exploratório do turismo no centro de São Paulo: cenários da dimensão espacial do turismo urbano no contexto de uma cidade latino-americana

Dissertação apresentada à Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências pelo Programa de Pós-Graduação em Turismo.

Área de Concentração:
Desenvolvimento do Turismo

Aprovado em: ____ / ____ / ____

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____

Julgamento: _____

Instituição: _____

Assinatura: _____

Prof. Dr. _____

Julgamento: _____

Instituição: _____

Assinatura: _____

Prof. Dr. _____

Julgamento: _____

Instituição: _____

Assinatura: _____

Aos meus pais, Leonilda e Antônio, meus irmãos, Filipe e Maikelle e meus sobrinhos queridos, Manu, Benjamin e Miguel (que está a caminho).

Agradecimentos

Uma pesquisa é impossível de ser feita sozinha. Durante o trajeto, eu recebi apoio de pessoas que contribuíram significativamente para o desenvolvimento deste trabalho. Portanto, agradeço:

Ao Prof. Dr. Reinaldo Miranda de Sá Teles, meu orientador por ter aceitado meu convite de orientação, pelos conselhos ao longo de todo o processo e por apresentar diferentes perspectivas críticas do turismo.

Às Profs. Dra. Olga Tulik e Dra. Karina Toledo Solha, pelas sugestões apresentadas no exame qualificação.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão da bolsa para a realização deste mestrado.

Aos meus pais, Antônio e Leonilda Ortiz, que me são meus maiores apoiadores, aos quais eu considero, também, financiadores desta pesquisa.

À minha família, por sempre me apoiar, incentivar e torcer por mim. Agradeço especialmente minha avó, Emília (em memória) e minha madrinha, Neide (em memória), que partiram durante o meu mestrado, mas, foram muito especiais na minha vida.

Ao Antônio Azeredo Coutinho Neto, pelas longas conversas e debates sobre a ciência, pela sua contagiante motivação pela pesquisa, por todos os conselhos, dicas e instigações sobre a minha pesquisa e por tudo mais que ajudou nessa trajetória.

À mestranda Amanda Baldissera, pela amizade que se fortaleceu durante a realização desse trabalho.

À Andrezza Serra, do Observatório do Turismo, da SPTuris, pelo fornecimento de dados utilizados nessa pesquisa.

Aos colegas do PPPTur da turma de 2015, Amanda Baldissera, Amanda Cabral, Daniela Tineo, Eduardo Duarte, Eriberto do Nascimento e Roberta Ribeiro, vindos das diferentes regiões do país, que juntos participamos das disciplinas e eventos, descobrindo o universo da vida acadêmica.

Aos professores do PPPTur que tive oportunidade de ter aula e compartilhar um pouco da minha pesquisa e receber sugestões de bibliografias e caminhos metodológicos.

À Prof. Dra. Cynthia Corrêa, por ter sido sempre muito acessível, durante e após ter ministrado a sua disciplina.

À Prof. Ma. Juliana Da Costa Mantovani, do Senac Jabaquara, pela ajuda no uso do geoprocessamento.

À Prof. Ma. Fabiana Oliveira, pelas conversas cheias de dicas e pelas revisões feitas no texto.

Aos antigos amigos, lá de Santa Catarina, pela amizade pura e verdadeira e aos novos amigos e colegas aqui de São Paulo, por todos os momentos de lazer e conversas construtivas.

Às demais pessoas, que eu possa ter esquecido, mas que de certa forma, colaboraram com esse projeto.

RESUMO

ORTIZ, Fábio Alves. **Estudo exploratório do turismo no centro de São Paulo**: cenários da dimensão espacial do turismo urbano no contexto de uma cidade latino-americana. 2017. 122 f. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

São Paulo, cidade que se destaca no cenário econômico nacional, principal polo econômico do país, com estrutura industrial completa, atendendo praticamente todos os setores produtivos é palco de diferentes tempos históricos e desponta como importante destino de turismo urbano. Conforme investigado na literatura geral e específica, as regiões centrais, sobretudo das grandes cidades latino-americanas, são locais que apresentam entraves urbanísticos provocados por uma urbanização classificada como tardia e/ou acelerada. Diversos estudos sobre turismo urbano apontam os negócios como principal motivação para o deslocamento de turistas para grandes cidades. A ampla infraestrutura que atende demandas exigidas à realização de negócios é um dos fatores de destaque dessas cidades para o turismo. Entretanto, identifica-se, ainda, o potencial dessas cidades para o desenvolvimento do turismo de lazer, ou, da prática do lazer durante uma viagem de negócios. Diante dos múltiplos cenários, esta pesquisa objetivou analisar o turismo no centro de São Paulo frente aos aspectos sócioespaciais da região considerando a perspectiva das políticas públicas, da gestão e promoção do turismo no município e da distribuição espacial dos elementos que compõem a oferta turística da área de estudo. Foi realizada uma pesquisa exploratória, bibliográfica e documental e como ferramentas metodológicas, a pesquisa contou com observações em campo e técnicas de geoprocessamento. Como produto final, a pesquisa conta com uma coleção de mapas temáticos sobre a espacialização da atividade turística na área de estudo com análises e discussões realizadas em três categorias analíticas: oferta histórico-cultural, oferta de consumo e distribuição espacial dos elementos que compõem oferta turística do centro de São Paulo. Os resultados apontam para regiões que concentram maior número de atrativos turísticos na área de estudo e suas relações com o patrimônio histórico, assim como, os sérios problemas de ordem socioeconômicos que desencadeiam problemas sócioespaciais e conflitam diretamente com o modelo de turismo entendido, apenas, no espectro da dimensão da rentabilidade econômica.

Palavras-chave: Turismo urbano. Turismo em áreas centrais. Dinâmica espacial do turismo. São Paulo.

ABSTRACT

ORTIZ, Fábio Alves. **Exploratory study of tourism in the center of São Paulo**: scenarios of the spatial dimension of urban tourism in the context of a Latin American city. 2017. 122 p. Dissertation (Master of Science) – School of Arts, Sciences and Humanities, University of São Paulo, São Paulo, 2017.

São Paulo, a city that stands out in the national economy as the country's main commercial revenue by providing a complete industrial structure. The city is stage of different historical times and emerges as an important urban tourism destination. As investigated in general and specific literature, the central regions, especially involving the Latin American cities, are areas that present urban obstacles generated by urbanization that can be classified by late and accelerated. Several studies on urban tourism indicate business is the key component for the displacement of tourists to populous communities. The extensive infrastructure that satisfies the demands to accommodate business is one of the leading factors of these cities for tourism. However, it is also possible to identify the potential of these cities for the development of leisure for business trips as well as entertaining tourists. In perspective of multiple scenarios, this research aimed to analyze tourism in the center of São Paulo in relation to the socio-spatial aspects of the region considering the viewpoint of public policies, management and promotion of tourism in the municipality, and the spatial distribution of elements that contribute to the tourism offer in the area of study. The study consisted on an exploratory, bibliographical and documentary research with the application of methodological tools consisting of field observations, and geoprocessing techniques. As a final product, the research performed provides a collection of thematic maps on the spatialization of tourism activity which analyzes and discusses three analytic categories: historical-cultural offer, consumption offer, and the spatial distribution elements that make up tourist attractions in the heart of Sao Paulo city. Results are suggestive that with a greater concentration of tourist appeal, in the studied area, a relationship with historical heritage and serious socioeconomic problems trigger socio-spatial issues directly conflicting with the tourism model, only understood in the context of profitability.

Keywords: Urban tourism. Tourism in central areas. Spatial dynamics of tourism. São Paulo.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Padrão de fluxo do tempo entre sagrado e profano.....	20
Figura 2 – Cartazes contra o turismo em Barcelona.....	33
Figura 3 – Distribuição da renda e participação nos dois circuitos	43
Figura 4 – Distritos que compõem a Subprefeitura da Sé	46
Figura 5 – Mapa das ocupações do MSTC.....	53
Figura 6 – Bandeira de ocupação do movimento Frente de Luta por Moradia (FLM) – Av. Ipiranga.....	54
Figura 7 – Rua 25 de Março	69
Figura 8 – Rua Oscar Freire	70
Figura 9 – Programação Free Walking Tour Shopping Light.....	72
Figura 10 – Concentração de atrativos na região da Sé.....	82
Figura 11 – Concentração de atrativos na região da Luz.....	84

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Dados demográficos dos distritos pertencentes às Prefeituras Regionais	45
Tabela 2 – Número de atrativos na área de influência das estações de metrô	89

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Atribuições DPH e CONPRESP.....	61
Quadro 2 – Menções ao Patrimônio Histórico-Cultural de São Paulo nos PLATUMs.....	64
Quadro 3 – Ruas de comércio específico na região central divulgadas pela SPTuris.....	67
Quadro 4 – Feiras de artesanato na subprefeitura da Sé.....	74
Quadro 5 – Roteiros do programa Turismetrô.....	91

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Variação do número de atrativos por distrito.....	80
Gráfico 2 – Variação da diária dos meios de hospedagem por bairro	97
Gráfico 3 – Oferta de meios de hospedagem por distrito	98

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Atrativos turísticos na Subprefeitura da Sé	79
Mapa 2 – Densidade de Atrativos Turísticos – Subprefeitura da Sé	81
Mapa 3 – Áreas de influência das estações de metrô e trem (Buffer de 100, 200, 300, 400 e 500 metros)	88
Mapa 4 – Áreas de Influência das estações de metrô e trem em relação aos atrativos turísticos	90
Mapa 5 – Dispersão dos meios de hospedagem no centro de São Paulo	95
Mapa 6 – Variação no preço da diária e número de UHs nos meios de hospedagem	96
Mapa 7 – Meio de hospedagem e predominância do uso do solo	99
Mapa 8 – Meios de hospedagem e predominância do uso do solo – ampliação no distrito República	100

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
2 TURISMO URBANO – QUESTÕES EM DEBATE.....	19
2.1 O espaço público e suas relações com o turismo urbano	22
2.2 Políticas urbanas para áreas centrais	27
2.2.1 Modelo Barcelona: um modelo de desenvolvimento econômico-urbano	30
2.3 O processo de urbanização mundial e na América Latina	36
3 CONTEXTUALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO: O CENTRO DE SÃO PAULO ..	45
3.1 Contexto espacial do centro: delimitando a área de estudo.....	45
3.2 Breve contexto histórico do centro: surgimento, apogeu e declínio.....	47
3.3 Contexto socioeconômico do centro	50
4 A OFERTA TURÍSTICA DO CENTRO DE SÃO PAULO	57
4.1 Oferta histórico-cultural	59
4.2 Oferta de consumo.....	66
4.3 Distribuição espacial dos elementos que compõem a oferta turística do centro de São Paulo	76
4.3.1 Relações entre os atrativos turísticos e as estações de metrô	87
4.3.2 A dinâmica espacial dos meios de hospedagem no centro de São Paulo	94
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	102
REFERÊNCIAS	108
APÊNDICES	117
APÊNDICE A - Lista dos atrativos identificados na área de estudo (Subprefeitura da Sé)	118
APÊNDICE B - Lista dos meios de hospedagem e o preço da diária e número de UHs	119

1 INTRODUÇÃO

Considerando as limitações das conexões urbanas essenciais para o funcionamento das cidades que integram o subcontinente latino-americano e, tomando essas inquietações como chave analítica, esta pesquisa tem com objeto a espacialização da atividade turística no centro de São Paulo. Questões relacionadas às políticas públicas para áreas centrais, à segregação sócioespacial, ao papel do Estado na transformação urbana e à gestão do turismo complementam o tema do estudo.

As cidades da América Latina enfrentam problemas causados por uma urbanização rápida e atrelada a uma industrialização tardia, em comparação aos países ditos como desenvolvidos. O desenvolvimento dessas cidades não acompanhou o rápido crescimento da população, e questões relacionadas à habitação, infraestrutura e equipamentos urbanos se tornaram importantes preocupações. Essas preocupações se intensificaram nas regiões centrais de grandes cidades, como no caso de São Paulo, onde o centro, que já foi uma das regiões mais valorizadas, apresenta-se hoje como um espaço de grandes desigualdades sociais.

As regiões centrais das grandes cidades são, geralmente, espaços que concentram alta densidade comercial e ampla infraestrutura urbana. Em São Paulo, com o declínio das atividades econômicas do centro e o surgimento das novas centralidades, a região experimentou o seu esvaziamento e degradação. Como tentativa para rever o quadro negativo dos centros urbanos, o poder público passa a desenvolver, através das políticas públicas, uma série de ações e medidas, que, pela fragilidade no planejamento, pode acentuar ainda mais a situação e resultar no processo de gentrificação.

Sendo o turismo urbano uma atividade socioeconômica que vem se destacando no cenário das grandes cidades e as regiões centrais compondo um dos espaços da cidade que concentra atividades voltadas ao turismo, essa pesquisa inicialmente tinha o propósito de estudar o comportamento espaço-temporal do turista no centro de São Paulo. Entretanto, alguns entraves metodológicos impediram a sua realização. Percebeu-se que seria necessário entender, primeiro, a lógica de organização espacial da atividade turística no centro, para que, em um futuro, seja possível desenvolver pesquisas envolvendo a dinâmica espacial da demanda (turista).

Portanto, a pesquisa foi remodelada e teve como problemática a seguinte questão: a espacialização da atividade turística no centro de São Paulo sofre consequências dos entraves urbanísticos observados em cidades latino-americanas?

Para responder essa pergunta, a pesquisa teve como objetivo geral: analisar o turismo no centro de São Paulo frente aos aspectos sócioespaciais da região considerando a perspectiva das políticas públicas, da gestão e promoção do turismo no município e da distribuição espacial dos elementos que compõem a oferta turística da área de estudo, compreendendo as dificuldades do processo de urbanização latino-americano.

Os objetivos específicos, os quais se buscaram atingir, foram: a) pesquisar e discutir algumas questões das dimensões espacial, histórica e socioeconômica do centro de São Paulo; b) identificar elementos da oferta turística do centro de São Paulo e analisar as suas relações e interfaces com as políticas públicas e a gestão e promoção do turismo; e, c) gerar e analisar mapas temáticos sobre a distribuição espacial dos elementos que compõem a oferta turística do centro de São Paulo.

A condução da pesquisa foi realizada através de levantamento bibliográfico, pesquisa documental, observações em campo, mapeamento e geoprocessamento de atrativos turísticos e meios de hospedagem inseridos na área de estudo. A análise crítica se faz presente ao longo das discussões apresentadas.

As bases conceituais que formam a estrutura teórica deste estudo são provenientes das diferentes áreas do conhecimento que debatem as questões relacionadas ao espaço urbano, às políticas públicas para áreas centrais e à urbanização na América Latina, entre as quais se destacam: a geografia, a antropologia, a sociologia, a história, e a arquitetura e urbanismo. Essas temáticas forneceram bases gerais para o embasamento teórico do trabalho. Nessa linha, destaca-se a obra de Santos (2008), cuja teoria dos circuitos da teoria urbana, que por propor um entendimento da urbanização na América Latina, norteou as análises e interpretações do objeto de estudo. Dentre a literatura específica do turismo, foram consultadas obras como: Pearce (2001), Krippendorf (2002), Urry (2001), Edwards, Griffin e Hayllar (2008) e Cooke (1990).

A pesquisa documental foi realizada através da consulta aos documentos legais, como leis, decretos, programas, planos e projetos do setor público, destinadas ao desenvolvimento do turismo e demais atividades que se relacionam com a atividade. Também foram consultados materiais promocionais turísticos de São Paulo, como guias, roteiros, mapas e artigos publicados em *websites* oficiais (órgãos públicos). Essa pesquisa permitiu

compreender uma parcela da dinâmica de estruturação das políticas públicas e seus reflexos no espaço.

Para estudar a espacialização da atividade turística na área de estudo, utilizou-se, como ferramenta metodológica, o geoprocessamento. Essa ferramenta permitiu a geração e mapas temáticos e a realização de análises espaciais, onde se cruzam dados de localização e seus atributos (variáveis qualitativas e/ou quantitativas).

O termo geoprocessamento, assim como o turismo, possui diferentes definições. De acordo com Câmara e Davis (2001, p. 02), ele “denota a disciplina do conhecimento que utiliza técnicas matemáticas e computacionais para o tratamento da informação geográfica”. O geoprocessamento compreende, portanto, uma grande área, um conjunto de técnicas e procedimentos utilizados na coleta, tratamento, análise e disponibilização de dados georreferenciados. Essas técnicas têm por objetivo principal “fornecer ferramentas computacionais para que os diferentes analistas determinem as evoluções espacial e temporal de um fenômeno geográfico e as inter-relações entre diferentes fenômenos” (BERLINCK, et al.; 2010, p. 52).

Os resultados do geoprocessamento estão apresentados e discutidos no capítulo 4, especificamente a partir do tópico 4.3. Os mapas e suas análises foram realizados no *software* ArcGis 10.5. Foram realizados mapas temáticos sobre a espacialização dos atrativos turísticos e meios de hospedagem inseridos na área de estudo (Subprefeitura da Sé). Os procedimentos acerca da coleta e tratamento dos dados estão apresentados com maiores detalhes também a partir do tópico 4.3, assim como os procedimentos para realização das análises.

Em busca de alcançar os objetivos propostos, o trabalho está organizado em três capítulos: Desenvolvimento do turismo urbano – questões em debate (capítulo 2); Contextualização da área de estudo: o centro de São Paulo (capítulo 3); e, A oferta turística do centro de São Paulo (capítulo 4);

No capítulo 2 apresenta-se a discussão conceitual e teórica sobre o turismo urbano. São apresentadas reflexões sobre o espaço e suas relações com a atividade turística. Essa discussão suscitou apontamentos sobre as ações do Estado e suas consequências no espaço e mostrou como as políticas públicas urbanas destinadas para áreas centrais tentam reverter os efeitos da urbanização latino-americana. A discussão, embora esteja pautada na realidade da urbanização latino-americana, apresenta uma contextualização de um dos casos emblemáticos do urbanismo com interfaces para o turismo, trata-se do modelo Barcelona, cujas ações articuladas do setor público resultaram em grandes transformações sócioespaciais, gerando conflitos locais e debates acadêmicos internacionais.

O terceiro capítulo apresenta alguns contextos sobre o centro de São Paulo enquanto recorte espacial da pesquisa. Nessa seção, a perspectiva histórica da formação sócioespacial do centro mostrou aspectos apontados na discussão teórica, entre eles, as consequências da ação do Estado no desenvolvimento urbano, bem como da sua ausência. Apresentam-se, portanto, esses efeitos, através do panorama socioeconômico da região central, onde são discutidas as questões relativas ao comércio informal e ilegal e à habitação.

O capítulo 4 trata da oferta turística da área de estudo e sua dinâmica espacial e está estruturado em três categorias analíticas: oferta histórico-cultural; oferta de consumo e distribuição espacial dos elementos que compõem a oferta turística. A oferta histórico-cultural foi analisada e discutida a partir do patrimônio cultural tombado e sua estrutura de preservação na esfera pública, nos níveis nacional, estadual e municipal. A oferta de consumo, por sua vez, se deu através da análise das ruas de comércio especializado, dos *shoppings* e feiras de artesanato inseridas na área de estudo e suas relações com a atividade turística e suas interfaces com a gestão do turismo na cidade. Ainda neste capítulo, são apresentados os resultados das análises espaciais feitas com o geoprocessamento. Essas análises compreendem a espacialização da atividade, através da identificação das concentrações de atrativos e meios de hospedagem e suas relações com os atributos do espaço.

2 TURISMO URBANO – QUESTÕES EM DEBATE

Tratar de turismo urbano não é uma tarefa muito simples, autores, que já atuaram nesse campo do conhecimento, partiram de alguns recortes de outras áreas para defini-lo. Pearce (2001) acrescenta que o estudo do turismo urbano ganhou atenção apenas a partir da década de 1990 – apesar da existência dos primeiros trabalhos em 1960, que eram bastante limitados, esporádicos e, em sua maioria, produzidos por geógrafos. Embora o estudo do turismo urbano tenha ganhado sua atenção acadêmica recentemente, sua produção já é bastante relevante e diversificada, pois engloba estudos como sustentabilidade urbana; atrativos culturais urbanos; consumo do espaço urbano turístico; competitividade turística entre cidades; tecnologias da informação e da comunicação; mobilidades em geral; morfologia da cidade e as mudanças causadas pelo turismo; entre tantos outros.

Uma das reflexões iniciais que se faz ao estudar o turismo urbano é a respeito da vida urbana, que é marcada por uma série de questões paradoxais, tais como: por um lado tem-se maior oportunidade de emprego, de estudo, de tratamento médico, de acesso à informação, à arte e à cultura; por outro lado, enfrenta-se a violência cotidiana, a poluição, o caos, o trânsito diário e o estresse das populações. Como afirma Krippendorf (2002, p. 13) em relação à qualidade de moradia: “a população das cidades e suas conurbações aumentaram rapidamente nas últimas décadas, juntamente com o desejo de fugir das condições pouco acolhedoras da vida urbana, que também cresceu”.

Ao tratar, então, de turismo urbano, o paradoxo é ainda maior. Se a vida urbana é “pouco acolhedora”, o que leva um sujeito que mora em uma cidade a deslocar-se para outra cidade? Se a ideia é fugir do caos, da violência, da poluição que se enfrenta diariamente em sua cidade, por que as férias, mesmo em outra cidade violenta, poluída e caótica, são tão desejadas e recompensadoras?

Urry (2001) fornece algumas proposições para esses questionamentos. Segundo ele, o olhar dos turistas é lançado para paisagens (do campo e da cidade) que sejam diferentes daquelas encontradas no cotidiano. Os elementos selecionados por esses olhares implicam não apenas questões estéticas da paisagem, mas também padrões sociais diferentes do habitual. Portanto, apesar de ser um espaço urbano, com muitas similaridades a outras cidades, há aspectos que diferem, inclusive, na escala intraurbana, como as questões socioculturais, por exemplo.

Além disso, o fato de se estar gozando de um período de férias (ou mesmo feriado) já lança o sujeito para fora do seu cotidiano. Graburn (1989) citou a noção de sagrado (experiência não ordinária) e profano de Durkheim e afirma que a sacralização eleva o *status* não ordinário em que as coisas maravilhosas acontecem. Graburn também citou Leach que sugere que a ocorrência regular de alternância entre sagrado e profano marca os períodos importantes da vida social bem como serve para medir a passagem do tempo. A passagem de um ano, por exemplo, é marcada por uma sucessão de festivais (carnaval, páscoa, natal). Cada período desses representa um papel temporário na passagem do normal (profano) ao anormal (sagrado) e o retorno ao normal, conforme a figura 1 abaixo:

Figura 1 – Padrão de fluxo do tempo entre sagrado e profano

Fonte: Graburn (1989).

Graburn (1989) explica que cada período sagrado é uma “micro vida”, com começo, meio e fim. Ele também explica que os períodos de começo e fim, dessa pequena vida, são marcados por rituais que arremessam o sujeito irreversivelmente, novamente, para o caminho da vida. Na figura 1, os períodos A e C são, ambos, segmentos normais da vida, porém com uma qualidade moral diferente. O período A é profano, ou seja, cotidiano, dia a dia (inevitável e ordinário). O período C é outra vida, extraordinário, e, talvez, mais “real” do que a “vida real”. Nos períodos de férias ou turismo, os viajantes costumam dizer: “estávamos realmente vivendo”, ou então: “nunca me senti tão vivo” (GRABURN, 1989, p. 22, tradução nossa).

Com isso, pretende-se argumentar que o turismo no espaço urbano, assim como em outras formas de turismo, é motivado pela fuga do cotidiano, por mais similaridades que

possa haver entre a origem do sujeito e o destino turístico. O espaço e o tempo já são outros, e isso é o ingrediente principal para a motivação do turista. Além disso, as cidades atraem pessoas por serem locais onde se concentram infraestrutura qualificada para diversos fins. Edwards, Griffin e Hayllar (2008) esclarecem que nos destinos turísticos urbanos, um número significativo de turistas é atraído por outras questões além do lazer. Os autores incluem aspectos motivacionais como negócios, conferências, compras e visitas aos amigos e parentes como elementos que mais atraem pessoas para um ambiente urbano.

O segmento de visitas aos amigos e parentes é explicado pelo fato de essas regiões urbanas concentrarem maior número de habitantes. Essas pessoas recebem amigos e parentes no período de férias e nos feriados. Já as outras motivações se dão justamente pela infraestrutura urbana que se configura, sobretudo nas grandes cidades, para atender essa grande quantidade de habitantes. Além do mais, essas cidades, por desempenharem forte papel econômico, dispõem de facilidades de acesso: aeroportos, estradas e terminais rodoviários. Elas contam, ainda, com ampla oferta de acomodações para atender aos diferentes segmentos de turista.

Por esses motivos, essas cidades têm grande poder de atração de pessoas, justamente por atenderem às necessidades de diferentes grupos de turistas, que incluem:

Uma população mais educada, que é atraída pela herança cultural das cidades e centros; idosos, que empreendem mais passeios e são mais propensos a apreciar a herança cultural e histórica; jovens, que são atraídos pela excitação do ambiente urbano juntamente com entretenimento, vida noturna e eventos esportivos [...] (EDWARDS; GRIFFING; HAYLLAR, 2008, p. 1033, tradução nossa).

Nessa perspectiva, Rogerson (2013) acrescenta que, com o declínio das atividades urbanas tradicionais de manufatura, muitas cidades, que antes se colocavam como importantes espaços de produção, atualmente, vendem-se como espaços de consumo. Com a reestruturação econômica global, o turismo passou a ser encarado como fundamental para o desenvolvimento econômico urbano. Essa nova perspectiva foi registrada por Philip Cooke, ao afirmar que o *marketing* faz parte da nova missão da cidade pós-moderna. “As cidades são vendidas como lugar para se visitar para turismo ou negócios” (COOKE, 1990, p. 340, tradução nossa). Com isso, o autor explica que facilidades passaram a ser instaladas com o objetivo de atrair pessoas (turistas) e fazê-las gastar tempo e dinheiro na cidade. Entre essas

facilidades desenvolvidas com essas finalidades, destacam-se: acomodações, espaços para eventos, alimentos e bebidas, infraestrutura de transportes, espaços culturais, entre outras.

Segundo Tao, Zhong e Hong (2005), a partir do período pós-industrial, o turismo tem se tornado “urbanizado”, pois com o desenvolvimento das cidades – no que diz respeito aos transportes, economia, espaços para compras e negócios, tecnologia da informação, serviços avançados e opções de entretenimento – muitas pessoas têm feito das cidades o seu destino turístico. As cidades estão se tornando uma combinação de destino e origem, e, desta forma, representam uma economia regional composta por centros de cultura e política e centros regionais de turismo (ZOU; TIAN, 2002 apud TAO; ZHONG; HONG, 2005, tradução nossa). Com o recente crescimento do turismo urbano, Pearce (2001) destaca que, por um lado, as cidades com apelo histórico (principalmente as europeias) enfrentaram, de forma reativa, problemas para lidar com aumento da visitação e seus impactos. Por outro lado, outras cidades, de maneira mais proativa, direcionaram suas políticas urbanas para o desenvolvimento do turismo, o qual é visto como uma estratégia para a urbanização na cidade pós-industrial.

O turismo que se desenvolve no espaço urbano pode ocorrer de forma planejada ou não. Quando se trata de turismo urbano em áreas centrais, isso fica mais claro, pois esses lugares costumam ter uma concentração de atrativos históricos e culturais e infraestrutura de apoio ao turismo, o que fortalece a sua atratividade e impulsiona o desenvolvimento do turismo na região. Pearce (2001, p. 927, tradução nossa) esclarece que “nas cidades, o turismo é apenas uma função entre outras, com turistas compartilhando e/ou competindo com residentes e outros usuários pelos mesmos serviços, espaços e amenidades”.

As relações do turismo com o espaço urbano são complexas e ocorrem de diferentes formas, de acordo com a cidade e seu contexto de industrialização e urbanização. Elas podem resultar em grandes conflitos entre a população local, o poder público e a iniciativa privada.

2.1 O espaço público e suas relações com o turismo urbano

A experiência e a vivência em turismo são elementos cada vez mais requisitados pelos viajantes. A experiência será sempre singular, portanto, o turismo deve ser entendido além de uma dimensão técnica funcional e eminentemente econômica. Bauman (2001) contribui para melhor compressão dessas afirmações acima, pois descreve quatro tipos de lugares “públicos não civis” – a expressão refere-se aos lugares que não permitem a prática da civilidade, algo essencial para o convívio entre estranhos nos espaços públicos. Esses lugares são

denominados: êmicos, fágicos, não-lugares e espaços vazios. A civilidade é explicada por Senett (1978 apud BAUMAN, 2001) como uma atividade de proteção utilizada entre as pessoas para que estas possam estar juntas, ela tem por objetivo proteger as pessoas de sobrecarregarem umas às outras com seus pesos pessoais.

Essa civilidade é representada pelo uso de máscaras em lugares onde há o contato entre estranhos. Quando as pessoas estão nesses lugares públicos, essas máscaras carregam as condutas de comportamento que devem ser seguidas. Todavia, Bauman (2001) esclarece que são os lugares públicos que devem ser civis, para, então, permitir que as pessoas ali presentes possam seguir a civilidade propiciada pelo espaço. Os lugares civis são aqueles que permitem o acesso das pessoas sem que as obriguem a retirarem suas máscaras e se mostrarem como são e se expressarem. Significa, ainda, que a cidade possui suas próprias regras e sua própria dinâmica. Estas são maiores do que qualquer vontade individual de seus usuários.

Os lugares êmicos, conforme aponta Bauman (2001) são aqueles que impedem a interação entre as pessoas, pelo simples fato da sua não hospitalidade enquanto espaço público. Exemplos desses espaços são: praças públicas pouco convidativas, onde os usuários são incentivados a não permanecerem por muito tempo no local. Esses espaços suprimem qualquer possibilidade de civilidade.

Os lugares fágicos, por sua vez, são aqueles que anulam qualquer possibilidade de alteridade entre as pessoas. Não havendo alteridade, padronizam-se as pessoas – o que ocorre quando se vive em comunidade – e, desta forma, não há interação entre as mesmas, já que são todas iguais. Um exemplo desse tipo de lugar são os espaços de consumo/compras, no qual todas as pessoas ali presentes têm um objetivo em comum, foram atraídos da mesma forma e com o mesmo intuito.

Nos não-lugares, diferente dos lugares êmicos, até se permite uma estadia mais prolongada das pessoas, porém, nesses locais, as diferenças entre as pessoas que ali frequentam não são valorizadas, pelo contrário, incentivam-se a uniformização da conduta. Os exemplos de não-lugares são: aeroportos, autoestradas, quartos de hotéis, transporte público, etc.

A quarta categoria de lugares públicos não civis são os espaços vazios. Esses espaços são aqueles que as pessoas não os enxergam, como se eles não existissem. Bauman (2001) explica que cada pessoa tem um mapa mental da cidade e, embora não seja visível, nesse mapa estão os espaços vazios, aqueles que a pessoa não lembra ou não sabe que existem. Isso ocorre pelo simples fato de ser um lugar muito diferente da sua realidade.

Em uma tentativa de relacionar esse entendimento de espaços à realidade do turismo, observa-se que este existe com maior frequência em lugares fágicos e não lugares, pois, apenas esses lugares apresentam a estrutura necessária básica para o desenvolvimento da atividade turística.

Por outro lado, observa-se também que o turismo tem uma grande capacidade de transformar lugares êmicos e espaços vazios em espaços turísticos. Exemplos extremos onde o turismo desempenhou tais transformações são: turismo nas favelas (espaços vazios) e turismo em campos de guerra (lugares êmicos).

O que leva um turista a visitar uma favela, um lugar associado à pobreza e à violência, com condições urbanas incompletas, destinado à população de baixa renda? Ou então deslocar-se para um lugar sombrio de pós-conflito, como campos de guerra, marcados pela dor e sofrimento? Esses lugares não são inicialmente pensados para receber turistas – dentro do modelo clássico de turismo –, pelo contrário, carecem de estrutura receptiva para atender às necessidades dos turistas. São lugares hostis por natureza, repelem aquilo que não os pertence, entretanto, na contemporaneidade, desempenham atratividade.

Esse tipo de contemplação turística ocorre justamente pela atração ao diferente/estranho. Aquilo que as pessoas naturalmente evitam no seu cotidiano (interação com as pessoas, laços fortes, sentimento de pertencimento a um lugar), no turismo se torna algo a ser explorado. Conforme complementa Freire-Medeiros (2007, p. 63) “[a] complexidade dos *tours* de realidade - quer sociais ou sombrios - deve-se, sobretudo, ao fato de seu objeto de consumo não ser algo óbvio e tangível”.

O turista, portanto, quando está em viagem, deixa sua máscara em casa e adota uma postura exploratória, observadora, pois precisa sentir cada detalhe da nova cidade e vivenciar a experiência de vida das pessoas que ali habitam. Os espaços, por sua vez, independente de sua natureza, quando se tornam turísticos passam a conter uma civilidade própria, por um lado para proteger a privacidade dos habitantes locais, por outro lado, serve para encorajar o consumo por parte dos turistas, sedentos por novidades.

Ocorre que, quando o turismo “invade” um lugar, uma série de transformações passa a acontecer na estrutura física e social daquele espaço, que aos poucos acaba por perder sua autenticidade, pois tende a atender, cada vez mais, às necessidades dos turistas. Nesse sentido, observa-se que o espaço urbano, ao inserir-se nas rotas turísticas da cidade, passa a priorizar o consumo (material, social, cultural e territorial) por parte dos turistas e, em alguns casos, dos moradores locais e regionais.

De acordo com Furtado (2007, p. 125):

Sendo o turismo um elemento transformador de espaços e um produtor de territórios, sobretudo, nas áreas urbanas, é necessário refletir sobre a complexa rede de relações que o produz e é produzida pelo seu surgimento e desenvolvimento. Nesse processo de refazer espaços turísticos, o Estado atua como protagonista na estruturação da atividade e se torna um poderoso indutor de investimentos privados.

Tanto na esfera privada como na pública, o turismo é geralmente tratado como uma atividade prioritariamente econômica. O entendimento “economicista” da atividade turística (presente nos discursos políticos, corporativos, mercadológicos e até acadêmicos) que procura justificar o desenvolvimento do turismo a partir do viés econômico, assim como ocorre em outras atividades, desempenha um forte papel no planejamento urbano, moldando, assim, a estrutura da cidade, recriando e ressignificando espaços para atender a essa atividade econômica.

A valorização do aspecto econômico do turismo, argumentado sob o discurso do desenvolvimento, em detrimento da qualidade de vida das populações locais, pode apresentar danos há longo prazo. Pode-se citar, como exemplo, o caso de Barcelona (Espanha), onde houve grande interferência do governo local na transformação de uma cidade industrial em pós-industrial, cujo modelo adotado para tal transformação foi o investimento pesado no mercado cultural.

Conforme destaca Balibrea (2003, p. 34):

A transformação de Barcelona de uma cidade industrial numa outra pós-industrial, em que o motor económico passa a ser a indústria cultural, produziu-se principalmente ao nível físico do espaço construído. Para começar, os Governos locais fizeram grandes investimentos no restauro e limpeza de numerosos edifícios da cidade, privilegiando as zonas em que o património arquitectónico podia ser rentabilizado como atracção turística. A estas obras de reabilitação juntou-se a proliferação de novas intervenções arquitectónicas assinadas por grandes figuras do grémio. [...] A maior parte destes projectos foi financiada, total ou parcialmente, com dinheiro público, com a intenção de construir novos espaços públicos como museus, pavilhões desportivos, pontes ou torres de comunicações.

Balibrea (2003) ainda explica que essa postura dos governos deixa de lado a ideologia de governos socialistas anteriores, os quais objetivavam a construção de espaços públicos sociais, gerando significado para todos os habitantes. Espaços esses construídos com a participação dos cidadãos. Essa ideologia socialista barcelonesa apoiava a monumentalização das periferias e regeneração do centro:

Monumentalizar a periferia significava para Bohigas dotar de qualidade arquitectónica os subúrbios operários da cidade, mediante pequenas intervenções e a edificação de monumentos, distribuídos estrategicamente, por ser seguro que essa nova presença aumentava a qualidade do espaço público, e com isso, potencialmente, a qualidade de vida dos seus utentes. Tratava-se de uma concepção do espaço construído que revelava consciência do seu impacto no espaço social em que se inscrevia e da re-significação simbólica que era capaz de introduzir num contexto social determinado e nas vidas dos seus cidadãos mais desfavorecidos (BALIBREA, 2003, p. 35).

A visão socialista de produção e ressignificação do espaço público é mais integradora da que de fato ocorreu em Barcelona, pois privilegia a melhoria da qualidade dos espaços públicos da cidade (de modo mais distribuído) e, conseqüentemente, a melhoria da qualidade de vida dos habitantes, gerando, assim, maior equilíbrio entre as diferentes classes sociais que habitam uma cidade.

Desta maneira, é possível compreender o papel importante que as ações do Estado desempenham de acordo como interpretam o aspecto público do espaço. A esse respeito, Balibrea (2003) esclarece que, no pensamento moderno, o entendimento de espaço público mudou, deixou de ter o caráter cívico, lugar de encontro e politização e passou a ser um lugar de lazer, entretenimento e consumo cultural. Nessa ótica, a produção do espaço deixa de ter como foco principal o cidadão e passa a priorizar o turista, sendo esse último o protagonista das ações dos governos locais e do comércio de serviços, principalmente a categoria de alimentos e bebidas.

A crítica, nesse sentido, se dá não pelo fato de se querer atender ao turista, ou do entendimento do turismo como uma atividade econômica – afinal de contas, é irrefutável o poder econômico desempenhado pelo turismo –, mas pela demasiada valorização do turista em detrimento dos cidadãos.

Quando a administração pública de uma cidade e o comércio de serviços sucumbem aos desejos do mercado turístico, a autenticidade do local se perde (um paradoxo, já que é justamente a autenticidade do lugar que atrai as pessoas a vivenciar aquela experiência turística), pois se vive hoje no turismo, aquilo que Baudrillard chamou de “simulacro”. As experiências proporcionadas aos turistas, que outrora eram autênticas, passam agora a ser reproduzidas (de forma quase industrial), tornando-se produtos a serem consumidos a qualquer custo.

O turismo é uma atividade que possui forte relação com o espaço e com as suas categorias geográficas: território, lugar, paisagem e região. O planejamento do turismo deve, portanto, ser realizado em consonância com os aspectos locais, respeitando a cultura da

população local. Ele deve priorizar a qualidade de vida desses moradores para depois atender às necessidades dos turistas, de forma sustentável. É papel de o Estado garantir que a atividade se desenvolva de forma sustentável.

As ações do Estado e seus impactos nos espaços urbanos, sobretudo nas áreas centrais, são abordados no próximo tópico, onde se discute com mais detalhes o processo de transformação urbana pelo qual a cidade de Barcelona passou e o envolvimento do poder público no processo.

2.2 Políticas urbanas para áreas centrais

Com o processo de globalização e o fortalecimento do setor de serviços em detrimento da indústria, médias e grandes cidades viram seus centros se degradarem, pois as indústrias foram se afastando cada vez mais, e, na medida em que a vacância dos imóveis das áreas centrais cresceu em alto ritmo, novas centralidades foram surgindo. Nas palavras de Monte-Mór (2006, p.09, grifo nosso):

A cidade, locus do excedente, do poder e da festa, cenário privilegiado da reprodução social, ficou, assim, subordinada à lógica da indústria. Sofreu, então, um duplo processo: **sua centralidade implodiu sobre si mesma e sua periferia explodiu sobre o entorno sob a forma de tecido urbano**, que acabou por carregar consigo o germe da pólis e da civitas.

Ao passar pelo processo de desindustrialização e entrar na era pós-industrial, as cidades sofreram significativas mudanças. Os espaços tiveram de ser (re)organizados e atribuídos de novos significados (BARRETO, 2013). Nessa nova estrutura pós-industrial, as cidades se organizam conforme as novas necessidades da economia, que passou a ter na cultura a mola propulsora para o desenvolvimento econômico (PETER HALL, 2002; ARANTES, 2000 apud BENI, 2013).

Todo esse processo resultou em transformações problemáticas para esses espaços, sobretudo, no deslocamento de moradores e empresas (e consecutivo abandono dos imóveis), na degradação do ambiente natural e físico, no aumento do desemprego, do comércio ilegal e da pobreza dos moradores locais. Isso contribui para o aumento das submoradias. Essa situação fez com que os antigos centros ficassem “abandonados”, fortalecendo assim a violência, o consumo de drogas e a prostituição nesses ambientes. Todavia, o apelo histórico e arquitetônico desses locais ainda prevalece e o turismo vai se apropriando, o que “obriga” o

poder público a tomar atitudes para reverter o quadro negativo que se estabelece nesses centros.

Essa imagem de degradação e seus efeitos afetam os diferentes atores envolvidos de forma distinta, de acordo com os respectivos interesses e segundo a conjuntura local, cada vez mais internacionalizada. As intervenções urbanas propostas e executadas de modo a conter esse processo têm apresentado diversos objetivos e estratégias com resultados, algumas vezes, inesperados, surpreendentes, ou mesmo distantes dos objetivos iniciais, induzindo à seguinte reflexão: qual a importância da recuperação dos centros urbanos? (VARGAS; CASTILHO, 2016, sem página).

Seguindo a reflexão das autoras:

Recuperar o centro das metrópoles nos dias atuais significa, entre outros aspectos, [...] promover a reutilização de seus edifícios e a consequente valorização do patrimônio construído, otimizar o uso da infraestrutura estabelecida, dinamizar o comércio com o qual tem uma relação de origem, gerar novos empregos. Em suma, implementar ações em busca da atração de investimentos, de moradores, de usuários e de turistas que dinamizem a economia urbana e contribuam para a melhoria da qualidade de vida, valorizando também a gestão urbana que executa a intervenção (VARGAS; CASTILHO, 2016, sem página).

Recuperar, portanto, o centro da cidade pode trazer reais benefícios para o seu desenvolvimento, todavia é importante pensar em requalificação dos espaços em conjunto com a melhoria da qualidade de vida dos moradores locais. Logo, é necessária uma articulação entre os diferentes setores da gestão pública – nos diferentes níveis –, alinhados no mesmo objetivo e na participação cidadã.

Em resposta ao processo de degradação desses espaços, no âmbito internacional, surgiram políticas urbanas de intervenção em áreas centrais, as quais se alternam, principalmente, entre duas tendências, conforme Nobre (2009):

- **Erradicação:** através da renovação do ambiente construído, com a expulsão da população de baixa renda desses locais e a tentativa de atração das elites; e,
- **Reabilitação:** com projetos de melhoria das áreas centrais, com a manutenção e articulação dos grupos sociais ali instalados.

Para Rufino (2005), as políticas adotadas para resolver a situação de abandono das áreas centrais concentraram-se, em vários casos, na substituição radical de usos, no deslocamento da população original e na transformação da estrutura física. O desenvolvimento de políticas urbanas para áreas centrais pode ser analisado desde os tempos

remotos, todavia, cabe uma análise dos últimos 50 anos, a partir da reconstrução das cidades europeias no contexto do pós-guerra, conforme Nobre (2009).

Esse período foi marcado pela destruição de várias cidades europeias e pelo surgimento do pensamento modernista na arquitetura e no urbanismo – influenciado pelos preceitos da Carta de Atenas, de 1933 – que resultou na adoção de políticas baseadas na renovação do tecido urbano. A partir da década de 1950, essas preocupações afetaram não só a Europa, mas também os Estados Unidos, que apesar de não terem suas cidades destruídas, seguiram com as mesmas ações públicas de renovação urbana.

Os Estados Unidos, baseados em uma política elitista, gastaram milhões nesse processo de renovação urbana, sobretudo na expulsão da população pobre e afrodescendente, maquiada na construção de conjuntos habitacionais periféricos, visando, assim, eliminar os cortiços existentes no entorno das áreas centrais degradadas (NOBRE, 2009).

Já na década seguinte, essas ações tomadas pelo poder público começaram a enfrentar questionamentos. A partir de reações populares, surgiram estudos urbanos e sociológicos criticando os efeitos desse processo, aliados ao início da conscientização dos problemas ambientais causados pela destruição de ambientes construídos e a importância histórica dessas construções mais antigas (NOBRE, 2009).

Na década de 1970, o conceito de reabilitação do ambiente construído passou a ser utilizado nos estudos urbanísticos com a articulação de grupos comunitários nas diversas cidades da Europa. Nos Estados Unidos, com a pressão do movimento civil, o governo criou o programa das “Cidades Modelo”, que objetivava a reabilitação urbana de áreas degradadas através do auxílio aos grupos comunitários (NOBRE, 2009).

A década de 1980, por sua vez, contou com alguns fatores que refletiram na reavaliação das políticas urbanas, tais como: crises econômicas causadas pela crise do petróleo e a ascensão do neoliberalismo. As cidades começaram a competir entre si na atração de capital e investimento através de estratégias como flexibilização das legislações urbanísticas e produção de novas políticas urbanas, como *marketing* urbano, por exemplo (NOBRE, 2009). As cidades, agora geridas com viés econômico, passaram a adotar políticas de erradicação e até de reabilitação, mas sempre expulsando a população pobre em função de enobrecer as regiões degradadas, fenômeno também chamado de gentrificação. É nesse cenário que, muitas vezes, o turismo se desenvolve e corrobora com o fenômeno da gentrificação e da elitização do espaço.

2.2.1 Modelo Barcelona: um modelo de desenvolvimento econômico-urbano

A cidade de Barcelona, localizada na Espanha, é a capital e também a maior cidade da Catalunha e é a segunda maior cidade espanhola. Contava com 1.610.427 habitantes em 2016 (SUÑÉ, 2016). É, atualmente, um destino consolidado de turismo urbano na Europa e tem poder de atração internacional, sobretudo pela chegada de cruzeiros marítimos.

Iniciada a partir da década de 1980, as intervenções urbanas, realizadas em Barcelona, culminaram na criação de um modelo urbanístico, que foi adotado em outras cidades europeias e americanas. Trata-se do modelo Barcelona, publicado oficialmente em 1999 por Pasqual Margal, que foi prefeito de Barcelona entre o período de 1982 a 1997 (CASELLAS, 2006).

Segundo a autora:

O “modelo Barcelona” tem como elementos configuradores: “1) a participação do setor privado; 2) a criação de entidades autônomas para dirigir o processo de planejamento urbano, incluindo seu desenho e gestão; 3) o consenso criado entre administrações públicas; 4) a introdução do planejamento estratégico; 5) a utilização de grandes acontecimentos e a cultura como estratégias de transformação; e 6) a participação cidadã” (CASELLAS, 2006, p. 67, tradução nossa).

Para que se possa compreender melhor o modelo Barcelona, há que se observar os principais aspectos de uma sequência de acontecimentos que, ao longo de aproximadamente 30 anos, evoluíram até chegar ao modelo final. Essa análise remete ao ano de 1979, que marcou a morte de Francisco Franco, e, consequentemente, o final da ditadura que se acometia na Espanha e as primeiras eleições democráticas. Nesse período, os governos locais, elegidos democraticamente, empenharam-se em solucionar os diversos problemas advindos da ditadura. Desta forma, o início do processo democrático da administração pública foi marcado com a eleição de Narcis Serra, do *Partido de los Socialistas de Cataluña* (PSC) como prefeito de Barcelona. Eleito ele nomeou o arquiteto Oriol Bohigas como diretor de planejamento da cidade, que ficou encarregado do setor de urbanismo.

De acordo com Trullén (1998), o teórico urbanista e diretor de planejamento urbano de Barcelona, Bohigas, foi o arquiteto urbanista que mais influenciou o desenho da cidade. São seus os projetos de reconstrução da cidade, no período de 1980 a 1984. Posteriormente, ele fez os projetos vinculados aos Jogos Olímpicos de 1992. Para Compans (2004), o governo local utilizou a escolha da cidade de Barcelona para sediar os Jogos Olímpicos de 1992, que foi anunciada em 1986, para promover um processo de desenvolvimento econômico apoiado

em três pilares: “na cooperação público-privado, na melhoria dos serviços e infraestrutura urbana e na modernização e inserção competitiva da cidade no cenário internacional” (COMPANS, 2004, p. 42).

Entretanto, a autora esclarece que algumas ações dessa ordem – que objetivavam a dinamização da economia local – já haviam sido iniciadas em 1985. Foram criadas várias empresas municipais de capital misto destinadas ao fomento de atividades econômicas e melhoria da infraestrutura de transportes e telecomunicações (COMPANS, 2004).

Trullén (1998) divide a atuação de Bohigas em dois períodos: na primeira metade dos anos 1980 e no período do projeto olímpico (1986-1992). No primeiro momento, as intervenções são de pequena escala, porém com grande impacto na qualidade de vida dos bairros de Barcelona, sobretudo, naqueles que foram mais degradados durante o processo de desindustrialização. A principal característica desse período foi a monumentalização da periferia e a reconstrução de praças como um ato de reivindicação do espaço público, retomando-o como um espaço de relacionamentos.

Narciso (2008) acrescenta que, nessa primeira etapa, Bohigas definiu que o maior problema da cidade era a falta de espaços públicos e, portanto, “a base de toda a intervenção seria ao nível da (re)qualificação dos espaços públicos, ou até mesmo a construção de novos” (NARCISO, 2008, p. 89).

Já o segundo período marca as transformações urbanísticas associadas aos Jogos Olímpicos de 1992, que se mantêm seguindo aspectos urbanísticos do primeiro período de transformações, entre eles: aproveitamento dos elementos de transformação presentes no *Plan General Metropolitano* (PGM-76)¹ e a potencialização das zonas periféricas da cidade (TRULLÉN, 1998). O *slogan* da década de 1990 é: *Barcelona, abierta al mar*. A necessidade identificada por Bohigas em qualificar a frente marítima da cidade, que estava degradada, foi concretizada com a candidatura de Barcelona aos Jogos Olímpicos, cuja aceitação ocorreu em 1986. Já no ano seguinte, foi aprovado o *Plan de Costes* (Plano da Costa), que visava a intervenção na frente marítima. Com isso, dentre várias intervenções urbanas realizadas, destaca-se a remodelação da antiga área portuária, que se viria a se tornar, em 1992, a Vila Olímpica (NARCISO, 2008).

¹ “Lo que se conoce como PGM-76 corresponde al Plan General Metropolitano de Ordenación Urbana, aprobado por la Comisión Provincial de Urbanismo de Barcelona el 14 de julio de 1976, el objeto del cual es la ordenación urbanística del territorio que integraba la anterior Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona, y que comprendía un total de 27 municipios. Las normas urbanísticas de este plan, así como las modificaciones introducidas en el ámbito normativo, han sido editadas por la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona” (PREFEITURA DE BARCELONA, sem data).

De modo geral, o projeto teve grande sucesso, já que 70% das ações previstas foram executadas. Todavia, conforme destaca Compans (2004, p. 43), “não se pode esquecer a extraordinária injeção de recursos públicos envolvidos na realização dos Jogos Olímpicos”, dos quais, o poder público arcou com 2/3 das despesas, restando apenas 1/3 para a iniciativa privada.

Sob um olhar holístico dos dois períodos de grandes transformações urbanas de Barcelona, observa-se a atitude de flexibilização do planejamento urbano, que teve como principal instrumento norteador o *Plan General Metropolitano*, e contou com vários outros distintos e fragmentados planos de ordenamento urbano, entre eles, o programa *Áreas de Nueva Centralidad* (ANC), criado em 1986, que objetivava a renovação urbana de dez diferentes regiões da cidade.

De acordo com Narciso (2008), o PGM-76, considerado como o ponto de partida para os projetos urbanísticos de Barcelona, tinha como prioridades os aspectos econômicos, alavancando assim a economia urbana e colocando Barcelona entre as cidades de referência mundial, destacando-a como capital ocidental. Com esse plano, pretendia-se atuar em dois grandes eixos: “o maior incentivo ao sector de serviços e estímulo ao turismo” (NARCISO, 2008, p. 88). Desta forma, para promover internacionalmente sua imagem, a cidade necessitava ampliar e melhorar sua infraestrutura cultural e turística.

Seguindo as diretrizes previstas no PGM-76, com a ideia de uma estruturação urbana formada por um sistema policêntrico, o programa ANC trouxe inovações no sentido de propor usos múltiplos do solo e maior engajamento do setor privado, atuando na gestão e execução dos projetos (COMPANS, 2004).

O capital inicial mobilizado pelo projeto geralmente constituía-se de terrenos que haviam perdido sua função primordial em razão do fechamento de indústrias ou da desativação de instalações ferroviárias e portuárias, mas que possuíam uma localização potencialmente atraente para investidores privados (COMPANS, 2004, p. 45).

A realização dos Jogos Olímpicos na cidade foi a grande responsável por impulsionar a execução do programa ANC, uma vez que aumentou a disponibilidade de recursos financeiros e a possibilidade de maior lucro no setor imobiliário, atraindo, assim, o interesse do setor privado. Tendo essa premissa da rentabilidade por parte do setor privado, acarretou-se num quadro de grande investimento nas áreas centrais em detrimento das periferias.

A gestão urbana de Barcelona estruturou-se, a partir do processo de redemocratização, para atrair os Jogos Olímpicos de 1992 e com base nos investimentos desse grande evento,

quis requalificar a área urbana, apoiado na articulação dos interesses privados, na monumentalização e projeção urbana. É interessante observar que a realização dos Jogos Olímpicos estava articulada com o plano diretor (PGM-76), estruturado para promover o desenvolvimento urbano e econômico (MASCARENHAS, 2008).

A discussão teórica sobre o modelo de urbanização adotado ao longo dos últimos 30 anos é alvo de muito debate. Várias áreas do conhecimento vêm estudando a dinâmica das articulações entre o poder público e a iniciativa privada na gestão e execução dos projetos urbanos. Há ainda uma controvérsia em termos de resultados desse processo. Alguns estudiosos criticam o modelo, justamente por envolver mudanças significativas no ambiente urbano da cidade, por contar com muita participação do setor privado – como investidor que, logicamente, espera obter lucro sob seus investimentos – e pelos altos custos por parte do poder público. Por outro lado, outra parte dos estudiosos concorda que esse modelo envolveu a participação cidadã e proporcionou a revitalização de monumentos, resgatando a memória e preservando patrimônios arquitetônicos.

Atualmente, Barcelona é conhecida pela sua cena cultural e artística. A cidade desempenha um turismo de massa e sofre com os conflitos entre comunidade local e turistas, sobretudo nas regiões centrais da cidade. Manifestações, cartazes com mensagens escritas *Tourists go home* (figura 2) e até invasão e destruição de *lobbys* de hotéis são noticiados na mídia local e internacional. Os barceloneses estão em guerra contra o turismo de massa e o fenômeno vem se intensificando cada vez mais.

Figura 2 – Cartazes contra o turismo em Barcelona

Fonte: Nadal (2017).

Essa é uma situação difícil de resolver, até porque houve um esforço grande por parte do poder público na promoção internacional da cidade, por meio do investimento no restauro do patrimônio arquitetônico e da estratégia de abertura da cidade ao mar. Esses foram alguns dos fatores responsáveis pela atração em massa de turistas para Barcelona. O que ocorre agora é a insatisfação por parte dos moradores locais com o turismo. “Segundo uma pesquisa realizada pela prefeitura de Barcelona no ano passado com 6 mil cidadãos, o turismo é o segundo problema mais grave da cidade depois do desemprego. Ou seja, tem bastante gente preocupada com isso” (SETTI, 2017, sem página).

Como a concentração maior de atrativos está situada nas regiões centrais da cidade – dada a dinâmica da gestão, que promoveu a qualificação urbana dessas regiões –, o amplo desenvolvimento do turismo urbano impactou em diversas questões que influenciam a qualidade de vida dos moradores, sendo o principal deles, o preço da terra. Com disponibilidade de leitos de hotéis insuficiente para atender à enorme demanda de turistas na região central, muitos proprietários de imóveis residenciais enxergaram uma oportunidade de alugar seu imóvel para turistas (de forma irregular), já que a demanda é maior que a oferta.

Esse fenômeno elevou o preço do aluguel dos imóveis, obrigando os moradores locais – pessoas que nasceram, viveram e constituíram família nesses lugares – a migrarem para regiões mais baratas. “Bairros inteiros estão sendo esvaziados de moradores com uma rapidez assustadora” (SETTI, 2017, sem página). Além dessa bolha imobiliária, os alimentos, o lazer e os custos gerais de sobrevivência básica aumentaram exorbitantemente, tornando quase impossível e, no mínimo, duplicando o custo de vida da comunidade que vivia nas regiões centrais, motivo principal pelo qual tais comunidades estão esvaziando os bairros.

Diante desse problema, o poder público local, na figura da prefeita Ada Colau, vem tentando lidar com a questão do turismo massificado, por meio do plano de gestão.

Desde que assumiu o cargo, em 2015, a prefeita Ada Colau vem tentando atacar de frente essa questão, sem grandes progressos. Licenças de novos hotéis e apartamentos turísticos foram congeladas em grande parte da cidade. Também houve um aumento na fiscalização do aluguel de apartamentos ilegais – e tudo indica que os dias do Airbnb, plataforma contra a qual a prefeitura está em guerra, podem estar contados por aqui. De início, também se falou em limitar o número de cruzeiros que atracam no porto [...]. A questão é delicada e complexa. Não há solução fácil ou rápida (SETTI, 2017, sem página).

É importante que o poder local ouça as manifestações dos moradores locais, já que são eles os mais afetados. O problema de Barcelona é grave e merece que seja trabalhado com

tanto esforço político quanto o esforço que foi promovido para que a cidade se tornasse o que ela é hoje: moderna, internacionalizada e referência ocidental.

A realidade de Barcelona é diferente do que ocorre no Brasil e nos países da América Latina, conforme a discussão apresentada no próximo item, todavia, não há como negar a existência de um modelo de planejamento urbano que teve grandes consequências – positivas e negativas – e que impactou o turismo e a qualidade de vida dos moradores locais. Conhecer o modelo, com suas dinâmicas, estruturas e articulações, é relevante para melhor compreender os processos da ação do Estado e seus resultados no espaço, no turismo e na sociedade.

São Paulo, cidade cuja área central é objeto de estudo desta pesquisa, aponta vários indícios de uma tentativa de gentrificação, apoiada na (re)qualificação do espaço urbano em vários momentos da história (conforme se observa em NOBRE, 2009), sobretudo, no atual governo de João Dória Júnior (PSDB), que se apoia nos preceitos neoliberais de gestão pública e busca, através das privatizações, alcançar o desenvolvimento econômico.

Com o vídeo publicado no dia 13 de fevereiro de 2017, no canal oficial da prefeitura de São Paulo, na plataforma *Youtube*, o prefeito João Dória colocou boa parte dos equipamentos públicos da cidade à venda. O vídeo, com áudio em inglês, apresentado aos investidores estrangeiros em Dubai, mostra a cidade de São Paulo como o maior centro financeiro do Hemisfério Sul. Isso representa o maior programa de privatização da história da cidade.

Entre os equipamentos públicos colocados à venda estão: terminais de ônibus, iluminação pública, o estádio do Pacaembu, Parque Ibirapuera, o complexo Anhembi – sede da São Paulo Turismo –, o autódromo de Interlagos, cemitérios e outros equipamentos que ficam à disposição para receber investimento estrangeiro (PRAGMATISMO POLÍTICO, 2017).

Esse tipo de proposta tem um discurso explícito elaborado em torno de diminuir gastos públicos com a gestão desses equipamentos e utilizar os recursos das vendas e concessões para construção de novos equipamentos para áreas como saúde, educação, mobilidade urbana, moradia e segurança. Todavia, o preço a se pagar é ver espaços e equipamentos públicos rentáveis e/ou importantes para a sociedade, como os parques Ibirapuera e da Luz, por exemplo, serem administrados por empresas estrangeiras, trazendo mais investimentos para o entorno desses equipamentos, descaracterizando o local, além, é claro, do distanciamento dos usuários habituais – comunidade local – que passam a não mais se utilizarem de tais estruturas, em detrimento dos preços e da sensação de não pertencimento.

2.3 O processo de urbanização mundial e na América Latina

Diferente do que aconteceu na Europa, a urbanização nos países latino-americanos ocorreu em um período muito curto. Nos países europeus, o processo de urbanização está diretamente relacionado com as revoluções industriais que tiveram início no final do século XVIII – período marcado pelo início do êxodo rural – e, conseqüentemente, pelo inchaço das cidades. Esse deslocamento em massa da zona rural para a zona urbana causou uma série de problemas sócioespaciais – sem contar as questões de trabalho, saúde pública e qualidade de vida. As cidades não estavam preparadas para receber tantos novos moradores e sofreram impactos, principalmente, no que tange o aspecto das habitações e da mobilidade.

Todavia, a urbanização dessas cidades ocorreu em um ritmo lento e gradual, durante os marcos da 1ª, 2ª e 3ª revoluções industriais. Um processo que durou cerca de 200 anos. Todo esse tempo foi importante para que diversos estudos fossem realizados e ações públicas executadas, contribuindo para a melhoria da infraestrutura urbana (GOBBI, sem data).

No caso dos países subdesenvolvidos e, portanto, da América Latina, o processo de urbanização, que também esteve atrelado a uma industrialização tardia e à baixa qualidade de vida na zona rural, ocorreu de forma mais acelerada, o que agravou ainda mais o quadro negativo dos problemas urbanos – os quais ainda são enfrentados nos dias atuais.

O fenômeno de urbanização observado em grande parte dos países subdesenvolvidos em muito se deve à matriz de industrialização tardia da periferia. A atratividade exercida pelos pólos industriais sobre a massa de mão-de-obra expulsa do campo (em especial nos países que receberam empresas multinacionais que alavancaram a passagem de economias agroexportadoras para economias semi-industrializadas, como o Brasil ou a Índia) provocou, a partir da década de 60, a explosão de grandes pólos urbanos no Terceiro Mundo, que não receberam a provisão de habitações, infra-estrutura e equipamentos urbanos que garantisse qualidade de vida a essa população recém-chegada (FERREIRA, 2000, p. 12-13).

O mundo está se urbanizando, e isso está acontecendo a passos largos. De acordo com Scarlato e Pontin (1999, p. 10):

Desde o surgimento da vida humana sobre a Terra até o início do século XIX, a população mundial cresceu num ritmo lento, chegando a alcançar a marca de 1 bilhão de habitantes. Para chegar ao segundo bilhão de pessoas foram necessários apenas 125 anos (1925); o terceiro bilhão demorou mais 33 anos, por volta de 1960. Já o quarto bilhão foi alcançado 14 anos mais tarde, em 1974. O quinto bilhão demorou apenas 13 anos, em 1987.

Doze anos depois, em 1999, atingiu-se o sexo bilhão e, em mais 10 anos, o sétimo bilhão, em 2009 (ONU BRASIL, 2009). O Instituto Francês de Estudos Demográficos (INED) calcula que atualmente o planeta conta com aproximadamente 7,3 bilhões de habitantes (INED, 2015). De acordo com o Centro Regional de Informação das Nações Unidas (UNRIC), com o crescimento contínuo, a estimativa é de que em 2100 será atingida a marca dos 11 bilhões de habitantes (UNRIC, 2015).

Os números são alarmantes, e uma série de ações e projetos vêm sendo discutidos para criar uma agenda de desenvolvimento para construir cidades sustentáveis e melhorar a qualidade de vida dos países mais densamente povoados, como os africanos, por exemplo. Além disso, o mais alarmante, ainda, é a distribuição dessas pessoas. Atualmente 54% da população vivem em áreas urbanas; em 2050, estima-se que essa proporção seja de 66% da população (UNRIC, 2014).

A população urbana a nível mundial tem crescido rapidamente passando de 746 milhões em 1950 para 3,9 mil milhões em 2014. A Ásia, apesar baixo nível de urbanização, aloja 53 por cento da população urbanizada a nível mundial, seguida da Europa com 14 por cento e a América Latina e nas Caraíbas com 13 por cento (UNRIC, 2014, sem página).

As estimativas da ONU ainda preveem aumento significativo das megacidades – aquelas com mais de 10 milhões de habitantes –, que totalizavam 10 em 1990, 28 em 2014 e estima-se que sejam 41 em 2030. Os países em desenvolvimento são os que terão o maior crescimento populacional nas megacidades. Além disso, as cidades menores, com aproximadamente 500 mil habitantes, são a maioria e continuarão crescendo (UNRIC, 2014).

Satterthwaite (2008), com uma visão menos alarmante, afirma que as estimativas previstas da população mundial, do crescimento das megacidades e dos centros urbanos para o ano 2000 foram superestimadas e, na realidade, os números foram bem menores. Para o autor, a preocupação com a crescente urbanização deve motivar esforços nas pequenas cidades, que é onde os habitantes mais necessitam de melhorias. Todavia, ele alerta que os países que apresentam maior taxa de crescimento da população urbana são aqueles de baixa e média renda, entre os quais estão os países da África, Ásia, América Latina e Caribe.

Na América Latina, a urbanização mantém um ritmo elevado:

A América Latina vai atingir uma taxa de urbanização de 90% até 2020, segundo um estudo inédito do Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (Onu-Habitat), divulgado na manhã desta terça-feira 21. Os dados mostram que a América Latina e o Caribe são as regiões

mais urbanizadas do mundo, embora uma das menos povoadas em proporção territorial. Na área, cerca de 80% das pessoas moram em cidades hoje, número superior ao de países desenvolvidos. Metade da população urbana vive em cidades com menos de 500 mil habitantes (222 milhões de indivíduos) e 14% nas megacidades (65 milhões) (CARTA CAPITAL, 2012, sem página).

Como esse processo vem ocorrendo em um tempo muito curto, pode-se chamar de uma urbanização desordenada, ou seja, sem planejamento. Entre as principais consequências desse crescimento desordenado, podem-se citar: a formação de espaços segregados – tendo a favela como uma das consequências desse processo –; os elevados índices de desemprego; o aumento da violência urbana e da economia informal, além dos problemas ambientais causados, principalmente, pela incapacidade de gestão do lixo produzido, pelo desafio de construção de novas vias e áreas residenciais e pelo aumento das favelas – geralmente construídas em áreas ambientais frágeis, com riscos de desabamentos, enchentes e incêndios.

De acordo com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID, 2011), a região da América Latina e o Caribe sofreram a maior taxa de urbanização do mundo, passando de 41% de população urbana, em 1950, para 80%, em 2010. Apesar de seus centros urbanos concentrarem forte atividade econômica – cerca de 60% do Produto Interno Bruto (PIB) é produzido nos seus centros urbanos – dois a cada três de seus habitantes vivem em situação de pobreza.

Tais estatísticas refutam a ideia de que a vida na cidade pode ser mais promissora do que no campo devido às maiores possibilidades de emprego e maiores rendas. Observa-se que o aumento da população urbana exige mais ações e serviços do Estado, que é cobrado no fornecimento de maiores investimentos públicos. Conforme o BID (2011, p. 08, tradução nossa), a intervenção do Estado apresenta-se principalmente por meio de dois canais:

Em primeiro lugar, o incremento da população urbana resulta em sociedades desenvolvidas com maiores conflitos entre seus membros. Nesse sentido, o Estado começa a desempenhar um papel crítico na solução das disputas entre seus cidadãos. Por outra parte, na medida em que o gasto público tende a crescer em maior proporção que a entrada, observam-se dificuldades para satisfazer a grande demanda de bens e serviços públicos que trazem a urbanização.

Com o aumento tão significativo das populações, uma série de problemáticas urbanas são evidenciadas e merecem destaque para os próximos anos, pois afetam as cidades, a vida de seus habitantes e o desempenho da atividade turística. Entre os diversos problemas que

assolam as cidades, destacam-se os seguintes: habitação, mobilidade urbana, meio ambiente, distribuição de energia e água, empregos, sistema de educação, saúde, segurança e poluição.

É necessário que o poder público, em parceria com a iniciativa privada e a sociedade civil, tome iniciativas voltadas ao planejamento urbano no intuito de minimizar e exterminar os problemas gerados pela agressiva urbanização que vem ocorrendo nos países em desenvolvimento. Julga-se possível que, em poucos anos, toda a população de um território esteja morando em áreas urbanas. Além disso, cabe ressaltar os impactos causados pelo desenvolvimento do turismo, que também tendem a crescer junto com a urbanização das cidades latino-americanas.

Quando se trata das previsões a logo prazo, a OMT destaca que, no período de 2010 a 2030, o ritmo de crescimento de chegada de turista nos países em desenvolvimento será de +4,4% ao ano, ou seja, o dobro dos países desenvolvidos, que será de +2,2% ao ano. “A cota de mercado das economias emergentes aumentou de 30% em 1980 para 47% em 2013 e prevê-se que alcance os 57% em 2030, o que equivale a mais de um bilhão de chegadas de turistas internacionais” (OMT, 2014, p. 02, tradução nossa).

Quando se analisa o *ranking* dos 100 destinos mais visitados do mundo, fornecido pelo Euromonitor International (2014), observa-se que os principais destinos de turismo internacional são as grandes cidades. Muitas delas configuram-se como grandes centros comerciais – viagens de negócios –, algumas são grandes *hubs* que ligam uma região ao mundo – como Hong Kong, por exemplo. Já outras cidades, além de destino de negócios, são destinos de lazer – como Londres, Paris, Madrid, Barcelona, Rio de Janeiro, entre outras. Diante do crescente volume de viagens internacionais, sobretudo concentrado em destinos urbanos, bem como as perspectivas de aumento das chegadas de turistas em destinos emergentes, cabe ressaltar a necessidade de se desenvolverem pesquisas científicas em turismo urbano.

Taylor e Williams (2013), ao fazerem uma análise das condições urbanas de países em desenvolvimento – nesse caso específico, os países asiáticos –, sugerem que existem questões urbanas chaves. Entre essas questões, os autores colocam que se encontram os fatores fundamentais – os causadores – e as manifestações – ou seja, as consequências causadas por outros fatores. Juntos, eles formam a condição urbana. Desta forma, os autores apresentam seis categorias, cujos fatores se relacionam entre si, a saber: fatores demográficos, econômicos, políticos, sociais, ambientais e tecnológicos.

Além dessas questões, cabe trazer, para essa discussão a teoria dos circuitos da economia urbana, proposta por Milton Santos a partir de 1960². Nela, o geógrafo apresenta os aspectos chave para uma análise da urbanização nos países da América Latina, que ocorreu de forma distinta dos países europeus e norte-americanos. Essa teoria surgiu num momento em que os países do chamado Terceiro Mundo vinham passando pelo acelerado processo de urbanização e suas consequências já mencionadas, junto com uma série de outras interpretações teóricas (MONTENEGRO, 2011), geralmente dicotômicas.

De acordo com a autora, a teoria dos circuitos da economia urbana originou-se da teoria da modernização, a qual analisava os dois distintos setores que iam se desenvolvendo nos países periféricos: setor moderno e setor tradicional.

Tal modelo dualista, no qual reside a origem da categoria de setor informal, assumiu progressivamente o valor de paradigma para pensar as realidades urbanas dos países subdesenvolvidos e foi contraposto por diferentes abordagens, dentre as quais se destacou a teoria dos dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos de Milton Santos (MONTENEGRO, 2011, p. 148).

Para melhor compreensão da teoria proposta por Milton Santos, é importante ressaltar o contexto em que surgiu. Para tanto, há que se destacarem os processos de urbanização e industrialização ocorridos nos países subdesenvolvidos em contraponto com os países desenvolvidos, os quais, em geral, estão associados. Todavia, conforme destaca Santos (2008), nos países latino-americanos, o processo de urbanização não foi provocado pela industrialização, como nos países desenvolvidos, uma vez que ela ocorreu antes. Para contribuir com a teoria do espaço e da urbanização no Terceiro Mundo, o autor leva em consideração a dimensão histórica e as especificidades do espaço e considera a modernização tecnológica como essencial à base econômica e política.

É sempre fundamental destacar o sucesso que Milton Santos teve ao estudar a urbanização nos países subdesenvolvidos. Sendo um pesquisador latino-americano, o que lhe conferiu capacidade de penetrar os estudos da teoria geral da urbanização em países subdesenvolvidos na sua realidade, o geógrafo pôde, com isso, fugir dos modelos de interpretação oriundos de autores europeus e norte-americanos, que construíram suas teorias

² “Há vários artigos de Milton Santos publicados nas décadas de 1960 e 1970 sobre o tema. No entanto, é no livro o “Espaço Dividido: os dois circuitos da economia urbana”, que a teoria está sistematizada. Obra publicada primeiramente em francês: SANTOS, Milton. *L’espace partagé. Les deux circuits de l’économie urbaine des pays sous-développés*. Paris, M-Th Génin. Librairies Techniques, 1975. A primeira edição em português é de 1979” (SILVA, 2012, sem página).

com base nos processos de industrialização e urbanização pautados nas suas realidades espaciais e territoriais.

Nesse sentido, Santos (2008) apresentou na teoria dos circuitos da economia urbana os conceitos de sistema superior e inferior da economia urbana, que possuem diferentes circuitos de produção, distribuição e consumo nas cidades dos países subdesenvolvidos, baseados na modernização tecnológica, por um lado, e na sua ausência, por outro.

Ao apresentar sua obra, Santos (2008) destaca os estudos da época – a partir de 1950 – sobre planificação, onde:

O problema da habitação, do emprego e marginalidade, o problema das migrações e do congestionamento urbano recebem então um tratamento que demonstra uma maior preocupação com as consequências da miséria urbana do que com suas causas, as quais, no entanto, agravam-se por toda parte (SANTOS, 2008, p. 17).

Com isso, conforme alerta o autor, as pesquisas sob essa ótica estão comprometidas politicamente e não possuem validade científica comprovada, mas, mesmo assim, continuam a ser conduzidas. O resultado é que “o problema do *habitat* foi suprimido por que não é mais necessário – nem mesmo recomendável! – tratar o assunto como uma questão científica” (MYINT, 1965 apud SANTOS, 2008, p. 17).

Ora, se os países subdesenvolvidos apresentam os problemas relacionados ao processo desordenado de urbanização, é indiscutível a necessidade de se estudar a raiz dessas consequências, levando em consideração as questões históricas e territoriais desses países, para assim contribuir com o desenvolvimento das teorias urbanas e propor resoluções aplicáveis à realidade estudada. É importante, ainda, que pesquisadores do fenômeno do turismo no espaço urbano se atenham a essas questões de pobreza, emprego e moradia, pois elas estão relacionadas com o desenvolvimento da atividade, sob o ponto de vista econômico, sociocultural e espacial. O turismo é influenciado e influencia a qualidade de vida das pessoas que habitam e/ou frequentam as áreas urbanas da cidade.

De acordo com Santos (2008), o espaço nos países subdesenvolvidos é descontínuo e instável, onde se observam grandes diferenças de renda na sociedade, variando, assim, a capacidade de consumo dos indivíduos, sendo a localização do indivíduo na cidade uma das variáveis que influencia sua posição na economia como produtor ou consumidor. Nesse sentido, segundo o autor:

A produção tende a se concentrar em certos portos do território com tanto mais força quanto se trate de atividades modernas. O consumo responde a forças de dispersão, mas a seletividade social age como um freio, pois a capacidade de consumir não é a mesma qualitativa e quantitativamente. No entanto, como os gostos novos se difundem na escala do país, enquanto os gostos tradicionais subsistem, o aparelho econômico deve adaptar-se ao mesmo tempo aos imperativos de uma modernização poderosa e às realidades sociais, novas ou herdadas. Isso é válido tanto para o aparelho de produção como para o de distribuição. Criam-se dois circuitos econômicos, responsáveis não só pelo processo econômico, mas também pelo processo de organização do espaço (SANTOS, 2008, p. 21-22).

Os dois subsistemas são chamados por Milton Santos de circuito superior – ou moderno – e circuito inferior. O autor explica, a partir do estudo da história dos países subdesenvolvidos, que as modernizações (no plural) constituem um sistema composto por elementos coerentes de ordem econômica, social, política e moral. As modernizações são representadas e inovadas ao longo dos períodos históricos. Nesse sentido, aos países subdesenvolvidos, Santos (2008) identificou três modernizações que impactaram a formação do espaço.

As três modernizações identificadas pelo autor são: a modernização comercial, a modernização industrial e a modernização tecnológica, ocorridas, respectivamente, no período antecessor ao da revolução industrial. Ou seja, entre a revolução industrial e a Segunda Guerra Mundial, e no período sucessor à Segunda Guerra Mundial.

As modernizações surgidas nos países do centro ou em regiões polarizadoras são, então, dispersadas na escala mundial para, assim, modernizar os subsistemas que estão abaixo, de forma hierárquica.

Ocorre que, nos países subdesenvolvidos, as questões pertinentes à organização sócioespacial são diferentes das existentes nos países desenvolvidos, e as modernizações ocorridas lá encontram, nesses países, diferentes forças que impedem a disseminação dessas inovações. Portanto, o espaço, no que se refere à economia, é fragmentado e injusto. Além disso, a Divisão Internacional do Trabalho (DIT) contribuiu para a formação do espaço nos países periféricos, atendendo às necessidades dos países industrializados.

A terceira modernização, a tecnológica, é a responsável pela atual conformação do espaço econômico dos países subdesenvolvidos. Nela encontram-se duas variáveis com alto poder de difusão generalizada nos países periféricos: a informação e o consumo. Suas diferentes formas de repercussão vão determinar sua concentração ou dispersão na sociedade e na organização dos espaços. A informação, que atualmente se espalha pelo mundo de forma muito rápida, através dos meios de comunicação em massa, está a serviço do consumo. “Sua

ação se faz sentir em todos os níveis e constitui o principal sustentáculo da difusão de novos modelos de consumo inspirados nos países mais ricos” (SANTOS, 2008, p. 36).

As novas formas de consumo, produzidas no exterior, chegam aos países subdesenvolvidos e impulsionam a economia através do consumo desses novos bens e serviços. Todavia, elas não atingem a todos os espaços e indivíduos ali presentes. Esses produtos se confrontam com aqueles produzidos internamente, os quais são produzidos e consumidos pela população mais pobre, enquanto que os produtos “modernos” ficam delegados ao consumo por parte da população com maior renda.

As diferenças de renda por parte dos moradores de um país e de uma cidade são muito grandes nos países subdesenvolvidos, e isso se observa na capacidade de consumo dos cidadãos. Uma maioria da população, que sobrevive com renda próxima a um salário mínimo, tem pouquíssimo acesso aos bens básicos de sobrevivência, com produtos de baixa qualidade e de origem duvidosa. A essa parte da população, ter acesso aos bens ditos “modernos” é algo distante, embora eles já estejam circulando no seu país ou sua cidade. Desta forma, a classe em que se pertence determina sua participação no consumo moderno, ou não moderno, conforme a figura 3:

Figura 3 – Distribuição da renda e participação nos dois circuitos

Fonte: Adaptado de Santos (2008).

De modo geral, pode-se dizer que o circuito superior se utiliza de tecnologia importada, de alto nível, de capital intensivo, enquanto que no circuito inferior a tecnologia é de trabalho intensivo. Os circuitos da economia influenciam também a oferta de empregos na

cidade, quantitativamente e qualitativamente. Nesse sentido, Santos (2008) apresenta as atividades provenientes de cada circuito, que podem ser diferentes em cada um dos países subdesenvolvidos.

A organização do trabalho nos dois circuitos é baseada nas modernizações em nível mundial, embora o circuito superior seja afetado diretamente e o circuito inferior, indiretamente. Ambos são moldados a partir das modernizações, sobretudo da tecnológica. Cabe destacar a importância dos dois circuitos para a economia urbana, onde o circuito inferior tem grande papel na produção de bens internos, com matéria-prima nacional e na movimentação do capital interno.

No centro de São Paulo, objeto de estudo desta pesquisa, é possível observar a forte presença e atuação do circuito inferior, uma vez que a população local é marcadamente pobre e com muitos indivíduos em situação de vulnerabilidade social. O comércio local é simples, caracterizado pela venda de produtos variados e com atividades informais e ilegais (uma discussão mais profunda é apresentada no item 3.3).

O turismo é uma atividade que se relaciona espacialmente com vários elementos da cidade ou do local em que ocorre e é, portanto, influenciado pelas questões sócio-econômico-espaciais. Nesse sentido, os espaços onde os circuitos superiores e inferiores se manifestam podem caracterizar o tipo de turismo que ali se desenvolve, uma vez que o turismo também é fruto de uma modernização, conta com o poder da informação e do consumo, sofre influência das tecnologias de capital intensivo e também de trabalho intensivo, possui características modernas e tradicionais.

Para essa pesquisa, a teoria dos circuitos superiores e inferiores, de Milton Santos, contribui para o entendimento das questões urbanas e sócio-espaciais do centro de São Paulo, no qual o turismo é estudado a partir da sua característica espacial, onde também se observa uma grande injustiça social.

3 CONTEXTUALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO: O CENTRO DE SÃO PAULO

3.1 Contexto espacial do centro: delimitando a área de estudo

O objeto de estudo dessa pesquisa é o turismo urbano no centro de São Paulo. A análise proposta recai sobre diversos aspectos acerca do turismo enquanto uma atividade espacial e, portanto, social, econômica, cultural, ambiental e política. Desta forma, pretende-se aqui apresentar alguns elementos para caracterizar a área de estudo.

Por “região central” podem-se haver diferentes entendimentos. Essa divergência de entendimentos se eleva ainda mais quando se trata de uma metrópole. Em São Paulo, por exemplo, comumente veem-se termos como: região central, centro expandido, centro histórico, centro velho, centro novo, entre outros. Portanto, para evitar possíveis confusões conceituais, nesse tópico é apresentada a delimitação – ou recorte – espacial do objeto de estudo.

Já que o objeto de estudo principal dessa pesquisa é formado pela análise do turismo urbano, optou-se por delimitar o recorte espacial para que siga os perímetros estabelecidos pela administração pública da cidade. Portanto, o centro de São Paulo será compreendido pelo conjunto de distritos administrados pela Subprefeitura da Sé, a saber: Bela Vista, Bom Retiro, Cambuci, Consolação, Liberdade, República, Santa Cecília e Sé, que juntos totalizam 26,20 km² de área e uma população em torno de 431.106 habitantes em 2010, conforme a tabela 1:

Tabela 1 – Dados demográficos dos distritos pertencentes às Prefeituras Regionais

Prefeituras Regionais	Distritos	Área (km ²)	População (2010)	Densidade Demográfica (Hab./km ²)
Sé	Bela Vista	2,60	69.460	26.715
	Bom Retiro	4,00	33.892	8.473
	Cambuci	3,90	36.948	9.474
	Consolação	3,70	57.365	15.504
	Liberdade	3,70	69.092	18.674
	República	2,30	56.981	24.774
	Santa Cecília	3,90	83.717	21.466
	Sé	2,10	23.651	11.262
TOTAL	08	26,20	431.106	16,454

Fonte: SECRETARIA MUNICIPAL DE SÃO PAULO (2017a).

Serão considerados os elementos que compõem o produto turístico do Centro de São Paulo que estejam inseridos no recorte espacial, dentro do território pertencente à Subprefeitura da Sé, que pode ser visualizada na figura 4:

Figura 4 – Distritos que compõem a Subprefeitura da Sé

Fonte: Adaptado de GeoSampa (2017).

Do ponto de vista turístico, seria mais conveniente trabalhar apenas com o centro histórico, que é formado pelos distritos Sé e República, ou centro antigo e centro novo, respectivamente. Todavia, tal recorte seria falho de duas maneiras: 1º) mesmo do ponto de vista turístico, esse recorte excluiria regiões importantes para o turismo, como o bairro da Liberdade e a região da Luz, por exemplo, e 2º) os estudos do turismo, bem como do planejamento e gestão do turismo, costumam focar apenas nas regiões que concentram a oferta turística de atrativos e meios de hospedagem, sem considerar o seu entorno, apresentando, desta forma, soluções paliativas.

Considerar toda a região da Subprefeitura da Sé, mesmo para um estudo turístico, é relevante, pois, desta forma, englobam-se projetos relacionados à habitação social, por exemplo, que é um problema que afeta diretamente o turismo no centro histórico.

3.2 Breve contexto histórico do centro: surgimento, apogeu e declínio

O surgimento do centro de São Paulo está diretamente relacionado com a fundação da cidade de São Paulo, já que foi nesta região onde se deu origem à cidade, no dia 25 de Janeiro de 1554. De acordo com Ferreira (1971), a história do bairro da Sé (centro da cidade) entrosasse com a de São Paulo de uma maneira que não se pode distinguir ou separá-las até o ano de 1800.

Nas primeiras décadas, a cidade – que ainda se configurava como vila – resumia-se à região que hoje forma o Triângulo Histórico, – constituído pelo Largo São Bento, pelo Largo São Francisco e pela Praça da Sé.

No século XVII, São Paulo não rendia lucro para Portugal. Devido ao seu clima inconstante, a cultura do açúcar não era uma opção, como no nordeste. Sem providências lusas, o vilarejo de São Paulo era marcadamente pobre, formado por famílias do campo que produziam o alimento qual precisavam para viver, eram autossuficientes e importavam apenas materiais bélicos, objetos de mineração e poucos adornos e artigos de luxo (GUIMARÃES, 2005).

Com o passar dos anos e décadas, o centro experimentou o crescimento, concomitante com o crescimento urbano de São Paulo. O modo de vida simples e modesto, que caracterizava a vila de São Paulo, transformou-se graças à consolidação econômica promovida pela atividade cafeeira.

Em um grande salto na história, chega-se à segunda metade do século XIX, momento que marca o início de grandes transformações – econômicas, sociais e espaciais – na cidade. De acordo com Taunay (2004), nessa época, em 1815, a capitania de São Paulo contava com 209.219 habitantes, basicamente portugueses, – sobretudo açorianos. Durante todo esse tempo, a cidade de São Paulo tinha um empecilho que impedia seu progresso: o “agravo da transposição da serra de Paranapiacaba” (TAUNAY, 2004, p. 324), algo que foi resolvido pela construção dos trilhos da São Paulo Railway, sob o aporte do transporte do café, promovendo, assim, uma revolução.

Essa “revolução urbana” ocorre no momento em que a ferrovia atinge os centros produtores de café, ligando, assim, o interior do estado ao porto de Santos, passando pela cidade de São Paulo (TELES, 2006). Com o desenvolvimento do transporte ferroviário, a facilidade de deslocamento do café e o bom clima para o plantio, os imigrantes europeus são atraídos para a cidade, o que impulsiona um significativo aumento da população. Aliado a isso, os surtos de febre amarela, que se acometeram no interior em 1889 e 1892, provocaram a

transmigração de fazendeiros abastados para São Paulo, contribuindo, assim, para o intenso progresso econômico da capital (TAUNAY, 2004).

No início do século XX, São Paulo vive o período conhecido como *Belle Époque*, marcado pela prosperidade econômica, política e cultural. Esse período retratou a busca pela modernização das cidades, seguindo modelos de urbanização europeu, sobretudo francês, representados na construção civil e no cenário artístico nacional e internacional. O centro foi um dos primeiros lugares a receber os inovadores postos de luz, em 1899, com a concessão da empresa São Paulo Tramway, Light & Power Company Ltda³, que “detinha o monopólio dos serviços de bondes elétricos e do fornecimento de energia elétrica” (MEMÓRIA DA ELETRICIDADE, 2017, sem página). Foi no centro também onde se instalaram grandes monumentos histórico-culturais – alguns ainda presentes, outros já demolidos –, como o Teatro Municipal, por exemplo, que veio para atender os desejos da elite paulistana e foi construído pelo escritório de Ramos de Azevedo – arquiteto que representa a arquitetura deste período (BERNARDES, 2004).

De acordo com Teles (2006, p. 85),

Toda a estrutura urbana, já definida no Centro Histórico Tradicional (CHT), proporcionada pelo desenvolvimento da atividade industrial, numa primeira fase entre as décadas de 1920 e 1940 e, numa segunda fase, entre as décadas de 1950 e 1960, agregou novas feições e funções ao centro.

Todavia, conforme o autor, durante a segunda fase de consolidação do centro, em 1940, era inaugurado o primeiro prédio residencial na Avenida Paulista, rompendo, assim, o sólido cenário das mansões que caracterizava a paisagem da capital desde o início do século XX.

A partir do processo de desindustrialização que ocorria na cidade, período em que o parque industrial nacional se afastava do centro, os espaços da cidade foram se reconfigurando e recebendo novas funções. Esse fenômeno fez com que a hotelaria de alto padrão, que começava a surgir no centro, fosse se deslocando em direção à recém-inaugurada Avenida Paulista, através da Rua Augusta – principal eixo que liga o centro à região da Av. Paulista. “A urbanização assumiu características do processo de metropolização, o que significou a consolidação de diferentes núcleos no município de São Paulo, que assumiu

³ Empresa de eletricidade “criada em Toronto (Canadá), com capitais canadense e norte-americano”. (MEMÓRIAS DA ELETRICIDADE, 2017).

funções que outrora estiveram limitadas apenas ao Centro Histórico Tradicional” (TELES, 2006, p. 86).

A cidade vivia uma nova ordem econômica, onde o terceiro setor (serviços) era a mola propulsora e, com isso, o centro já não satisfazia os interesses do capital em relação ao uso do solo e sua infraestrutura de serviços tornou-se insatisfatória. Além disso, Frúgoli Junior (2000) destaca outros fatores ocorridos nesse período que colaboraram para a degradação do centro:

- Com o golpe militar da década de 60, uma mudança nos princípios de intervenção urbana passou a ocorrer com o governo federal, impactando o centro através de obras marcadamente autoritárias, como o Elevado Costa e Silva – também chamado de “Minhocão”. Essa obra, além de proporcionar barulho incessante de veículos que transitam próximo aos edifícios residenciais da região, se tornou parte da Av. São João num espaço amplamente degradado;
- A partir dos anos 30, o centro passou a contar com o crescente aumento da população pertencente às classes populares, pelo fato de receber inúmeros migrantes nordestinos, que ocupavam o centro e começavam a desenvolver atividades informais na região.

Nos espaços públicos da área central da cidade, por conseguinte, distintos grupos sociais formaram variadas redes de relações voltadas à sobrevivência – como camelôs, engraxates, desempregados, aposentados “plaqueiros”, vendedores de ervas, de bilhetes de loteria, de churrasquinho, pregadores religiosos, videntes, prostitutas, travestis, homens e menores de rua, artistas de rua, “rolistas”, batedores de carteira, trapaceiros e muitos outros – com uma diversidade quanto ao tipo de uso do espaço embora com certas semelhanças entre si, em particular quanto à origem popular e muitas vezes nordestina, além de uma certa forma de organização interna, que combina princípios de solidariedade com outros de hierarquia, do tipo clientelista e personalista. É óbvio que há desde grupos mais inseridos na esfera do trabalho, com pequenas práticas transgressivas, até outros mais imersos na marginalidade (FRÚGOLI JUNIOR, 2000, p. 59).

Além disso, outra questão que representa a situação mais recente do centro de São Paulo diz respeito ao tema da habitação (cuja discussão maior se apresenta no próximo tópico), mais especificamente das invasões organizadas por diferentes grupos, que se acometem nos edifícios abandonados, principalmente a partir de 1997.

De forma resumida, esse é o quadro atual do centro. Desde a década de 1960, uma série de investimentos de ordem de infraestrutura urbana vem sendo desenvolvida na região,

porém estão longe de resolver o problema, se não, tem colaborado ainda mais para o agravamento desse quadro.

3.3 Contexto socioeconômico do centro

Seguindo o padrão que ocorreu com várias metrópoles, São Paulo passou pelo processo de desindustrialização, bem como da multicentralidade, e o centro “antigo” sofreu o deslocamento do *Central Bussiness District* (CBD)⁴, que se reconfigurou na Avenida Paulista – e posteriormente movimentou-se para a região da Avenida Berrini e Avenida Faria Lima. Esse fenômeno transformou o setor econômico do centro pela mudança do seu comércio, perda dos escritórios administrativos, das empresas prestadoras de serviços especializados e das novas empresas do setor criativo, que possuem a tecnologia como principal recurso, levando consigo o interesse do capital privado, do poder público e do turismo de negócios – que caracteriza o turismo de São Paulo –, através do deslocamento da cadeia hoteleira de rede internacional (TELES, 2006).

Conforme discutido anteriormente, a partir da década de 1960, uma série de fatores fez com que o processo de deterioração do centro se intensificasse e o comércio informal se desenvolvesse. Com relação a esse último, vale destacar, nas palavras de Pamplona (2013, p. 226):

Para o senso comum, os ambulantes têm contribuído, principalmente, para um longo processo de desqualificação da área central da cidade. Segundo seus críticos, a presença de comerciantes de rua alimenta o processo de desvalorização imobiliária, deixa lixo nas ruas e dificulta a mobilidade urbana. De fato, grande parte dos ambulantes não cumpre obrigações fiscais, previdenciárias e trabalhistas e uma parcela deles está envolvida com atividades de contrabando e receptação. Não obstante, ao comércio de rua pode ser atribuída uma importante função “absorvedora de choques” no mercado de trabalho. Além disso, a atividade exerce papel relevante na cadeia de distribuição e comercialização de produtos para a população de baixa renda das cidades, ao oferecer mercadorias a preços mais baixos e de fácil acesso. A existência do comércio de rua não é simplesmente maléfica ou benéfica para as grandes cidades.

O comércio informal, ambulante ou de rua, apresenta-se como um fenômeno complexo e que impacta grande contingente de pessoas, dada sua heterogeneidade e pouca atenção, tanto por parte da academia quanto do poder público. Conforme Pamplona (2013, p.

⁴ De acordo com Teles (2006, p. 76), o CBD é a “expressão do mais elevado nível de centralidade”. É onde se destacam as relações comerciais mais elevadas, com altas transações financeiras e negociações.

226), “o comércio de rua é um fenômeno vigoroso, que resiste há séculos de mudanças econômicas e urbanas e, ao contrário do que se imaginava, não sucumbiu à modernidade capitalista, mas foi alimentado por ela, por suas iniquidades”.

Além disso, Telles e Hirata (2010) ressaltam que é comum encontrar pessoas que oscilam entre o formal e o informal, o legal e o ilegal. Os autores exemplificam esse cenário com a pessoa que trabalha durante o dia em uma atividade (podendo ser precário ou não, informal ou não) e, durante a noite, trabalha ajudando no empacotamento de alguma droga ilícita e, ainda assim, não se considera pertencente ao mercado das atividades criminosas. De acordo com os autores, isso ocorre devido às relações sociais dessa pessoa e sua proximidade com as drogas, tendo familiares, amigos e conhecidos inseridos nesse contexto, ou então, nos finais de semana, para complementar a renda, trabalha num quiosque de CDs piratas e outros produtos de origem duvidosa.

No cotidiano do centro de São Paulo é comum ver o comércio de ambulantes funcionando normalmente, sobretudo na região histórica do centro: ruas que ligam a Praça da República ao Vale do Anhangabaú (7 de Abril, Barão de Itapetininga e 24 de Maio), bem como no viaduto do Chá e nas calçadas da Sé. Além disso, destaca-se o comércio da pirataria, altamente estruturado, que se configura nas ruas 25 de Março e Santa Ifigênia – e seus entornos – e no bairro Brás. Essas ruas de comércio especializado apresentam-se em várias partes da cidade, porém concentram-se mais na região central; elas fazem parte do material promocional turístico de São Paulo e atraem turistas diariamente, motivados pelo segmento de compras, ou não, dada sua proximidade com os demais atrativos da região.

Com relação ao comércio da rua 25 de Março, destacam-se alguns dados referentes à movimentação de pessoas, conforme Piza (2012, p. 50):

No coração dessa região, o mais antigo desses prédios, a Galeria Pagé, teve seus 12 andares construídos para abrigar, desde 1963, dez lojas cada, que depois se dividiram em vários boxes. Seu *website* informa a circulação de 1,4 milhão de consumidores mensais, em busca de mais de quinhentos mil itens, e se gaba por ser o primeiro *Shopping* center do Brasil. O *Shopping* Mundo Oriental, inaugurado em dezembro de 1996 exatamente ao lado da Pagé, informa ter mais de duzentas lojas distribuídas em seis andares.

A mão de obra do comércio da rua 25 de Março é formada, basicamente, por migrantes chineses, os quais, segundo Piza (2012) costumam residir na região, em edifícios ocupados por movimentos de moradia – cortiços exclusivos para chineses –, em condições precárias.

Já em outros locais do centro, que não fazem parte do circuito de atrativos turísticos, mas que concentram a oferta de hotéis da região central, o cenário do comércio informal apresenta outra característica. As ruas e avenidas no entorno da Praça da República e do Parque da Luz são exemplos de comércio de drogas (sobretudo de cocaína e *crack*), bem como da prostituição. De acordo com a Secretaria Municipal da Saúde, “a taxa de detecção de novos casos [de aids] é maior entre negros e na região central, onde estão alguns grupos mais vulneráveis à contaminação, como garotas de programa e usuários de droga” (CAMBRICOLI, 2015). Caminhando pela Avenida Ipiranga, nas proximidades das avenidas São João e Rio Branco – local onde transitam moradores e turistas –, encontram-se algumas salas de cinema pornográfico.

Além das consequências geradas, a partir da decadência econômico-social ocorrida no centro, citadas acima, destaca-se, ainda, como desdobramento, a vacância dos imóveis – residenciais, comerciais, industriais e entre outros. De acordo com Bomfim (2004), à esse fenômeno contribuíram vários fatores, entre eles, os preços mais baixos de terras em outras regiões da cidade, a maior possibilidade de verticalização e financiamento imobiliário, que, associados, resultam em maior lucratividade do que o valor que seria gasto na recuperação e manutenção predial dos edifícios do centro.

A atuação do poder público em investimentos e execução de infraestruturas em outras áreas de São Paulo contribuiu com a dinâmica imobiliária das áreas vizinhas, gerando o deslocamento de atividades diversas, o que, em um segundo momento, significou o deslocamento de geração, produção e circulação de renda, desencadeando desvalorização e desocupação de antigas áreas sedimentadas, como no caso específico do centro (BOMFIM, 2004, p. 35-36).

O que se observa é que vários fatores contribuíram para a degradação socioeconômica do centro. No caso específico, e delicado, da questão da moradia, a vacância imobiliária e o consequente abandono de diversas edificações resultaram, em primeiro momento, nas invasões organizadas, surgidas no final do século XX – fenômeno esse que está associado também à informalidade do comércio que se instalou na região central –, e atualmente, na renovação imobiliária, com novos empreendimentos residenciais, construídos a partir do zero, em detrimento do restauro de edifícios abandonados, os quais não têm poder de atração de financiamento por parte dos bancos e nem recebem apoio do poder público para tal.

Se, por um lado, ocorre a possibilidade de financiamento que envolve a produção e a comercialização de novas construções, por outro há a falta de políticas de investimentos e financiamentos para reformas, o que colabora com a presença de espaços edificados vazios na área central. Ao se verificar a idade do parque imobiliário na área central, qualquer reforma dependerá de capital de seus proprietários ou outros investidores, e conta-se, ainda, o risco de inexistência de uma demanda que absorva e realize a renda esperada (BOMFIM, 2004, p. 36).

Desta maneira, como explica Bomfim (2004), muitos proprietários permanecem com seus imóveis fechados no centro, esperando que o poder público tome alguma atitude – através de planos e ações –, fazendo com que se eleve a estrutura básica do centro e aumente, assim, o valor da terra ao passo que atrai novos moradores, com poder aquisitivo maior.

Diante de um cenário de pobreza por um lado, e o número de imóveis vagos no centro por outro, em meados da década de 1980, grupos sociais menos favorecidos se organizaram em prol da busca de seu direito à moradia e expressaram sua situação através da apropriação desses edifícios vagos e abandonados do centro. Em uma simples caminhada pelo centro, é possível observar diversos prédios – muitos em grave estado de deterioração – com bandeiras de movimentos sociais por moradia (figura 6), como o Movimento dos Trabalhadores Sem Teto (MTST), a Frente de Luta por Moradia (FLM) e o Movimento Sem Teto do Centro (MSTC).

Esse último, o MSTC, afirma, através de seu site, ter 10 prédios ocupados na região central, conforme a figura 5:

Figura 5 – Mapa das ocupações do MSTC

Fonte: Movimento Sem Teto do Centro – MSTC (2017).

Entre os objetivos, os princípios e a história desses movimentos, destacam-se, além da luta por moradia digna (prevista em lei), a necessidade de se utilizarem os espaços residenciais urbanos, sobretudo os imóveis localizados na região central, a qual já é dotada de infraestrutura de saneamento básico, transportes, comunicação, etc, já que, pessoas em condições de pobreza e vulnerabilidade social acabam sendo marginalizadas para áreas mais afastadas dos centros urbanos, ocupando geralmente as áreas de preservação ambiental ou áreas com maior risco de desastres.

Figura 6 – Bandeira de ocupação do movimento Frente de Luta por Moradia (FLM) – Av. Ipiranga

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

Esses movimentos pressionam o poder público a tomar alguma atitude em relação à política de habitação social. Os proprietários de edifícios desocupados, ao mesmo tempo, pressionam, também, o poder público a criar ações para elevar o preço da terra, fazendo com que os imóveis fechados possam ser alugados e voltem a render lucro⁵. Toda essa pressão obrigou o governo do estado a reformular a questão da habitação social e a lançar, em 2014, a Parceria Público-Privada (PPP) para “ampliar a oferta de habitação social e intervir em favelas, cortiços e áreas degradadas ou de risco, nas regiões metropolitanas” (GOVERNO DO

⁵ Com a desvalorização imobiliária do centro, alugar apartamentos e salas comerciais acaba por trazer mais despesas do que lucros, uma vez que as taxas e impostos se sobrepõem ao valor do aluguel. Portanto, os proprietários preferem manter seus imóveis fechados à espera do momento em que os mesmos voltem a ter um bom retorno financeiro com o aluguel. Todavia, não basta manter fechado, há que se preocupar em não ter o seu prédio invadido pelos movimentos sociais.

ESTADO DE SÃO PAULO, sem data), destinada à construção de habitações na região do centro expandido da cidade de São Paulo. Conforme descrito no site oficial do Governo paulista, a PPP, que foi de concorrência pública internacional, deve contar com a participação da prefeitura de São Paulo.

Trata-se de licitação realizada na modalidade Concorrência Internacional n.º 01/2014 - Processo n. 625/05/2011 objetivando a celebração de Parceria Público Privada na forma de concessão administrativa destinada à implantação de 14.124 Habitações de Interesse Social e Habitações de Mercado Popular na região central da Cidade de São Paulo e a prestação de serviços de desenvolvimento de Trabalho Técnico Social de Pré e Pós Ocupação, de Apoio à Gestão Condominial e gestão de carteira de mutuários e manutenção predial. À vista dos elementos que constam dos autos HOMOLOGO o procedimento licitatório e ADJUDICO o Lote 01 à empresa CANOPUS HOLDING S/A (SECRETARIA DA HABITAÇÃO, Despacho n.º 21/2014).

A empresa vencedora da concorrência do Lote 1, Canopus Holding S/A, é nacional, de Belo Horizonte, e terá que construir as 3.683 primeiras unidades habitacionais, sendo 2.260 Habitações de Interesse Social – destinadas para famílias de até seis salários mínimos (R\$ 4.740) e mais 1.423 Habitações de Mercado Popular – destinadas às famílias com renda de seis a 10 salários mínimos (R\$ 8.100). De acordo com o Governo do Estado de São Paulo, os investimentos dessa PPP serão divididos da seguinte forma:

Os investimentos da iniciativa privada em habitação, serviços e obras urbanas serão de R\$ 900 milhões. A participação do Estado será de R\$ 465 milhões, divididos ao longo de 20 anos. Contrapartida máxima anual de R\$ 82 milhões. A participação da Prefeitura de São Paulo será no fornecimento de parte dos terrenos (GOVERNO DE SÃO PAULO, 2016, sem página).

Além da proposta do Governo, no dia 20 de dezembro de 2016, a prefeitura da cidade de São Paulo encaminhou à Câmara Municipal de São Paulo as propostas para o Projeto de Lei n. 619/16, que versa sobre o Plano Municipal de Habitação, que, segundo a prefeitura, contou com revisão participativa:

As propostas consolidadas no Projeto de Lei n. 619/16, que foi encaminhado à Câmara Municipal de São Paulo em dezembro de 2016, são fruto de um amplo processo participativo, que envolveu presencialmente cerca de 5000 pessoas e recebeu cerca de 12.500 contribuições online, contando com a participação da sociedade civil, dos movimentos sociais e dos cidadãos, além de consistir em uma construção conjunta entre diversas secretarias municipais (HABITASAMPA, 2016, sem página).

Essas ações são bastante recentes, e cabe, agora, o acompanhamento para análise dos resultados, sobretudo a proposta do Plano Municipal de Habitação, que foi encaminhada pelo então prefeito Fernando Haddad, no final de sua gestão.

Outro fenômeno que se observa é o número de novos empreendimentos imobiliários sendo erguidos e comercializados na região central. Em uma simples busca na internet (no dia 05 de maio de 2017), em dois portais online de intermediação de venda/aluguel de imóveis, por novos lançamentos de imóveis no centro, obtiveram-se os seguintes resultados: 18 empreendimentos no Zap Imóveis (www.zapimoveis.com.br) e 23 empreendimentos no Viva Real (www.vivareal.com.br). São empreendimentos modernos e completos. Em sua grande maioria, contam com área de lazer (piscina, área de jogos *indoor/outdoor*, academia) e os valores iniciam em torno dos R\$ 215.000, para os menores apartamentos e para os localizados em andares mais baixos. Alguns fornecem muitas facilidades para a compra, sem a necessidade de comprovação de renda, por exemplo, já que o financiamento com o banco ocorre apenas com a retirada da chave.

4 A OFERTA TURÍSTICA DO CENTRO DE SÃO PAULO

Neste capítulo buscou-se caracterizar os diferentes aspectos e elementos que compõem a oferta turística do centro de São Paulo, apresentando, junto com a caracterização, uma discussão crítica acerca das políticas públicas, da gestão e promoção do turismo e da distribuição espacial desses elementos.

Em uma cidade com o contexto de São Paulo, ou seja, de uma megacidade, o turismo apresenta-se como uma das diferentes forças sociais e econômicas que compõem o cenário urbano, o que torna mais difícil e necessário compreender como a atividade turística se manifesta no espaço. Nesse sentido, conforme corrobora Teles (2006, p. 118) “identificar os elementos que compõem a oferta e analisar a sua distribuição no espaço é fato que pode vir a contribuir para melhor entender o Turismo em Cidades”.

O turismo é um fenômeno social, cultural e econômico e, portanto, complexo. Pode ser analisado em diferentes perspectivas e escalas. Ao analisar o turismo no contexto de uma cidade, sobretudo de uma megacidade como São Paulo, pode haver desde nuances até grandes rupturas no modelo de desenvolvimento da atividade turística. Isso pode ser observado, principalmente, pela oferta e manutenção de atrativos turísticos, pela instalação de novos meios de hospedagem e suas características e pela segmentação de turistas, ou seja, atração de determinado público de turistas em detrimento de outros.

A região central da cidade é marcada por uma série de questões problemáticas de cunho social e econômico, conforme destacado no capítulo anterior. O turismo que ocorre no centro de São Paulo é, portanto, um fenômeno complexo de se analisar, pois é multifacetado, ou seja, está relacionado com diversas variáveis.

Como consequência das desigualdades sociais o centro de São Paulo abriga uma população bastante significativa, contava com cerca de 430 mil habitantes em 2010, segundo dados disponibilizados pela Secretaria Municipal de São Paulo (2017b). No conjunto dessa população encontram-se diferentes grupos, sobretudo dos países vizinhos, que a partir da migração para São Paulo, constituíram raízes culturais na região central ao longo dos anos. Alguns desses grupos empregam na dinâmica espacial, elementos da sua própria cultura, que se tornaram atração turística, como é o caso do bairro da Liberdade, por exemplo, que concentra grande parte da comunidade japonesa de São Paulo, fato que pode ser observado em algumas ruas – principalmente a Rua Galvão Bueno –, praças e, sobretudo, no comércio. Entretanto, outras etnias que se instalaram no centro não apresentam essa repercussão para o

turismo, como é o caso dos bolivianos e africanos, por exemplo. Esses imigrantes, participantes de correntes migratórias mais contemporâneas, infelizmente acabam ficando à margem da sociedade. Eles constituem etnias e culturas praticamente invisíveis, que, a partir de projetos socioculturais, poderiam ser desenvolvidas para enriquecer o cenário turístico do centro de São Paulo.

O centro de São Paulo é uma célula da cidade que se revela bastante degradada, local que concentra grandes bolsões da miséria contabilizada em toda cidade. Mas é, também, um lugar de expressão! É no centro de São Paulo que se instala grande parte dos museus, teatros, galerias e centros culturais da cidade. A arte está presente desde os edifícios históricos – como o Teatro Municipal, o Solar da Marquesa de Santos e o edifício Martinelli, por exemplo, sem deixar de lado o icônico edifício Copan –, até as apresentações artísticas populares que costumam ocorrer nos arredores da Praça da Sé e ao longo das ruas XV de Novembro e Barão de Itapetininga.

Nesse sentido, a oferta turística de atrativos na região central é bastante rica e formada por diversos elementos, como:

- Edifícios e espaços históricos;
- Museus, teatros, espaços culturais e galerias de arte;
- Equipamentos de entretenimento;
- Ruas e espaços para compras;
- Casas noturnas;
- Estabelecimentos de alimentos e bebidas;
- *Walking tours*, *city tours* e cicloturismo e roteiros autoguiados;
- Entre outros.

A organização dos atrativos de uma região pode influenciar na qualidade da experiência turística naquele determinado espaço. Por organização dos atrativos pode-se destacar duas variáveis: a distribuição espacial e a gestão.

Uma análise da gestão dos atrativos no centro de São Paulo, bem como de outras regiões turísticas da cidade, contribuiria sobremaneira para a compreensão do turismo urbano no Brasil e na América Latina. Esse tipo de estudo deve contemplar a organização administrativa dos atrativos – públicos e privados –, incluindo o funcionamento, manutenção

e promoção desses equipamentos. Tal estudo não é objeto desta pesquisa, no entanto, considera-se aqui a sua relevância para a área de turismo urbano.

Na sequência, apresentam-se discussões acerca da organização da atividade turística na área de estudo. A discussão foi dividida em três categorias de análise: a primeira discussão compreende a questão da oferta histórico-cultural da região central e suas interfaces com o turismo. Nesse tópico, a discussão pauta-se sob as políticas de preservação do patrimônio histórico nos níveis nacional, estadual e municipal e traçam-se alguns paralelos com o turismo e a gestão do turismo no município. A segunda categoria de análise foi a oferta de consumo, no qual foram discutidas as relações das ruas de comércio especializado da região central, os *shoppings* e as feiras de artesanato com o desenvolvimento e a organização da atividade turística na região central. Por fim, apresenta-se, na terceira categoria de análise, através da cartografia temática, a distribuição espacial de alguns elementos que compõem a oferta turística da área de estudo.

4.1 Oferta histórico-cultural

São Paulo tem atualmente 463 anos desde sua fundação, em 25 de janeiro de 1554. Nessas quatro centenas e meia de existência, tendo o centro da cidade como palco de seu nascimento, encontram-se registrados, como forma de patrimônio material, os edifícios e espaços históricos. Alguns deles, hoje, compõem a oferta turística da região central, embora tantos outros tenham sido destruídos ao longo dos anos, dando origem a outros equipamentos que representam novos atrativos ou possuem outro tipo de uso. Essa composição edificada das estruturas urbanas e seus usos, que vai se modificando ao longo do processo histórico, conforme as diferentes sociedades se instalam nas porções do território, forma o que é chamado de paisagem, ou cenário turístico.

Os lugares turísticos geralmente são escolhidos e admirados por suas paisagens. Neles os panoramas da natureza e a visão do homem e sua cultura inseridos no território são prazeres a ser desfrutados e, na maioria das vezes, constituem o motivo condutor do viajante. Admiradas como cenários, as paisagens são testemunhos visuais de elementos estéticos e simbólicos construídos historicamente e que, quando identificados e apropriados pelo viajante, despertam um renovado interesse no lugar visitado e contribuem para estabelecer uma valorização qualitativa (SILVA, 2004, p. 27).

A esse respeito, Swarbrooke e Horner (2011) corroboram ao afirmar que o turismo cultural representa o núcleo do produto turístico de diversos países que fazem parte do fluxo

internacional de viagens a lazer. Uma das maneiras de se analisar o turismo urbano sob a perspectiva dos edifícios e espaços históricos pode ser através da análise do patrimônio tombado.

O tombamento é uma ferramenta mundial utilizada como instrumento de preservação cultural. No Brasil, a prática do tombo é bastante recente, ela foi instituída pelo Decreto-lei nº 25, de 30 de Novembro de 1937, durante a gestão do então presidente Getúlio Vargas. É esse documento que fornece as diretrizes de tombamento do patrimônio cultural em esfera federal, entretanto, ele também pode ser realizado pela gestão estadual e municipal.

Em nível federal, portanto, conforme o Decreto-lei 25 de 1937, Artigo 1º, o patrimônio histórico e artístico nacional é constituído pelo “conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no País e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico”. Entretanto, com a Constituição Federal de 1988, alterou o conceito de patrimônio, anteriormente estabelecido pelo Decreto-Lei 25 de 1937, substituindo o nome de Patrimônio Histórico e Artístico por Patrimônio Cultural Brasileiro, incorporando o conceito de referência cultural e a definição dos bens que podem ser reconhecidos, principalmente os intangíveis e estabelecendo a parceria entre o poder público e as comunidades no processo de proteção do Patrimônio Cultural Brasileiro (IPHAN, sem data).

A partir, então, do Artigo 216, da Constituição de 1988, o conceito de patrimônio cultural passa a ser: os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira. Na esfera federal, portanto, a gestão do patrimônio é feita pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), que se subdivide em 27 superintendências, distribuídas em cada uma das unidades federativas do país.

Na instância estadual de São Paulo, a política de proteção ao patrimônio cultural funciona através do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado (CONDEPHAAT), que foi instituído pela Lei Estadual nº 10.247, de 1968, subordinado inicialmente à Secretaria de Cultura, Esportes e Turismo (atualmente está subordinado à Secretaria da Cultura, que sofreu uma reorganização em 2006, a partir do Decreto Estadual nº 50.941). Conforme a Lei Estadual nº 10.247, cabe ao CONDEPHAAT:

- Propor às autoridades competentes o tombamento de bens nele referidos, bem como solicitar a sua desapropriação quando tal medida se fizer necessária;

- Celebrar convênios ou acordos com entidades públicas ou particulares, visando à preservação do patrimônio de que trata este Artigo;
- Propor a compra de bens móveis ou seu recebimento em doação;
- Sugerir a concessão de auxílio ou subvenções a entidades que objetivem as mesmas finalidades do Conselho, ou a particulares que conservem e protejam documentos, obras e locais de valor histórico, artístico ou turístico;
- Ter a iniciativa de projetar e executar as expensas do Estado às obras de conservação e restauração de que necessitem os bens públicos ou particulares discriminados neste Artigo;
- Cadastrar os bens tombados na forma da legislação vigente; e,
- Adotar outras providências previstas em regulamento.

Já a nível municipal existem dois órgãos principais envolvidos com a preservação do patrimônio: o Departamento do Patrimônio Histórico (DPH) e o CONPRESP, ambos vinculados à Secretaria Municipal da Cultura. O primeiro atua como órgão de apoio ao segundo. Esses órgãos foram criados pela Lei Municipal nº 10.032, em 1985. No quadro 1, apresentam-se suas atribuições:

Quadro 1 – Atribuições DPH e CONPRESP

Órgão municipal	Atribuições
Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental do Município de São Paulo (CONPRESP)	<p>I - Deliberar sobre o tombamento de bens móveis e imóveis de valor reconhecido para a Cidade de São Paulo;</p> <p>II - Comunicar o tombamento de bens ao oficial do respectivo cartório de registros para realização dos competentes assentamentos, bem como aos órgãos estadual e federal de tombamento;</p> <p>III - Formular diretrizes a serem obedecidas na política de preservação e valorização dos bens culturais;</p> <p>IV - Promover a preservação e valorização da paisagem, ambientes e espaços ecológicos importantes para a manutenção da qualidade ambiental e garantia da memória física e ecológica, mediante a utilização dos instrumentos legais existentes, a exemplo de instituição de áreas de proteção ambiental, estações ecológicas e outros;</p> <p>V - Definir a área de entorno do bem tombado a ser controlado por sistemas de ordenações espaciais adequadas;</p> <p>VI - Quando necessário, opinar sobre planos, projetos e propostas de qualquer espécie referentes à preservação de bens culturais e naturais;</p> <p>VII - Promover a estratégia de fiscalização da preservação e do uso dos bens tombados;</p> <p>VIII - Adotar as medidas previstas nesta lei, necessárias a que se produzam os efeitos de tombamento;</p> <p>IX - Em caso de excepcional necessidade, deliberar sobre as propostas de revisão do processo de tombamento;</p> <p>X - Manter permanente contato com organismos públicos e privados, nacionais e internacionais, visando a obtenção de recursos, cooperação técnica e cultural para planejamento das etapas de preservação e revitalização dos bens culturais e naturais do</p>

	Município; XI - Quando necessário e em maior nível de complexidade, manifestar-se sobre projetos, planos e propostas de construção, conservação, reparação, restauração e demolição, bem como sobre os pedidos de licença para funcionamento de atividades comerciais ou prestadoras de serviços em imóveis situados em local definido como área de preservação de bens culturais e naturais, ouvido o órgão municipal expedidor da respectiva licença; XII - Pleitear benefícios aos proprietários de bens tombados; XIII - Arbitrar e aplicar as sanções previstas nesta lei.
Departamento do Patrimônio Histórico (DPH)	I - Fornecer subsídios técnicos que forem necessários ao Conselho; II - Viabilizar as decisões tomadas pelo Conselho; III - Encaminhar proposições e estudos atinentes à questão da preservação para deliberação do Conselho; IV - Planejar e efetuar as medidas previstas nos itens VI e XI do artigo 2º desta lei, ouvido quando necessário o Conselho; V - Divulgar as decisões do Conselho; VI - Administrar o FUNCAP; VII - As demais constantes nesta lei.

Fonte: Adaptado da Lei nº 10.032 (1985).

Enquanto que o CONDEPHAAT – nível estadual – originalmente estava vinculado à Secretaria de Cultura, Esportes e Turismo e contemplava o valor turístico para preservação do patrimônio, os órgãos municipais – CONPRESP e DPH – não possuem, na legislação inicial, qualquer ligação com o turismo. Isso pode ser observado, também, pela sua composição, constituída por vários membros, nenhum deles relacionado à atividade turística.

A relação entre a preservação do patrimônio cultural e o turismo é intrínseca e, através de uma gestão eficiente e consciente, pode promover benefícios tanto para a comunidade quanto para o desenvolvimento da atividade turística. No entanto, a crítica que se faz diz respeito à utilização do patrimônio cultural de uma cidade para a requalificação urbana de regiões deterioradas, agregando, assim, maior valor econômico atribuído aos novos usos sociais que se agregam ao patrimônio e seu entorno (PAES-LUCHIARI, 2005).

A lógica por trás do movimento de preservação do patrimônio encontra-se na mercantilização dos espaços públicos. Isso ocorre por conta do processo de urbanização e globalização que fez com que as cidades entrassem na competição com outros territórios, tendo a cultura como um dos novos arranjos econômicos urbanos, conforme discutido no capítulo 2. Nesse novo contexto da economia urbana, as antigas áreas centrais, em estado precário, dão lugar a novos espaços, requalificados, e, muitas vezes, com novos significados atribuídos.

Os projetos e obras de requalificação de áreas urbanas centrais são grandes investimentos e ocorrem na maioria das vezes a partir de financiamentos públicos e privados. Esses megaprojetos são longos e promovem verdadeira transformação espacial, podendo descaracterizar o lugar, pois se pretende, com isso, atrair fluxo (de capital e de turistas). O

que se observa, portanto, são ações aplicadas no espaço que se destinam ao usufruto de outras pessoas que não o morador local, aquele pelo qual o processo de preservação do patrimônio deveria ser o objetivo maior.

Cruz (2012) apresenta uma discussão sobre os conflitos gerados entre a “patrimonialização do patrimônio” e seu uso pelo turismo. Para a autora, diversos bens materiais e imateriais foram preservados pelas sociedades antes mesmo de existir qualquer tipo de ação pública de preservação, tais como: a Torre de Pisa, as pirâmides do Egito, os castelos medievais da Europa, o quadro da Monalisa, o Carnaval, o Samba, entre outros. Essa preservação é genuína, e parte do entendimento e vontade da sociedade em preservar determinado bem (tangível ou intangível). No entanto, foi com as ações iniciadas pelo governo francês, a partir da Revolução Francesa, de presença do Estado na preservação do patrimônio, que se espalharam pelo mundo. No Brasil, esse movimento chega a partir da década de 1930 e se estrutura nos preceitos legais, a partir dos instrumentos da política (leis e decretos), conforme apresentado anteriormente.

A partir, então, desse momento, diversos bens são tombados e passam a compor um grupo de bens materiais e imateriais, eleitos, através de um sistema normativo pelo poder público, como equipamentos que devem ser preservados. Entretanto, diversos conflitos são gerados, justamente pelos valores de uso e troca que se estabelecem nesses patrimônios tombados.

Em se tratando de bens tangíveis, se, por um lado, a “patrimonialização” de um dado objeto reflete, em alguma medida, sua valorização cultural por uma dada sociedade ou grupo social, de outro, desdobra-se, ela mesma, em uma nova forma de valorização desse objeto. Tal perspectiva liga-se, diretamente, à atividade econômica do turismo. Bens materiais patrimonializados, como representantes escolhidos de uma dada herança cultural, tornam-se, frequentemente, objetos de consumo turístico (CRUZ, 2012, p. 98).

Desta forma, com a apropriação do patrimônio tombado pelo turismo, que se justifica como uso de troca, já que a arrecadação financeira gerada pelo pagamento de ingresso e obtenção de impostos sobre o consumo nos entornos se reverte para o custo de manutenção do bem, surge outro ponto de conflito. Incluir determinados bens tombados no fluxo turístico muitas vezes causa depreciação, degradação e destruição daquilo que, em tese, deveria ser preservado (CRUZ, 2012).

Ao analisar a relação do desenvolvimento do turismo e o patrimônio tombado da cidade de São Paulo, observa-se que não existe uma articulação, na esfera política, entre a

gestão do turismo e a gestão do patrimônio cultural. A empresa municipal de turismo, SPTuris, na execução da suas atribuições, divulga, através dos seus canais de promoção, a oferta de atrativos turísticos nas diferentes regiões da cidade, um número bastante reduzido de patrimônios tombados, que, na região central passa de 1.000 bens, incluindo bens materiais como edifícios, acervos de museu, estações de trem, bairro, cemitério, casas, edifícios, colégios, monumentos, hospitais, jardins, mosteiros, igrejas, vilas, teatros, entre outros (CONDEPHAAT, 2017).

Apesar de tamanha oferta de patrimônios tombados ou em processo de tombamento na região central da cidade, poucos bens são inseridos nos fluxos turísticos da cidade. O que se percebe, portanto, é que alguns bens tombados, eleitos para integrar o espaço turístico da região central (concentrados, principalmente, nos distritos da Sé e República), são amplamente divulgados pela SPTuris, trazendo os maiores fluxos turísticos para uma parcela do espaço em que se busca a atração de turistas e visitantes (consumo) e capital da iniciativa privada. Além disso, ao analisar os Planos de Turismo Municipais (PLATUMs) observam-se pequenas menções ao uso do patrimônio histórico-cultural para o desenvolvimento do turismo, conforme o quadro 2:

Quadro 2 – Menções ao Patrimônio Histórico-Cultural de São Paulo nos PLATUMs

PLATUM	MENÇÕES AO PATRIMÔNIO HISTÓRICO-CULTURAL DA CIDADE
1999 - 2001	“O patrimônio histórico da cidade é importante atração turística. Entre eles pode-se destacar a Casa do Grito, o Pátio do Colégio, o Palácio dos Bandeirantes, o Edifício Martinelli, o Palácio das Indústrias e o Mercado Municipal. Predominam ainda na cidade cerca de 257 igrejas católicas, além de diversos templos judeus, ortodoxos e protestantes, entre outros”.
2002	Não menciona
2003	Não menciona
2004 - 2006	Não menciona
2007 - 2010	<p>“São Paulo oferece, também, inúmeras áreas verdes aos visitantes e um patrimônio histórico bastante rico. São essas diversidades e riquezas que fazem da cidade de São Paulo um destino turístico tão especial”.</p> <p>“Essas ações não podem, porém, deixar de contemplar a importância do cidadão paulistano. Considerando a população da cidade como um importante elo para o desenvolvimento da atividade, dentro do conceito de que “cidade boa para o turista é a cidade boa para o morador”, devem ser incentivadas ações que considerem o impacto e o envolvimento possível com a comunidade. Que o morador possa desfrutar da cidade e de suas vantagens tanto quanto o visitante e, ao fazer isso, passe a se orgulhar, defender, divulgar e valorizar o patrimônio público e cultural”.</p>
2011 - 2014	“A pujança arquitetônica da cidade também é confirmada pela quantidade de edifícios tombados : cerca de dois mil prédios de São Paulo se enquadram nessa condição, segundo o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (Conpresp)”.
2015 - 2018	“Estímulo à conservação do patrimônio histórico e cultural ”.

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

Apesar do reconhecimento à importância do patrimônio histórico-cultural para o desenvolvimento do turismo, essa falta de articulação entre os setores, bem como a não existência de uma política de turismo que contemple as diretrizes de uso dos bens tombados para a atividade, provoca uma menor qualidade no desempenho da atividade. Além disso, a divulgação de alguns bens tombados elencados para compor a oferta de atrativos turísticos de algumas regiões direciona maior fluxo de visitantes para determinada parcela do território, o que pode trazer benefícios econômicos, mas também causar disparidades socioeconômicas.

Com relação ao patrimônio imaterial, apenas em 2013 a cidade teve seu primeiro registro de tombamento. Foi tombado o atendimento da Casa Godinho, um armazém localizado na região central da cidade.

De acordo com o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (Conpresp), responsável pelo registro, o estabelecimento “mantém o atendimento ao cliente no balcão, direto e pessoal, característico dos antigos empórios de secos e molhados e ainda faz parte do cotidiano de compras de várias gerações de paulistanos, sendo, portanto, uma referência na memória afetiva dos moradores de São Paulo e uma notável referência espacial no Centro da cidade” (GARCIA, 2013, p. 17-18).

Em 2015, em um artigo publicado na internet, intitulado “Lugares de São Paulo que resgatam memórias” a SPTuris divulgou a Casa Godinho como espaço para o consumo e compra de alimentos, sem mencioná-la como um patrimônio tombado, destacando, mais o esforço em comercialização do patrimônio cultural da cidade.

Não pode ficar de fora também o Mercado, com seu famoso sanduíche de mortadela e outros quitutes. Ainda para os fãs do tal sanduíche, temos a tradicional Casa da Mortadela, que funciona desde 1977. Ainda na linha de lugares para comer ou comprar comida, temos, no Centro, a mercearia Casa Godinho, aberta em 1888 e realocada em 1924, cujo forte é o Bacalhau da Noruega. Ou então o Empório Akkar, que desde 1906 vende comidas e temperos árabes (SPTURIS, 2015a, sem página).

O mesmo texto se repete em duas outras publicações *online* da SPTuris: “Memórias da terra da garoa: São Paulo oferece opções para todos os gostos” (SPTURIS, 2015b) e “Nostalgia em São Paulo” (SPTURIS, 2015b).

4.2 Oferta de consumo

O centro de São Paulo conta com uma ampla estrutura de comércio, que, apresenta-se como um importante espaço para a prática do turismo. Nesse sentido, encontram-se a oferta de ruas de comércio especializado, *shoppings* e feiras de artesanato. Portanto, nessa discussão, avaliaram-se os espaços e estruturas de consumo existentes na área de estudo, fazendo, ao mesmo tempo, paralelos ao desenvolvimento da atividade turística nesta região.

Conforme discutido no capítulo 3, através de processos políticos e mercadológicos, a cidade de São Paulo experimentou o surgimento de novas subcentralidades e o deslocamento do capital aplicado no espaço, uma vez concentrado na região central, em direção à região oeste (Avenida Paulista e, posteriormente, na região das avenidas Faria Lima e Berrini). Esse fenômeno impactou quantitativa e qualitativamente a estrutura comercial dos espaços da cidade, fazendo com que as empresas fornecedoras de produtos e serviços especializados se retirassem do centro em direção às novas centralidades, deixando, assim, a região central defasada.

É interessante perceber que a modernização territorial do vetor centro-sudoeste, baseada na constituição desse urbanismo corporativista, acomodou-se entre os bairros residenciais dos grupos mais endinheirados. Ao mesmo tempo, os bairros populares se alastravam na extralegalidade e as áreas do centro histórico perdiam, pouco a pouco, a sua singularidade funcional. Os moradores do quadrante sudoeste, principalmente aqueles de maior renda, passam a prescindir gradativamente do centro histórico. O mesmo não pode ser dito dos milhões de moradores das zonas leste e norte da metrópole. Para esses, as áreas centrais nas subprefeituras Sé e Mooca continuam como importantes locais de comércio, serviços, consumo, lazer, trabalho e, também, como acesso para as áreas de empregos e outros pólos de atração do vetor sudoeste (NAKANO; CAMPOS; ROLNIK, 2004, p. 126).

Para os autores, os investimentos e intervenções viárias, feitos pelo poder público, colaboraram para tornar o centro um espaço de consumo e trabalho da população mais pobre da cidade. A atual estrutura viária e de transportes da região central favorece o acesso das massas, já que a região conta com estações de metrô e trem, bem como, terminais e pontos de ônibus. Além disso, os calçadões da região da Sé dificultam o acesso por meio de veículos, o que condiciona as elites a usufruírem mais outras centralidades da cidade. A esse cenário, soma-se ainda o comércio informal, composto pelos camelôs ambulantes.

A cidade de São Paulo apresenta tendência para o turismo de compras, pois está inserida na região sudeste do país, e, junto com Rio de Janeiro, lidera o principal eixo

econômico produtivo do Brasil. Apesar da região concentrar desenvolvido polo industrial, além do alto poder agrícola, atualmente, vem se desenvolvendo cada vez o setor terciário (comércio, finanças e serviços), devido ao processo chamado de desconcentração industrial – deslocamento da indústria para outras regiões do país (SILVA, sem data). Nesse cenário, o apelo para o comércio torna-se um dos aspectos explorados pelas cidades para o desenvolvimento do turismo. Dentro dessa modalidade, destaca-se o potencial da região central, que concentra a maior parte das ruas de comércio especializado⁶ da cidade, cerca de 60%. No quadro 3 apresentam-se as ruas de comércio especializado, localizadas na área de estudo, que a SPTuris divulga em seu material promocional (mapas, roteiros, guias e *website*).

Quadro 3 – Ruas de comércio específico na região central divulgadas pela SPTuris

Tipo de comércio	Logradouro
Acessórios automotivos	Avenida Duque de Caxias - Santa Cecília
Bijuterias, armarinhos, papelarias, brinquedos e artigos de festa	Rua 25 de Março - Sé
	Ladeira Porto Geral – Sé
	Rua Barão de Duprat - Sé
Confecções	Rua José Paulino – Bom Retiro
Lustres e luminárias	Rua da Consolação – Consolação
Agências de turismo, companhias aéreas e locadoras de veículos	Avenida São Luis – República
Artigos de perfumaria	Rua Tabatinguera - Sé
Artigos, acessórios e utensílios para cozinha residencial, bares, hotéis e hospitais	Rua Paula Souza – Sé
Artigos orientais	Rua Galvão Bueno – Liberdade
	Rua dos Estudantes – Liberdade
	Rua Cidade de Osaka - Liberdade
Artigos para pintura artística	Rua Marquês de Itu – República
Artigos religiosos	Largo de São Francisco – Sé
	Rua Senador Feijó – Sé
	Rua Bejamin Constant – Sé
	Rua Conde de Sarzedas - Sé
Artigos para caça e pesca	Avenida Senador Queiróz – Sé
	Rua Brigadeiro Tobias - República
Chapéus, bonés e afins	Rua do Seminário – República
	Rua Quintino Bocaiúva – Sé
Cordas, barbantes e lonas	Avenida Senador Queiróz – Sé
	Rua Senador Queirós - Centro

⁶ Entende-se por “ruas de comércio especializado” as ruas, avenidas e praças que concentram lojas e estabelecimentos do mesmo segmento na oferta de produtos e serviços.

Ferramentas e ferragens, máquinas e artigos em borracha	Avenida Senador Queiróz – Sé
	Rua Florêncio de Abreu – Sé
Instrumentos musicais	Rua do Seminário – República
	Rua General Osório – República
Eletroeletrônicos	Rua Santa Ifigênia – República
Artigos em couro	Rua do Arouche - República
Discos raros	Rua 24 de Maio - República
	Rua 7 de Abril – República
Material fotográfico	Rua Conselheiro Crispiniano – República
	Rua 7 de Abril – República
Jóias, semijoias, bijuterias e ferramentas para joalheiros	Rua Barão de Paranapiacaba – Sé
Óleos e essências de perfumes	Rua Silveira Martins - Sé
Ouro bruto, pedras preciosas e semipreciosas	Rua José Bonifácio – Sé
	Rua Barão de Itapetininga – Sé
Uniformes, coletes a prova de bala e insígnias	Avenida Tiradentes – Bom Retiro
	Rua João Teodoro – Bom Retiro
Utilidades domésticas	Rua Direita – Sé
Vestidos de noiva e afins	Rua São Caetano – Bom Retiro
Antiquários	Praça Dom Orione – Bela Vista
Hortifrutigranjeiros	Rua da Cantareira – Sé
Motos, acessórios e peças	Rua dos Gusmões - República
	Rua Barão de Limeira – Santa Cecília
	Rua General Osório – República
Ervas medicinais e homeopáticas	Praça da Sé – Sé
Flores	Largo do Arouche - República
Móveis usados	Praça Marechal Deodoro – Santa Cecília

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

Identificam-se, a partir do quadro acima, 31 especialidades diferentes, nas quais se encontram 44 logradouros distintos. Essa diferença ocorre em função de algumas ruas concentrarem mais de uma especialidade (como a Rua General Osório, por exemplo, que possui comércio de motos, bem como de instrumentos musicais) e, especialidades que se repetem em diferentes ruas.

De acordo com o guia de compras da SPTuris, existem mais de 50 temáticas de consumo na cidade, concentradas em ruas, avenidas e praças. Ao se observar as demais temáticas que não estão localizadas na área de estudo, observa-se a existência de comércio popular na região do Brás, que fica bastante próximo da subprefeitura da Sé, e, logradouros destinados para o comércio de luxo, situados na zona oeste da cidade, conforme se observa abaixo:

- **Barcos e *Jet-skis*:** Avenida dos Bandeirantes - Itaim Bibi;
- **Automóveis e motos importadas:** Avenida Europa - Pinheiros;
- **Ateliê de artes:** Rua Fidalga - Pinheiros;
- **Grifes internacionais:** Rua Oscar Freire - Jardim Paulista.

Evidente que também se encontram produtos de luxo na região central, como é o caso da Rua Consolação, onde se podem comprar luxuosos lustres, bem como a Rua José Bonifácio, que concentra ouro e pedras preciosas. No entanto, a característica principal da região central é o comércio popular. A paisagem dessas ruas, avenidas e praças evidencia esse aspecto, já que é marcada por calçadas desalinhadas, diversos ambulantes nas imediações, além do fluxo intenso de pessoas e veículo – que disputam as ruas, já que as calçadas são curtas (o que não ocorre na Rua Oscar Freire, por exemplo, onde as calçadas são largas e limpas e a afiação é subterrânea – nesse caso, a estética da paisagem torna-se, também, uma atração), conforme se observa nas figuras 7 e 8.

Figura 7 – Rua 25 de Março

Fonte: Apontador (2017).

Figura 8 – Rua Oscar Freire

Fonte: Veja São Paulo (2017).

Conforme discutido no capítulo 2, é possível analisar o espaço urbano nos países da América Latina a partir da teoria dos circuitos da economia urbana de Milton Santos, que avalia a dispersão da modernização tecnológica no espaço, influenciada pelas variáveis: informação e consumo. Nesse sentido, acredita-se que grande parcela do centro de São Paulo está inserida no contexto do circuito inferior da economia urbana, uma vez que os produtos e serviços oferecidos para o consumo são de cunho tradicional, com poucos aspectos modernos (os produtos modernos ou “atuais” comercializados na região central geralmente são falsificados). Corroborar ainda com essa afirmação o fato de que grande parte dos produtos disponibilizados, sobretudo as confecções de roupas do Bom Retiro, são produzidos localmente, com pouca tecnologia empregada, além do modelo tradicional de trabalho, marcado por imigrantes, cuja mão de obra é mais barata. É necessário, porém, uma análise mais detalhada sobre essas questões, pois, mesmo na região central, existem porções do espaço onde está mais presente o circuito superior, com produtos e serviços mais modernos. A esse respeito, Ortigoza (2010, p. 218) destaca que:

Assim, São Paulo se revelou a mais complexa de todas as metrópoles estudadas [São Paulo, Lisboa, Dubai e Seul], pois consegue reunir, em sua dinâmica comercial, o que há de mais moderno, rico e global, e o que há de mais depreciado e pobre. Temos uma paisagem de consumo que revela um circuito superior, com forte elitização, demonstrado, por exemplo, pela Rua Oscar Freire e pelo *Shopping Cidade Jardim*, e outro circuito inferior, representado pela proliferação do setor informal da economia, no seu centro

tradicional. Cabe ressaltar que o próprio centro é bastante diversificado, pois além de grande concentração do comércio informal e do pequeno comércio, reúne também grandes estruturas comerciais modernas.

No que se refere ao turismo nesses ambientes, observa-se o poder de atração que essas ruas desempenham, já que muitos comerciantes (formais e informais) de outras cidades e estados do país viajam para São Paulo para comprar mercadorias para suas lojas e revender em sua cidade de origem. Nessa situação, o desempenho econômico gerado por essa prática é bastante elevado, no entanto, do ponto de vista da experiência turística, esses viajantes, que costumam visitar a cidade com frequência, já que precisam repor seus estoques de mercadoria, acabam se familiarizando com o espaço, ou seja, a viagem deixa de ser algo extraordinário, ou, nas palavras de Nelson Graburn, “profano”, e torna-se parte do roteiro habitual da pessoa. Para esse público, portanto, a existência de outros atrativos da cidade passa despercebido, o que, pode ser considerado um potencial a ser explorado, através da oferta de roteiros turísticos curtos, dinâmicos e variados. Além disso, muitos desses viajantes de compras realizam a viagem no modelo “bate-volta”, sem pernoitar na cidade. Para aqueles que ficam mais de um dia na cidade, a oferta de meios de hospedagem da região central, destinada a esse público, é composta por hotéis de categorias inferiores, com diárias mais baixas.

Com relação à oferta de *Shoppings*, a região central não se destaca, pois é servida apenas com dois: *Shopping Light*, localizado no Viaduto do Chá, e o *Shopping Pátio Higienópolis*, situado no bairro Higienópolis, ambos inaugurados em 1999 (GREGÓRIO; SILVA, 2006). Esses dois exemplos já são suficientes para mostrar a disparidade de consumo da região. Enquanto o segundo foi inaugurado com seis salas de cinema e uma sala de teatro (Teatro Folha), o primeiro, não apresentava nenhuma estrutura de lazer. De acordo com as autoras, o *Shopping Light* concentra maior oferta de lojas âncora⁷, o que não ocorre no *Shopping Pátio Higienópolis*, cujo público tem preferência por lojas especializadas e de grife.

Vale ressaltar que o *Shopping Light* está instalado no edifício Alexandre Mackenzie, Patrimônio Histórico tombado pelo CONDEPHAAT em 1984 (processo 22803-83). O edifício foi inaugurado em 1929 como sede da empresa The São Paulo Tramway Light and Power Co. Ltd. e representa grande valor arquitetônico e ambiental da região do Vale do Anhangabaú,

⁷ “Lojas âncora são lojas utilizadas no ‘mix’ dos shoppings para atrair público, ocupam áreas maiores que as lojas satélites. Ex: Ponto Frio, Marisa, entre outras” (GREGÓRIO; SILVA, 2006, p. 36).

pois fica em frente ao Teatro Municipal, ao lado do Viaduto do Chá e, próximo da Prefeitura Municipal de São Paulo (situado no edifício Matarazzo), todos já são patrimônios tombados.

A localização do *Shopping Light* se insere em um importante espaço de transição de pedestres, no eixo que liga o centro velho (triângulo histórico) e o centro novo (Praça da República), a cerca de 230 metros da estação Anhangabaú do metrô. O fluxo de pessoas circulando nessa região é intenso, onde transitam, sobretudo, trabalhadores da região central, além de turistas e excursionistas. Nesse cenário, o *Shopping* apresenta-se como um espaço para alimentação dos trabalhadores locais, bem como a utilização de serviços diários (academia, bancos, telefonia móvel, entre outros). Como serviços voltados ao turista, encontram-se quatro agências de câmbio e duas agências de viagem.

Existe ainda, uma iniciativa da gestão do *Shopping* na oferta de *walking tours* (passeios turísticos a pé). Os passeios são gratuitos e ocorrem no último domingo do mês. São duas opções de passeio: o primeiro pelo centro histórico e o segundo pelas instalações do *Shopping*, conforme se observa na figura 9:

Figura 9 – Programação *Free Walking Tour Shopping Light*

PROGRAMAÇÃO

Tour pelo centro de São Paulo
Último domingo do mês, das 11h às 13h30

Tour pelo Shopping Light
Último domingo do mês, das 14h30 às 15h30

PASSEIOS GRATUITOS

Informações pelo telefone: 11 3154-2299
ou no Atendimento ao Cliente (piso térreo)

SHOPPINGLIGHT
FREEWALKINGTOUR

Fonte: *Shopping Light* (2017).

O *Shopping* Pátio Higienópolis por sua vez, segue a proposta de um ambiente elitizado, bem iluminado e climatizado, onde os problemas do caos da cidade não se fazem presentes, tampouco são percebidos. De acordo com o *website* do *Shopping*, a sua edificação remete à arquitetura europeia clássica do século XIX e se insere na paisagem urbana do bairro Higienópolis, que é marcado pelos casarões históricos tombados, praças e ruas bem arborizadas e limpas. Sua construção, na década de 1990, foi conflituosa, já que os moradores do bairro, na época, se opuseram à construção do *Shopping* com as seguintes justificas: comprometimento do sistema viário, que não suportaria maiores fluxos de veículos e a

descaracterização da paisagem urbana da região. Entretanto, a obra foi concluída e, atualmente, o *shopping* faz parte do cenário da região, é frequentado pelos moradores locais, que representam 51% dos consumidores, segundo pesquisas do Grupo Malzoni (responsável pelo *shopping*).

Apesar da relativa aceitação por parte dos residentes do bairro, existem diversas críticas a respeito das características arquitetônicas do *shopping*, que está em desconformidade com o padrão do bairro. Além disso, uma série de questões de cunho jurídico recai sob o *shopping*. Em 2005, a administração do *shopping* comprou o imóvel vizinho, um casarão tombado como Patrimônio Histórico, datado da década de 1920, que estava nas mãos do Estado. O arremate do imóvel foi feito por 19,55 milhões de reais, pouco acima da oferta mínima, 19,54 milhões de reais – a administração do *shopping* foi a única empresa a concorrer no leilão (BALAZINA, 2005).

A compra do imóvel ao lado foi parte do processo de ampliação da estrutura do *shopping*, que buscava criar novos elevadores, aumentar as vagas no estacionamento e criar novos espaços para consumo. Da compra do terreno com os imóveis tombados até a aprovação para as obras de ampliação do *shopping*, novos conflitos foram gerados, sobretudo no âmbito da legislação. Em 2009 as obras no imóvel foram aprovadas pelo CONPRES P e, em 2010, as novas alas do *shopping* foram inauguradas (ROMANI, 2010). De acordo com BALAZINA (2005), algumas das obrigações do comprador são:

- Restaurar e preservar o casarão de cinco pavimentos, que é tombado na esfera estadual (CONDEPHAAT) e municipal (CONPRES P);
- Ceder gratuitamente, por um período de 20 anos, um dos cinco andares da casa, correspondente a 537 m² do total de 2.463 m² do imóvel – o equivalente a 21,80% do espaço – ao Estado, para uso cultural; e,
- Disponibilizar 16 vagas de estacionamento e uma vaga para carga e descarga, para uso do novo órgão estadual que ocupará a área cedida – por um período de 20 anos, também.

Ficou a cargo da Secretaria da Cultura a definição do órgão que ocuparia o imóvel cedido e o abrigaria para visitação pública ao término das obras de restauração (BALAZINA, 2005). Atualmente as obras de restauração estão em andamento e a previsão é abertura do casarão ao final do ano de 2017, conforme informações prestadas pelo serviço de concierge do *shopping*.

A possibilidade de leiloar esse tipo de bem foi criada pela lei nº 11.688, de 19 de maio de 2004, que instituiu o programa de Parcerias Público-Privado (PPP) e assim, estabelece os mecanismos de colaboração do setor privado e seu capital para a implementação de políticas públicas. Em outras palavras, as PPPs permitem que o setor privado possa, legalmente, fazer aquilo que é papel do Estado.

No caso do bem tombado que foi comprado pelo *Shopping* Pátio Higienópolis, acredita-se que a obrigação em ceder o espaço por 20 anos é pouco tempo, visto o ganho que o *shopping* terá com novas instalações. Com o restauro e abertura do casarão para visitação (o que é muito positivo para o restaste histórico e cultural do município), vai atrair turistas e visitantes para a região, trazendo, com isso, maior fluxo de pessoas consumindo no *shopping*, o inverso também ocorre, os consumidores e frequentadores do *shopping* também tendem a se tornar demanda de visitação do casarão.

Assim que aberto, o casarão tombado será um novo atrativo turístico da região, com forte poder de atração, dadas suas características históricas, datadas de 1930, com artefatos decorativos históricos e vindos e/ou inspirados em diferentes regiões da Europa. O principal público a se beneficiar desse equipamento cultural serão os moradores do bairro Higienópolis, o que é muito positivo, entretanto, pensando em uma escala um pouco maior, que envolve a região de estudo desta pesquisa, a subprefeitura da Sé, observa-se que esse equipamento cultural aberto ao público estará anexado a um espaço de consumo Classe A, fato esse que se apresenta como uma barreira e fortalece a segregação sócioespacial já existente na região.

Uma terceira categoria que se relaciona com o turismo de compras na região central são as feiras de artesanato – que também poderiam ser analisadas sob a perspectiva da oferta cultural. A área de estudo conta com sete feiras de artesanato, conforme se apresenta no quadro 4.

Quadro 4 – Feiras de artesanato na subprefeitura da Sé

NOME	DIAS E HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO
Feira José Bonifácio	Quinta, sexta e sábado das 9h às 17h
Feira Mercado das Artes	Domingo das 8h às 15h
Feira da Liberdade	Sábado e domingo das 9h às 19h
Feira da Praça da República	Sábado e domingo das 9h às 17h
Feira de Artes e Antiguidade	Domingo das 10h às 17h
Feira de Artesanato da Semab	Sexta das 8h às 17h
Feira de Antiguidades do Bixiga	Domingos das 8h às 18h

Fonte: adaptado de SPTuris (2011).

Vale ressaltar que, no caso de São Paulo, as feiras de artesanato representam um importante elemento da oferta turística, mas que funciona independente do turismo, já que é uma prática cultural da organização da cidade, embora, o desenvolvimento do turismo de compras nesses espaços pode trazer benefícios socioeconômicos para os artesãos, no sentido de possibilidade de aumento do número de vendas, bem como da maior exposição e reconhecimento do seu trabalho. Para o turista, é um espaço que oferece, além dos produtos e souvenirs produzidos localmente, uma experiência de vivência local, contato com a comunidade no momento de convívio social, já que elas são práticas estabelecidas na comunidade, que vem ocorrendo há cerca de 30 anos, como é o caso da Feira da Liberdade, por exemplo.

No que se refere ao planejamento do turismo em São Paulo, uma análise dos PLATUMs da cidade mostrou que o reconhecimento do potencial de compras está presente desde o primeiro plano, 1999-2001. Nesse plano, uma das metas é “Revitalizar os pontos de interesse turístico da cidade, além de criar e fomentar novos pontos de atração” (PLATUM 1999-2001, p. 49). Entre as estratégias traçadas para se atingir essa meta, encontra-se a seguinte: “Estimular a construção de novos centros de compras especializados, além de incrementar e orientar sua divulgação” (PLATUM 1999-2001, p. 49). Três ações são definidas para dentro dessa estratégia:

- Publicar guia de compras oficial da cidade;
- Construir novos terminais turísticos de compras em polos de grande concentração comercial da cidade;
- Promover eventos de divulgação sobre turismo de compras.

Nos demais planos que se sucederam, existe o reconhecimento do turismo de compras, porém não apresentaram novas estratégias para esse seguimento.

O PLATUM 2011-2014 trouxe essa discussão mais densamente, uma vez que identificava o turismo de compras como um segmento secundário a ser explorado nas ações da SPTuris, junto com os segmentos de saúde, estudos, gastronomia e LGBT. O referido plano reconhece um volume de 2,5 milhões de turistas que fazem compras em São Paulo e apresenta a oferta de consumo que a cidade dispõe: “240 mil lojas, 79 *Shopping* centers e 59 ruas de comércio especializado em 51 segmentos” (PLATUM, 2011-2014, p. 55).

Em uma pesquisa sobre o comportamento de consumo da demanda turística em São Paulo, referente ao ano de 2009, foi utilizada para definir os segmentos de mercado alvo do

planejamento, com o foco claro de melhorar o desempenho econômico da atividade. De acordo com a pesquisa, o perfil do turista do segmento de compras é composto pelo seguinte quadro: 93,2% de brasileiros, 52,8% feminino, 50% com nível superior, permanece em média três dias na cidade, apresenta gasto total de R\$ 1.433,12 na viagem e gasto médio diário de R\$ 477,70. Entretanto, segundo a própria pesquisa, o aspecto compras é considerado por todos os segmentos de turistas (primários e secundários) como motivação na viagem à São Paulo.

Essa informação é encarada pelo plano como um fator a ser trabalhado de forma integrada com roteiros e atividades que motivem o aumento do gasto do turista na cidade, seja nas atividades turísticas, no comércio em geral, mas, sobretudo, no aumento da permanência do turista na cidade. No PLATUM 2015-2018, apresenta o segmento de compras sem grande destaque, evidenciando novamente as ruas de comércio especializado, os *Shoppings* e as feiras de artesanato.

4.3 Distribuição espacial dos elementos que compõem a oferta turística do centro de São Paulo

Estudar a distribuição espacial da oferta turística na área de estudo (Subprefeitura da Sé) fez parte dos objetivos específicos dessa pesquisa. A partir da identificação dos elementos territoriais (fixos) promovidos pela gestão do municipal do turismo e sua localização no espaço, foi possível realizar mapas temáticos e analisar algumas relações espaciais. Entende-se, desta forma, que a localização dos atrativos no espaço configura a materialização do turismo na dimensão espacial, uma vez que a existência de atrativo é um dos critérios essenciais para que ocorram deslocamentos de turistas para determinado lugar, e, em sequência o desenvolvimento de estrutura turística no seu entorno. Os outros critérios são a existência de meios de hospedagem, de acessos, a promoção turística e a organização do turismo no município.

A identificação dos atrativos se deu a partir de consultas aos materiais promocionais da SPTuris (São Paulo Ponto a Ponto; Mapa Turístico do Centro e Mapa Turístico Geral). Esse material é fornecido aos turistas nas Centrais de Informações Turísticas (CITs) da cidade, nos *kits* promocionais, nas feiras que a empresa participa e também estão disponíveis para *download* na página de imprensa da SPTuris (<http://imprensa.spturis.com.br/download-de-materiais>).

A leitura e análise dos materiais citados permitiu a identificação de 76 atrativos (apêndice A) divulgados pela gestão do turismo presentes na área de estudo – Subprefeitura

da Sé. A pesquisa em busca de identificar os atrativos da oferta turística do centro suscitou algumas reflexões sobre a organização do turismo em relação à categorização dos atrativos ou classificação em tipologias. Observou-se que a SPTuris organiza os atrativos em algumas categorias:

- Parque e Área Verde;
- Aquário;
- Arquivo Histórico Geográfico;
- Autódromo;
- Arquitetura Civil
- Galeria de Artes;
- Biblioteca;
- Biblioteca;
- Centro Cultural;
- Histórico;
- Local de Interesse Histórico
- Museu;
- Arquitetura Religiosa;
- Mercado;
- Arquitetura Funerária;
- Instituição de Ensino;
- Mirante;
- Centro de Compras;
- Teatro;
- Estádio;
- Hipódromo;
- Instituição de Pesquisa;
- Sambódromo;
- Planetário;
- Zoológico.

Essa categorização é confusa, pois mistura a natureza do atrativo, como Arquitetura Religiosa, Histórico e Arquitetura Civil, por exemplo, com a sua própria denominação, como Aquário, Zoológico, Mirante e Instituição de Pesquisa, por exemplo. Tentou-se, portanto, fazer uma categorização dos atrativos da área de estudo para ter análises mais ricas, entretanto, alguns entraves conceituais e práticos dificultam essa categorização.

Um dos principais entraves foi o fato de que, enquanto alguns atrativos pertenciam a mais uma categoria ao mesmo tempo, outros atrativos se enquadravam em uma única categoria. Seria necessário um trabalho de hierarquização dos atrativos para propor qual a categoria que o atrativo melhor se encaixa, o que poderia ser bastante falho na perspectiva da individualidade da preferência e motivação dos turistas. Tal trabalho não faz parte desta pesquisa, portanto, optou-se por não categorizar os atrativos.

Para compor os mapas temáticos sobre a oferta turística do centro e fazer as análises espaciais, após a identificação dos 76 atrativos que compõem a oferta turística do centro de São Paulo e a coleta das respectivas localizações no espaço, foi utilizado o *software* ArcGis 10.5, um Sistema de Informações Geográficas (SIG), para o geoprocessamento dos dados. Desta forma, os dados georreferenciados foram plotados em um mapa da área de estudo (mapa 1), juntamente com outras camadas que, sobrepostas umas às outras, permitem fazer uma representação virtual do mundo real, e assim, realizar análises das relações espaciais dos objetos do mapa.

Mapa 1 – Atrativos turísticos na Subprefeitura da Sé

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

O mapa número 1, entre seus atributos representados, indica a distribuição dos atrativos turísticos na região da Subprefeitura da Sé. O efeito da densidade revela maior concentração nos distritos da Sé e República, bem como, as porções do espaço com menor registro da oferta, que foram registrados nos distritos da Liberdade e Cambuci. Partindo para análise quantitativa, o gráfico 1 mostra a variação do número de atrativos por distrito. Embora o distrito da República esteja classificado em área de grande densidade, o distrito da Sé apresenta quase o dobro de atrativos. Essa informação é significativa para pesquisa, pois essa região apresenta-se como uma complexa célula da cidade, cuja obsolescência em termos econômicos e abandono por parte do poder público a tornou um lugar socialmente degradado, onde o risco da violência se faz presente. Na contemporaneidade, esse é o contexto social de uma região que concentra alta densidade de atrativos turísticos.

Gráfico 1 – Variação do número de atrativos por distrito

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

Umas das formas de se analisar a concentração dos atrativos no espaço é através da densidade de pontos. No mapa 2, após a aplicação da ferramenta de análises espaciais “Densidade de kernel”, foi possível identificar manchas, em diferentes tonalidades, que indicam a concentração de atrativos considerando o número e a proximidade de pontos. Percebe-se, claramente, que o eixo de conectividade do distrito da Sé abrange maior parte do território, enquanto que a mancha do distrito República

abrange pequena parte do território, atingindo tonalidade que se uniformiza ou se padroniza na totalidade do recorte.

Mapa 2 – Densidade de Atrativos Turísticos – Subprefeitura da Sé

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

É importante identificar as regiões que concentram maior quantidade de atrativos turísticos e sua proximidade, pois assim definem-se os lugares onde provavelmente haverá maior fluxo de turistas. Essa informação permite a realização de pesquisas sobre o turismo urbano em uma microescala, sendo possível identificar impactos da ação do turismo no espaço, no comércio local, na paisagem, no comportamento dos indivíduos (consumidores do espaço), e uma série de outros estudos que fornecem subsídios para o monitoramento da atividade, assim como, para elaboração de planos e projetos de melhoria de infraestrutura.

É possível identificar duas porções do território que concentram maior número de atrativos e mais próximos entre si. A maior concentração – faixa de azul mais escuro –, entretanto, teve uma única ocorrência, na região do núcleo mais central da cidade, onde fica a Praça da Sé e seu entorno, compreendendo um total de 15 atrativos. Observa-se também a formação de anéis entorno dessa concentração central cor azul

mais escuro. Conforme esses anéis vão se abrindo, a densidade de atrativos diminui. No entorno da mancha mais escura, encontra-se ainda outros 16 atrativos, localizados nos anéis que circulam a concentração maior, o que pode ser observado na figura 10.

Figura 10 – Concentração de atrativos na região da Sé

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

Considerando que a cidade teve sua origem no centro e seu crescimento ocorreu de forma gradual a partir da expansão territorial dos bairros no seu entorno, o turismo urbano na região central tem um apelo histórico e arquitetônico muito forte. Essa condição é indicativa que essa lógica de concentração dos atrativos siga a lógica de expansão da cidade, que cresceu a partir do centro em direção aos bairros. Embora não faça parte da pesquisa, com base em alguns registros, é possível inferir que talvez exista uma conexão entre a data dos atrativos que são patrimônio histórico e sua dispersão no território, com os atrativos mais antigos localizados na região mais central. Essa percepção se deu a partir das observações realizadas na área de estudo, onde se destacam as características arquitetônicas dos edifícios, que marcam distintos períodos da urbanização da cidade e a expansão de seu centro.

Observa-se, também, que o núcleo da concentração maior de atrativos ocorre no tradicional e conhecido triângulo histórico, marcado pelos largos São Bento e São Francisco e a Praça da Sé, de onde a cidade surgiu e se expandiu, e onde estão inseridos importantes símbolos da história da cidade, como o Pateo do Collegio e o Solar da Marquesa de Santos, por exemplo.

Destaca-se, ainda, que, nessa região, há forte presença de transeuntes, por conta dos calçadões do eixo centro velho-centro novo, construídos entre 1975 e 1978, conforme colocam Nakano, Campos e Rolnik (2004), que favorece o pedestre em detrimento dos veículos. Fator esse, que de acordo com autores, favorece o afastamento da elite (que prefere usar meios de transporte individuais ao coletivo) enquanto que beneficia a população mais pobre, que tem condições de usar as linhas de metrô e trem vindas de partes mais afastadas da cidade. Essa condição de maior presença das classes populares impacta a qualidade do comércio, que, conforme já discutido, é marcado pelo comércio informal.

A segunda concentração identificada a partir do mapa de densidade é menos representativa em termos de número de atrativos, pois está na quarta faixa de cor – azul claro. Trata-se de um conjunto de nove atrativos localizados na região da Luz, conforme se observa na figura 11. Essa região tem um altíssimo valor histórico para a cidade, o que pode ser observado pelos atrativos turísticos que ela concentra. De acordo com Campos (2005), a Luz foi o primeiro bairro residencial da cidade e a partir da segunda metade do século XIX, começaram a se erguer palacetes que abrigariam a elite da época.

Figura 11 – Concentração de atrativos na região da Luz

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

Pensando a conectividade espacial proposta por meio dos transportes à época, observam-se as estações da Luz e Júlio Prestes, por exemplo, que datam de 1867⁸ e 1938, respectivamente, cujas implantações estiveram associadas ao progresso, pois representava o avanço econômico do município. A intensificação do uso da ferrovia acarretou em mudanças na dinâmica espacial no bairro, sobretudo nos entornos das estações, que passaram a ter maior fluxo de pessoas. Isso provocou também o crescimento do comércio nas redondezas.

Ruídos, odores e tráfego são apontados por Campos (2005) como fatores que motivaram a saída das elites, que passaram a residir em bairros, de alta classe, mas, mais tranquilos, como Campos Elíseos, Higienópolis, Liberdade e entorno da Avenida Paulista, recém-inaugurada.

⁸ O edifício que abriga a estação da Luz como é visto hoje data de 1901, entretanto, sua inauguração e funcionamento datam de 1867, conforme coloca Campos (2005, p. 50), “Inaugurada em 1867, como uma pequena construção térrea, a estação adquiriu a forma de um sobrado de singelas linhas neoclássicas em 1880, até transformar-se 20 anos depois no vasto e imponente edifício que vemos hoje, infelizmente atingido por um incêndio em 1946”.

Esse registro confirma ações de segregação espacial ditados por via da especulação, onde, geralmente, o poder público perde o interesse na gestão de determinadas áreas da cidade, tornando os elementos que podem maximizar o uso do espaço em elementos, perturbadores da dinâmica urbana em determinados bairros. A ferrovia, à época vista como elemento integrador, na contemporaneidade é vista como perturbadora para qualidade e padrão imposto às áreas mais valorizadas da cidade.

Atualmente, ambas as estações (Luz e Júlio Prestes) são Patrimônio Histórico tombado pelo CONDEPHAAT e permanecem em funcionamento enquanto estação de embarque e desembarque de passageiros. A estação da Luz, inclusive representa um dos principais nós da rede de metrô e trem da cidade, com conexões de linhas de várias direções da região metropolitana de São Paulo. Os seus entornos representam, atualmente, lugares praticamente inóspitos, resultado do descaso do poder público. Novamente observa-se uma região com grande potencial para o turismo no centro de São Paulo em estado de deterioração sócioespacial.

O Parque da Luz, que fica em frente à estação de trem, é outro elemento que também demonstra o apelo histórico da região, sendo hoje, o parque mais antigo da cidade, cuja abertura ao público data de 1825, no período do Brasil Império. Pouco mais afastado, cerca de 500 metros do parque, localiza-se outro símbolo histórico, que é apresentado como atrativo turístico, o Mosteiro da Luz, cuja feição data de 1788 e mantém o uso pelo qual foi construído até os dias atuais – é Patrimônio Histórico tombado pelos órgãos IPHAN, CONDEPHAAT e CONPRESP.

A região também apresenta equipamentos bastante representativos da cidade, como a Pinacoteca do Estado, o Museu da Língua Portuguesa⁹ e a Sala São Paulo, com poder de atratividade turística. Outros equipamentos, como o Memorial da Resistência de São Paulo, o Arquivo Histórico Municipal, o Museu da Polícia Militar, a Fundação Energia e Saneamento, entre outros, constituem importantes espaços de preservação da memória da cidade, importante, sobretudo, para a população da cidade.

Com uma oferta turística de relevância histórica e cultural e bastante representativa para a população local, a região da Luz é um espaço de grandes conflitos sociais. Um bairro que surgiu como residência das elites e de paisagem marcada pelos palacetes, vai perdendo, já no início do século XX, o seu poder de área nobre, até chegar à situação de degradação social que se encontra atualmente.

⁹ Atualmente o Museu encontra-se fechado para restauro por conta do incêndio de 2015.

Além das questões que foram consideradas problemáticas com a intensificação do uso da ferrovia, ações do Estado sobre o espaço da região da Luz são identificadas em vários trabalhos como fatores que influenciaram, sobremaneira, na degradação sócio-ambiental-espacial do bairro. Corroborar com essa afirmação Cardoso Filho (2013, p. 224), que ainda apresenta uma perspectiva sobre a questão da degradação espacial e sua relação com movimento das elites e as políticas públicas e sua ausência.

A mudança de moradores na região central não pode ser vista como uma degradação, pois isto seria elitizar a discussão de urbanidade por afirmar que só onde mora rico é bom e onde os mais pobres predominam é ruim. Apesar de se observar, na prática, que os bairros ou áreas centrais com maior incidência de pobres sejam esteticamente desagradáveis, isto não se deve associar à pobreza dos moradores, mas à ausência de políticas públicas para estas regiões que, predominantemente na cidade de São Paulo, sempre preferiram dispendar maiores recursos para os bairros mais abastados da cidade.

O autor destaca que, mesmo a elite residindo em outros, o Parque da Luz continuava sendo um espaço de lazer da população da cidade, e com seus cafés e ruas bem diferentes de como é hoje, bastante arborizadas, tinha forte poder de atração de visitantes. “Até 1911, foi o jardim da Luz o preferido das elites paulistanas, perdendo seu lugar com a construção do restaurante do Teatro Municipal, para onde foram transferidas as elites e a vida social da cidade” (CARDOSO FILHO, 2013, p. 225).

Foi a partir de da segunda metade do século XX que o bairro da Luz começou a se tornar um lugar degradado e perigoso. Com a criação do Parque Água Branca, no final da década de 1920, boa parte das atividades que se concentram no Parque da Luz foram transferidas, diminuindo assim, o seu uso pelas elites.

Durante a transição do século XIX para o século XX a cidade de São Paulo viu sua população aumentar sem igual, e para acomodar tanta gente, cortiços começaram a fazer parte do cenário urbano da região central, exceto no bairro da Luz, o qual não era permitido a construção de cortiços, permaneceu como área nobre até 1930, quando passou a sofrer grandes transformações.

A ferrovia que uma vez era tida como progresso, perdeu seu glamour para os bondes elétricos e depois para o automóvel. O desenvolvimento desses modais de transporte, sobretudo o último, causou verdadeira transformação urbana na cidade através das obras viárias e impulsionou o crescimento populacional.

Diversas ações, programas e projetos do poder público realizados na Luz, e no centro em geral, são apontados nos estudos e pesquisas como sendo elitistas e segregadores, dos quais, destaca-se o projeto Nova Luz, proposto no final de 2005 com o objetivo de desenvolver a região através da atração dos negócios, serviços e comércio (FRÚGOLI JUNIOR; SKLAIR, 2009). O projeto Nova Luz claramente tem uma ação gentrificadora, pois, prevê a desapropriação e demolição de edifícios para construção de equipamentos culturais, complexos de lazer e entretenimento, espaços de compras e habitações de alto padrão. Seria, muito provavelmente, um espaço onde o turismo desempenharia seu poder econômico acima de tudo.

O projeto Nova Luz foi um desastre político e não teve sucesso na captação de capital imobiliário. Algumas ações efetivadas pelo poder público, ainda na gestão de Kassab, configuraram-se através da força policial na região da cracolândia. Mais recentemente, assistiu-se um novo episódio de brutalidade na região, comandada pelo atual prefeito João Dória Junior, que tenta implantar uma política de desestatização na cidade. A ação de Dória na cracolândia, realizada de forma violenta, com prisão de traficantes, internação de usuários de drogas, demolição de edifícios (um deles com moradores dentro) e isolamento de outros que eram utilizados por famílias pobres é um sinal da tentativa de retomada do projeto Nova Luz, que, nas palavras de Rolnik (2017, sem página) “foi rejeitado e derrotado pela população e não foi posto em prática”. A pesquisadora ressalta o papel gentrificador das ações do Estado na região da Luz. O projeto Nova Luz, agora convertido em PPP busca oferecer habitações destinadas às famílias com renda acima de seis salários mínimos, não reflete as necessidades dos reais moradores do bairro.

4.3.1 Relações entre os atrativos turísticos e as estações de metrô

Partindo da distribuição espacial dos atrativos turísticos e da localização das estações de metrô e trem e considerando a importância destes para o deslocamento do turista, realizaram-se operações espaciais no SIG para verificar suas relações. Para a realização dessa análise, foi utilizada a operação espacial buffer, que consiste em demarcar uma área no entorno de determinados elementos e, com isso, contabilizar a ocorrência de outro elemento que está inserido na área do buffer.

A proposta é analisar a relação entre o número de atrativos turístico e a localização de uma estação de metro, portanto, foram realizadas cinco operações de

buffer, de 100 a 500 metros, com intervalo de 100 metros, em torno das estações de metrô, para em seguida, contabilizar o número de atrações contidas em cada uma das faixas de buffer, conforme pode ser visualizado no mapa 3.

Mapa 3 – Áreas de influência das estações de metrô e trem (Buffer de 100, 200, 300, 400 e 500 metros)

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

Na tabela 2 apresentam-se as estações de metrô e trem que fazem parte da área de estudo e a contagem do número de atrativos em cada buffer (100, 200, 300, 400 e 500m).

As estações Vergueiro, Consolação, Marechal Deodoro e Paulista não apresentaram a existência de nenhum atrativo no seu entorno, em todas as faixas de buffer. Isso não indica a inexistência de atrativo nessas regiões, mas elas atendem a oferta de atrativos da região central. As estações que ficam na Avenida Paulista, por exemplo, contam com vários atrativos no seu entorno, como o MASP, o Parque Trianon, a Casa das Rosas, entre outras, mas que não pertencem à área de estudo, tanto do ponto de vista territorial quanto com relação à sua natureza, organização e gestão.

Tabela 2 – Número de atrativos na área de influência das estações de metrô

ESTAÇÃO METRÔ E TREM	Nº DE ATRATIVOS CONTABILIZADOS				
	BUFFER 100 METROS	BUFFER 200 METROS	BUFFER 300 METROS	BUFFER 400 METROS	BUFFER 500 METROS
ARMÊNIA	00	00	00	00	01
TIRADENTES	02	03	03	04	06
LUZ	00	00	03	03	03
SÃO BENTO	01	04	05	07	18
SÉ	01	03	08	12	16
LIBERDADE	01	02	02	04	06
SÃO JOAQUIM	00	00	01	02	02
VERGUEIRO	00	00	00	00	00
CLINICAS	00	00	01	01	01
CONSOLAÇÃO	00	00	00	00	00
TRIANON – MASP	00	00	01	01	01
BRIGADEIRO	00	00	01	01	01
PEDRO II	00	00	00	00	01
ANHANGABAÚ	00	02	08	11	15
REPÚBLICA	01	02	02	03	07
SANTA CECILIA	01	01	01	02	02
MARECHAL DEODORO	00	00	00	00	00
PAULISTA	00	00	00	00	00
TOTAL DE ATRATIVOS SERVIDOS POR ESTAÇÕES DE METRÔ E TERM	07	17	36	51	80

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

Sete dos atrativos identificados neste estudo estão no raio de 100 metros de alguma das estações de metrô e trem, o que revela um número bastante reduzido, considerando a totalidade dos atrativos. Entretanto, ao considerar um raio de 500 metros das estações, o que pode ser percorrido a pé em alguns minutos, observou-se que, boa parte dos atrativos é coberta.

A partir da faixa de 300 metros, os buffers começaram a se interseccionar, e alguns atrativos foram contabilizados duas vezes, por estarem inseridos em mais de um dos buffers, portanto, os buffers de 300, 400 e 500m foram unidos em um único polígono, assim, os atrativos seriam contabilizados apenas uma vez, e, desta forma, foi possível estabelecer três áreas de influência das estações de metrô e trem em relação aos atrativos no seu entorno, conforme se observa no mapa 4.

Mapa 4 – Áreas de Influência das estações de metrô e trem em relação aos atrativos turísticos

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

Foram identificados 36 atrativos a 300 metros de alguma estação de metrô ou trem, 48 atrativos à distância de 400 metros de alguma estação e 52 atrativos na área de influência de 500 metros das estações, o que representa que 68,42% dos atrativos da região são servidos por alguma estação de metrô ou trem. As estações São Bento, Sé e Anhangabaú são as que apresentam o maior número de atrativos próximos, sendo a Estação da Sé a que mais recebe embarque de passageiros por mês, conforme os relatórios do Portal de Transparência do metrô.

A Sé foi, também, a estação ponto de partida dos cinco roteiros que a SPTuris oferecia a turistas e moradores através do programa “Turismetrô”, lançado em 2006 e desativado desde 2013. O programa era oferecia cinco roteiros turísticos no entorno de cinco estações de metrô: Liberdade; Luz; Paulista; Sé; e, República. A proposta era oferecer opções de passeios turísticos ao custo de um bilhete do metrô, o que possibilita ao morador local de baixa renda ter acesso ao turismo, praticando atividades em sua própria cidade e, desta forma, aumentando seu conhecimento sobre a história da cidade, bem como, oferecer ao turista (de diversas classes econômicas) um roteiro turístico oficial da cidade, compondo assim, um produto turístico. No quadro 5 apresentam-se os pontos pelos quais os roteiros passavam.

Quadro 5 – Roteiros do programa Turismetrô

Roteiro	Estação Destino	Atrativos visitados
Liberdade	São Joaquim	Templo Sukyo Mahikari
		Comunidade Budista Soto Zenshu
		Templo Maçônico
		Museu Histórico da Imigração Japonesa no Brasil
		Rua Galvão Bueno
		Rua Tomás Gonzaga
		Rua Américo Campos
		Portal Torii
		Igreja Santa Cruz dos Enforcados
		Ru dos Aflitos
		Capela Nossa Senhora dos Aflitos
		Praça da Liberdade
Luz	Luz	Estação da Luz
		Parque da Luz
		Café Pinacoteca
		Pinacoteca do Estado
		Museu de Arte Sacra / Museu do Presépio
		Mosteiro da Luz
Paulista	Consolação	Conjunto Nacional
		Parque Mário Covas
		Parque Trianon
		MASP
		Centro Cultural FIESP
		Prédio da Gazeta
		Instituto Pasteur de São Paulo
		Hospital Santa Catarina
		Grupo Escolar Rodrigues Alves
		Casa das Rosas

Sé	São Bento	Igreja de São Bento
		Largo São Bento
		Praça Antônio Prado
		Rua 15 de Novembro
		Rua do Comércio
		Largo do Café
		Praça do Patriarca
		Igreja de Santo Antônio
		Rua da Quitanda
		Centro Cultural Banco do Brasil
		Pátio do Collegio
		Capela do Beato Padre Anchieta
		Casa Nº 1 / Casa da Imagem
		Beco do Pinto
		Solar da Marquesa de Santos
		Centro Cultural da Caixa Econômica
		Praça da Sé
		Marco Zero
		Catedral da Sé
República	República	Praça da República
		Colégio Caetano de Campos
		Cine Marabá
		Bar Brahma
		Galeria Olido
		Avenida Ipiranga x Avenida São João
		Galeria do Rock
		Largo do Paissandu
		Igreja Nossa Senhora dos Homens Pretos
		Correios
		Vale do Anhangabaú
		Monumento a Carlos Gomes e Fonte dos Desejos
		Theatro Municipal (visita interna)
		Shopping Light
		Theatro Municipal - Semana da Arte Moderna
		Ladeira da Memória
		Praça Dom José Gaspar
		Biblioteca Mário de Andrade
		Avenida São Luís
		Edifício Copan
		Edifício Itália

Fonte: Adaptado do site do programa Turismetrô (2017).

(http://spturis.com/sistemas/turismetro/roteiro_liberdade.php).

O programa funcionava aos sábados e domingos, com visitas em dois horários, às 9h e às 14h, tinha uma média de público mensal de 700 pessoas e, chegou a atender, durante o período em que o programa esteve operando, 42 mil pessoas. Os passeios eram narrados por guias bilíngues – português; inglês; e, espanhol. O programa ocorria em parceria entre a SPTuris e o Metrô. Na estação da Sé, de onde partiam todos os roteiros, havia um balcão de informações (VALLE, 2013).

Em nota, a SPTuris anunciou que a desativação do serviço ocorreu por conta do vencimento do contrato de operação, que não foi renovado a tempo, mas que seria em breve, após ajustes no programa. O valor do contrato no ano anterior (2012) teria sido de R\$ 376.565,40 (VALLE, 2013).

Embora atualmente existam alternativas de roteiros percorridos a pé, como o *Free Walking Tour*, por exemplo, que é gratuito, são produtos oferecidos por empresas e não pelo poder público. No caso do *Free Walking Tour*, que é oferecido apenas em inglês, o participante é estimulado, no final do passeio, a contribuir de forma espontânea (o guia inclusive avisa um valor médio que os turistas costumam “doar”: R\$ 20). Isso não desmerece o trabalho realizado pela empresa, afinal de contas, a doação é espontânea, mas, não deixa de ser um segmentador e, trata-se de um produto interessante oferecido na região central, na Avenida Paulista e na Vila Mariana, cujo modelo de negócio é oportuno, criativo e vem crescendo gradualmente. Já formam atendidos mais de 58 mil pessoas, desde 2012, quando o primeiro roteiro foi oferecido, conforme informações disponíveis no site da empresa.

Existem ainda outras opções de roteiros no estilo pague o quanto o vale, outros no valor de R\$ 20, oferecidos por agências de receptivo. Entre as opções gratuitas, encontra-se o roteiro oferecido pelo *Shopping Light*, que ocorre apenas no último domingo do mês e o roteiro Caminhada Noturna, que acontece nas quintas-feiras, às 20h.

Ter um serviço oficial, gratuito, de roteiro turístico, oferecido por um órgão público, com mecanismos e ações que permitem atingir a população da cidade, inclusive os mais pobres é uma oportunidade de promover o turismo de forma mais social. O fato de o programa contar com um balcão de informações na estação de metrô Sé, local de intenso fluxo de pessoas, facilita o acesso de maior parcela da população, e, de turistas em passeio pela cidade, já que a estação da Sé é também um nó do modal ferroviário.

Não se sabe ao certo o motivo pelo qual o programa foi encerrado. Talvez tenha sido alguma questão operacional, caudado possivelmente por falha na gestão, mas enfim, não se pretende ficar especulando. Do ponto de vista dos benefícios que o programa proporcionava, percebe-se que o programa deveria ser ampliado, com a oferta de novos roteiros em outras estações (conforme observamos no mapa 4, mais da metade dos atrativos do centro estão num raio de 500 metros de alguma estação) e oferecido em mais dias da semana, ou em mais horários no final de semana, atendendo a um número maior de usuários.

4.3.2 A dinâmica espacial dos meios de hospedagem no centro de São Paulo

Para analisar a distribuição dos meios de hospedagem na área de estudo, um dos recursos, foi estabelecer contato com o Observatório de Turismo – departamento de pesquisas e monitoramento da atividade turística, da SPTuris –, que forneceu, através de *e-mail*, uma planilha com todos os meios de hospedagem do centro que possuem cadastro ativo com a SPTuris, o que não significa ser a totalidade de meios de hospedagem da região, já que, o controle dos hotéis independentes e menores, assim como dos *hostels* é uma realidade frágil no país e na cidade de São Paulo.

Foram identificadas 100 unidades amostrais, entre hotéis e *flats*, que estavam inseridas na área de estudo. Entrou-se em contato, via telefone, para coletar informações sobre o número de Unidades Habitacionais (UHs) do meio de hospedagem e o valor de uma diária em apartamento individual da tarifa balcão (buscou-se aplicar esse recorte a fim de padronizar uma pergunta que fosse aplicada a todos os hotéis e *flats*, sabendo que existe uma variação muito grande na configuração dos leitos e do tarifário).

Após esse processo, nove amostras foram descartadas devido a impossibilidade de contato por telefone, ou por que o responsável pelo empreendimento (proprietário ou gerente) não quis fornecer as respostas, mesmo sabendo que se tratava de uma pesquisa acadêmica, com os objetivos devidamente expostos. A amostra analisada correspondeu, portanto, a um total de 91 meios de hospedagem (apêndice B), dos quais, 83 são hotéis (91,20%), e o restante são oito *flats* (8,80%). Após a coleta dos dados, foi realizado o geoprocessamento da localização dos hotéis e *flats* e das informações de preço e número de UHs. O mapa 5 apresenta a dispersão dos hotéis na subprefeitura da Sé e, em seguida, no mapa 6, apresenta-se a variação espacial das informações coletadas com os hotéis.

Mapa 5 – Dispersão dos meios de hospedagem no centro de São Paulo

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

Mapa 6 – Variação no preço da diária e número de UHs nos meios de hospedagem

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

A diária média dos meios de hospedagem da região é de R\$ 172,54 (US\$ 55,15), variando de R\$ 64 a 757. 17 dos hotéis tem tarifa inferior a R\$ 100 e são aqueles concentrados na região da Santa Ifigênia, Campos Elíseos e Sé, concidentemente na região próxima ao espaço de maior concentração de atrativos do centro.

Observa-se, pelo mapa acima, a formação de um conjunto de meios de hospedagem que se localizam em direção à Avenida Paulista. À medida que os hotéis e *flats* estão mais próximos da Avenida Paulista, o valor da diária tende a ficar mais alto, embora o número de UHs não sofra alteração. Esse é um dos efeitos do deslocamento do CBD, do qual Teles (2006) analisou, cujo reflexo das ações do Estado e investimentos do capital imobiliário sobre o espaço rebatem no custo dos produtos e serviços ali oferecidos.

Com relação ao preço da diária por distrito, observa-se, no gráfico 2, que não existe muita variação. Os distritos Consolação e Bela Vista apresentam os maiores valores na diária e desvios padrões pequenos, indicando pouca variação, em comparação ao distrito Bom Retiro, onde está o bairro Luz, no qual a variação da diária é muito alta.

Gráfico 2 – Variação da diária dos meios de hospedagem por bairro

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

Obs.: O distrito Cambuci não contém meios de hospedagem registrado com a SPTuris.

O distrito Sé apresentou a menor diária cobrada e apenas dois hotéis. Essa é uma região muito significativa para o turismo, devido à alta densidade de atrativos turísticos e pelo seu apelo histórico. Essa região está classificada, de acordo com a predominância de uso do solo em 2015, como “Comércio e Serviço Horizontal”, conforme se observa no mapa 7.

Os meios de hospedagem do distrito República são os que apresentam maior estabilidade no valor da diária, com desvio padrão baixo. É nesse distrito que está disparadamente, a maior parte dos meios de hospedagem da subprefeitura da Sé, um total de 52 empreendimentos hoteleiros, conforme se observa no gráfico 3.

Gráfico 3 – Oferta de meios de hospedagem por distrito

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

No mapa 7 apresenta-se a dispersão dos meios de hospedagem sobre o uso predominante do solo, e no mapa 8 mostra-se, de forma mais aproximada, a região de maior concentração de meios de hospedagem (distrito República) e o uso do solo.

Mapa 7 – Meio de hospedagem e predominância do uso do solo

Mapa 8 – Meios de hospedagem e predominância do uso do solo – ampliação no distrito República

Fonte: Fábio Alves Ortiz, 2017.

Devido ao grande volume de meios de hospedagem na república, compreendendo uma oferta de 5120 UHs, numa região entre as duas manchas de maior concentração de atrativos da região (Sé e Luz), considera-se que essa região representa o espaço turístico do centro de São Paulo.

De acordo com o uso predominante do solo, os meios de hospedagem do distrito República se concentram em porções do espaço nas seguintes categorias:

- Uso Residencial Vertical Médio Padrão;
- Uso Comércio e Serviço Horizontal;
- Uso Industrial.

O preço médio da diária dos hotéis da República é o terceiro mais baixo, no valor de R\$ 159,38, ficando atrás da Santa Cecília e Sé, no qual o valor médio da diária é de R\$ 139,00 e R\$ 99,37, respectivamente. O valor da diária praticada pelo meio de hospedagem pode ser considerado um dos indicativos da sua qualidade e do segmento do seu público. Com um valor tão baixo, comparado com a maior diária da região (R\$ 757), acredita-se que o oferta hoteleira no espaço turístico do centro de São Paulo é majoritariamente de categoria inferior, com maioria administrado de forma familiar. Durante a coleta dos dados, o atendimento ao telefone oferecido pelos hotéis dessa região central é de baixa qualidade, em muitos casos foi necessário ligar mais de uma vez, em diferentes horários para conseguir ser atendido, em outros casos o atendimento foi meio grosseiro. São indicativos da precariedade do serviço de hospedagem da região tão significativa para o turismo do centro de São Paulo.

Uma análise comparativa da localização dos hotéis que tem a maior diária mostrou que eles se inserem, em grande parte, nas regiões cujo uso do solo é: Residencial Vertical Alto Padrão, conforme pode se observar no mapa 7.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No contexto de uma urbanização acelerada pelo qual os países latino-americanos passaram, a fragilidade do planejamento urbano pode ser identificada como um dos fatores responsáveis pelo atual quadro de degradação das grandes cidades latino-americanas. Uma análise do cenário socioeconômico dessas cidades apresenta as desigualdades sociais, fruto do desenvolvimento desigual já muito discutido em diferentes áreas do conhecimento, sobretudo nas ciências sociais, que resultaram das ações do Estado no espaço.

Com perspectivas de aumento da população urbana nos próximos anos e consequente aumento dos problemas urbanos já existentes e novos que ainda surgirão, um olhar para o passado pode apresentar falhas e acertos cometidos que, em determinadas situações, podem ser adaptadas e reimplantadas ou banidas, dependendo do caso. É importante, porém, compreender o cenário atual global, tendo em vista o impacto da globalização em todas as atividades sociais.

Nesse cenário, destaca-se o turismo como uma das principais atividades sociais que se desenvolve no contexto da globalização e que, com sua grande força enquanto agente transformador de formas, funções e estruturas, aplicáveis tanto nos espaços naturais como urbanos, promove modificações espaciais, sociais e econômicas.

Tais pressupostos nortearam este estudo, cujo problema de pesquisa foi: a espacialização da atividade turística no centro de São Paulo sofre consequências dos entraves da urbanização observados em cidades latino-americanas?

O estudo da evolução histórica da cidade de São Paulo, com foco nas questões urbanísticas e com o recorte no centro, permitiu identificar o poder do Estado e de seus instrumentos (leis, decretos, programas, projetos e planos) no desenvolvimento de determinados espaços em detrimento de outros.

O recente crescimento do setor de serviços tem ocasionado transformações espaciais nas grandes cidades. Esse fenômeno foi observado, sobretudo, nas regiões centrais. São Paulo, cidade objeto desse estudo, sofreu grandes modificações, ao ponto de, em alguns momentos da história ser um espaço altamente valorizado e, em outros períodos, altamente degradado.

A situação da região central de São Paulo aponta para um cenário fragmentado, com porções do espaço amplamente valorizadas (bairro Higienópolis, por exemplo) e outras em situação precária (bairro Luz, por exemplo). A escolha por parte das elites em construir suas residências na região central foi fator fundamental para o desenvolvimento dos primeiros

bairros nobres, da cidade, localizados, inicialmente, no centro e, que, foram se expandindo pelo seu entorno.

Com o deslocamento dessa população de maior poder econômico para outras regiões da cidade, juntamente com o investimento público e de capital imobiliário, desencadeou-se uma série de problemáticas urbanas nos bairros centrais, as quais são enfrentadas até os dias atuais.

Tais problemas têm sido enfrentados pelo setor público com tentativas de requalificação da área urbana central. Nobre (2009) identificou que as ações do poder público no centro da cidade se intensificaram a partir de 1970, como uma resposta ao estado de “decadência” dessa região, mas que em 30 anos de ações da prefeitura municipal, não houve impacto significativo que revertesse a situação dos locais mais deteriorados, tampouco ocorreu sua reabilitação.

Diante desses entraves urbanísticos apresentados, o objetivo geral desta pesquisa foi analisar o turismo no centro de São Paulo frente aos aspectos sócioespaciais da região considerando a perspectiva das políticas públicas, da gestão e promoção do turismo no município e da distribuição espacial dos elementos que compõem a oferta turística da área de estudo, compreendendo as dificuldades do processo de urbanização latino-americano.

A análise da oferta turística e sua espacialização na área de estudo e suas interfaces com as políticas públicas de turismo demonstraram a dinâmica da atividade turística. A gestão do turismo na cidade de São Paulo, assim como no Brasil, é bastante recente. O início da gestão do turismo em São Paulo ocorreu há apenas 25 anos, em 1992, com a criação da lei nº 11.198, que foi regulamentada somente 13 anos depois, em 2005, através do decreto nº 46.649. Tal atraso representa um grave problema político do Brasil, a descontinuidade de projetos após a troca de gestão, influenciada, sobretudo, pela questão político-partidária.

Foi possível perceber o evidente entendimento econômico do turismo por parte do poder público. Nos PLATUMs os objetivos, metas e estratégias, anunciados como um discurso explícito, nos referidos planos, apresentam o forte interesse em desenvolver economicamente a atividade turística, através do aumento do número de turistas, do aumento do consumo diário dos turistas e do aumento da sua estadia na cidade. Para isso, a cidade investe pesado na sua promoção, interna e externamente.

A gestão do turismo em São Paulo é realizada como se a cidade fosse uma empresa, e que, portanto, precisa gerar lucros financeiros. Enquanto isso, a falta de interesse no uso do turismo como uma ferramenta para o desenvolvimento sociocultural e de inclusão julga-se a perda de uma oportunidade, que, se trabalhada de forma articulada entre o primeiro, segundo

e terceiro setores, poderia contribuir para melhorar o negativo e caótico quadro urbano do centro de São Paulo.

Com tamanha riqueza cultural, a região central apresenta-se como um grande potencial para o turismo. Esse potencial infelizmente é mal administrado pelo turismo e, por consequência, gera malefícios para a atividade. A configuração espacial do centro lhe permite explorar diferentes aspectos que poderiam proporcionar novas experiências aos turistas ao passo que moradores e usuários da região central poderiam se beneficiar como o desenvolvimento da atividade.

Nessa linha, destaca-se a contribuição cultural dos imigrantes na formação espacial de diferentes regiões do centro. Restaurantes temáticos, templos e casas religiosas, centros de manutenção cultural, festivais e outros elementos já formam uma estrutura identificável no espaço, que muitas vezes são repreendidas e excluídas. Estes elementos são ingredientes essenciais para um produto turístico urbano. A cidade de São Paulo se vende pela sua multiculturalidade, entretanto, pouco faz pela integração e manutenção dos indivíduos e suas culturas. É necessário encarar o cenário real do centro e o que ele oferece ao turista, em vez de “pintar” um cenário para atrair pessoas e literalmente vender a cidade.

A oferta de atrativos para o turismo urbano, sobretudo nas grandes cidades, é composta pelo patrimônio material edificado. Tal elemento, construído pelo homem, representa técnicas e estilos de vida do passado. Eles proporcionam conhecimento sobre nossa evolução enquanto sociedade. Para o turismo urbano, representa um atrativo, que, dependendo do seu grau de relevância, poderá desempenhar atratividade local, regional, nacional e internacional. Em muitos casos, é através de grandes investimentos em restauro de edifícios tombados que se tenta promover a requalificação de áreas degradadas, inserindo tais edifícios e as regiões em que estão situados nos fluxos turísticos.

Essas atitudes promovem uma renovação do espaço. Isso não significa que resolvam os problemas ali existentes. É imprescindível, primeiramente, que exista articulação entre os diferentes setores que tenham qualquer ligação com o espaço que se pretende requalificar. Em São Paulo notou-se a desarticulação entre os setores envolvidos com a preservação do patrimônio cultural e a gestão do turismo. Isso resulta em ações com baixo impacto para os moradores locais, os quais deveriam ser os primeiros beneficiados.

A região central concentra elevado número de bens materiais tombados pelos três órgãos responsáveis pela preservação cultural: IPHAN, CONDEPHAAT e CONPRES. Sabe-se que esse número é superior a mil, entretanto, não foi possível obter o número exato, pois a inexistência de um canal de comunicação entre a comunidade com esses órgãos dificultou

sobremaneira a coleta desses dados. Essa foi uma das limitações enfrentadas durante a condução da pesquisa.

A identificação dos atrativos promovidos pela SPTuris revelou a importância do patrimônio tombado na composição do turismo no centro de São Paulo. A falta de articulação entre os setores bem como a falha no diálogo entre os órgãos com a população são considerados preocupantes para a organização e o desenvolvimento da atividade turística na cidade.

A análise da oferta de consumo para o desenvolvimento do turismo, por sua vez, demonstrou o enfoque do poder público no apelo ao consumo feito pela gestão do turismo na região, cujo potencial da cidade para o turismo de compras é identificado desde o primeiro PLATUM, 1999-2001.

Com 44 ruas de comércio especializado, densamente frequentadas por consumidores (turistas, excursionistas, moradores locais e da região metropolitana), o segmento de compras desempenha forte papel para o turismo na região central da cidade. A oferta de *shoppings* na região não é tão significativa, pois existem apenas duas unidades na área de estudo. Entretanto, notou-se, pela análise desses dois *shoppings* (Pátio Higienópolis e Light), a divergência socioeconômica da região, além, de reforçar a questão do patrimônio tombado, que, presente nos dois *shoppings*, ainda que de formas diferentes, apontam interfaces com o turismo.

Por fim, a geração e análise de mapas temáticos sobre a oferta turística do centro da cidade possibilitou a identificação de espaços de maior concentração dos atrativos turísticos promovidos pela gestão da atividade na região. Com isso, foi possível, através do geoprocessamento, realizar análises espaciais, relacionando diferentes elementos do espaço com a organização da atividade turística.

Percebeu-se, com isso, que a espacialização da atividade turística no centro de São Paulo segue uma dinâmica de mercantilização baseada na oferta histórico-cultural e de consumo. As regiões mais significativas para o turismo são também aquelas que apresentam graves problemas sócioespaciais, com diversos moradores em estado de vulnerabilidade social. O bairro da Luz, por exemplo, tem um alto potencial para o turismo, entretanto, é uma das regiões mais temidas do centro, por conter a famosa cracolândia.

A distribuição espacial da oferta de meios de hospedagem na região também apresentou resultados interessantes. Os hotéis com as maiores diárias estão localizados em bairros mais nobres do centro e representam poucas unidades. Existe uma forte concentração

de hotéis no distrito República. A diária média desses hotéis é intermediária e com menor variabilidade, em comparação com os demais empreendimentos da região.

Tanto os atrativos turísticos quanto os meios de hospedagem estão concentrados em regiões que apresentam diferentes territorialidades. Os distritos Sé e República podem ser considerados como um espaço turístico da região central, que apresenta uma ampla oferta de atrativos e estrutura para atendimento ao turista: meios de hospedagem, agências de viagem, agências de locação de veículos, casas de câmbio, estruturas para compras (ruas de comércio especializado, *shoppings*, galerias e feiras de artesanato), estabelecimentos de alimentos e bebidas, supermercados, farmácias, entre outros.

Existe, portanto, uma territorialidade marcada pelo turismo, tanto no que se refere aos elementos da oferta, quanto aos fluxos que alimentam essa prática, em algumas ruas e praças específicas. Essa territorialidade marcada pelo turismo se manifesta durante o dia – juntamente com várias outras multiterritorialidades dessa região (comércio e serviços em geral). Ao decorrer do dia, os distritos Sé e República recebem um fluxo intenso de transeuntes.

Em meio a esse cenário, ocorrem também as atividades informais e ilegais. A prostituição é uma delas que ocorre concomitantemente com a atividade turística, e, se apropriada, também, de uma forma de territorialidade na dimensão do espaço. Fato que pode ser observado pela existência de salas de cinema pornô e *strip-tease* nas adjacências da esquina da Avenida São João com a Avenida Ipiranga, a apenas algumas quadras da grande concentração de hotéis, no distrito República, bem como da oferta de motéis nas ruas que circundam a Praça da República. Isso se repete também na região Luz, sendo o Parque da Luz um dos conhecidos pontos de prostituição. Assim como todo o caos urbano do qual foi discutido no início do trabalho, a prostituição pode ser um dos fatores que promove a atração de pessoas para a região.

Essas questões e outras discutidas ao longo do trabalho (e tantas outras que não puderam ser contempladas aqui) compõem o cenário social da região em que o turismo está organizado. São questões delicadas de se tratar, mas que necessitam ser debatidas para que se alcancem melhorias em termos sociais.

Este trabalho contribui para o entendimento da dinâmica espacial do turismo no centro de São Paulo e suas interfaces com os aspectos socioeconômicos e com as políticas públicas e gestão do turismo. A utilização do geoprocessamento para a geração de mapas foi interessante para demonstrar a dispersão espacial da oferta turística e as análises espaciais revelaram algumas relações da atividade turística que se manifestam no espaço.

Como limitações da pesquisa, destacam-se as dificuldades do estudo interdisciplinar do fenômeno turístico. Os materiais consultados para a revisão teórica eram em grande parte de outras áreas do conhecimento, entre elas: geografia, arquitetura e urbanismo, sociologia e história. Sem dúvidas isso enriqueceu o trabalho. Entretanto, a compreensão dos conceitos e construção teórica das distintas áreas demandou tempo de pesquisa e reflexão.

As demais limitações da pesquisa se deram na etapa de coleta e organização dos dados. Conforme já destacado, a ineficiência do setor público no que tange o atendimento e fornecimento de informações dificultou a coleta de dados sobre o patrimônio tombado na área de estudo.

As futuras pesquisas nessa temática devem incluir a espacialização de mais elementos da atividade turística, como as agências, os restaurantes, bares e lanchonetes, as casas noturnas, entre outras. E, além de tratar da espacialização, considerar mais variáveis de análise desses elementos: número de funcionários, ano de inauguração, número de atendimentos por dia, valor dos produtos, perspectivas para o futuro, entre outras. Em sintonia com os estudos da espacialização da oferta, é de extrema importância a análise espacial da demanda. Uma vez que se compreenda a organização do turismo na dimensão espacial, torna-se mais fácil analisar o comportamento espaço-temporal do turista na região.

REFERÊNCIAS

- APONTADOR. **Rua 25 de Março**. Disponível em: <https://www.apontador.com.br/local/sp/sao_paulo/magazines/72454928/rua_25_de_marco.html>. Acesso em: 10 ago. 2017.
- BALAZINA, A. Shopping compra casarão em Higienópolis. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 13 set. 2005. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1309200513.htm>>. Acesso em: 30 jul. 2017.
- BALIBREA, M. P. Memória e espaço público na Barcelona pós-industrial. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, v. 67, p. 31–54, 2003.
- BARRETO, M. Revitalização urbana, lazer e turismo. **Rosa dos ventos**, v. 5, n. 4, p. 592-601, out-dez, 2013.
- BAUMAN, Z. Tempo/Espaço. In: BAUMAN, Z. **Modernidade Líquida**. Tradução Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: ZAHAR, 2001, p. 107-149.
- BENI, M. C. Turismo e animação cultural no espaço urbano. **Rosa dos ventos**, v. 5, n. 3, p. 451-459, jul-set, 2013.
- BERLINCK, C. et al. **Curso de Geoprocessamento**. ICMBIO, 2010. Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/cggp/download/Apostila_Completa.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2017.
- BERNARDES, M. A. **O estandarte glorioso da cidade: Teatro Municipal de São Paulo (1911-1938)**. 2004. 320 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.
- BID – BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Sostenibilidad urbana en América Latina y el Caribe**, 2011. Disponível em: <http://www.iadb.org/document.cfm?id=35786040&pubDetail=1&wt_docType=Monographs&wt_docnum=35786040&wt_language=es&wt_department=VPS>. Acessado em: 8 jan. 2016.
- BOMFIM, V. C. O Centro Histórico de São Paulo: a vacância imobiliária, as ocupações e os processos de reabilitação urbana. **Cadernos Metrópole**, n. 12, p. 27-48, 2004.
- BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988.
- BRASIL. Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 6 dez. 1937. Seção 1, p. 24056
- CÂMARA, G.; DAVIS, C. Introdução. In: CÂMARA, G.; DAVIS, C.; MONTEIRO, A. M. V. **Introdução à ciência da geoinformação**. São José dos Campos: INPE, 2001.

CAMBRICOLI, F. Em 10 anos, taxa de HIV entre adolescentes do sexo masculino triplica na capital paulista. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 26 nov. 2015. Disponível em: <<http://saude.estadao.com.br/noticias/geral,em-10-anos--taxa-de-hiv-entre-adolescentes-do-sexo-masculino-triplica-em-sp,10000003065>>. Acesso em: 20 abr. 2017.

CAMPOS, E. Nos caminhos da Luz, antigos palacetes da elite paulistana. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, v. 13, n. 1, p. 11-57, 2005.

CARDOSO FILHO, G. P. Bairro Luz: entre o velho e o novo. **UNOPAR Científica: ciências humanas e educação**, v. 14, n. 3, p. 223-233, 2013.

CARTA CAPITAL. América Latina atingirá 90% de urbanização até 2020. **Carta Capital**, 21 ago. 2012. Disponível em: <<http://www.cartacapital.com.br/sociedade/america-latina-atingira-90-de-urbanizacao-ate-2020>>. Acesso em: 19 fev. 2017.

CASELLAS, A. Las limitaciones del “modelo Barcelona”: Una lectura desde Urban Regime Analysis. **Doc. Anàl. Geogr.** v. 48, p. 61-81, 2006.

COMPANS, R. Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: Experiências nacionais e internacionais. COMIN, Alvaro & SOMEKH, Nadia. (Coord). **Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo**. São Paulo: PMSP/CEBRAP/CEM, 2004, p.23-60.

CONDEPHAAT. **Listagens dos bens tomabados – 09 Sé.** Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/portal/site/SEC/menuitem.fb5b020ef7a9e4a80fc55410e2308ca0/?vgnnextoid=300d6ed1306b0210VgnVCM1000002e03c80aRCRD&IdBairro=1dd3209f5e35a410VgnVCM1000008936c80a____&Busca=Busca>. Acesso: 25 jul. 2017.

COOKE, P. Modern theory in question urban. **Transactions of the Institute of British Geographers**, v. 15, n. 3, p. 331–343, 1990.

CRUZ, R. de C. A. da. “Patrimonialização do Patrimônio”: ensaio sobre a relação entre turismo, “patrimônio cultural” e produção do espaço. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 31, p. 95-104, 2012.

EDWARDS, D.; GRIFFIN, T.; HAYLLAR, B. Urban Tourism Research. Developing an Agenda. **Annals of Tourism Research**, v. 35, n. 4, p. 1032–1052, 2008.

EUROMONITOR INTERNATIONAL. **Top 100 City destinations ranking**. 2014. Disponível em: <http://go.euromonitor.com/rs/805-KOK-719/images/TCD-presentation_FINAL.pdf>. Acesso em: 4 mai. 2016.

FERREIRA, B. **O nobre e antigo bairro da Sé**. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo. Séries História dos Bairros de São Paulo, v. 10, 1971.

FERREIRA, J. S. W. Globalização e urbanização subdesenvolvida. **São Paulo em perspectivas**, v. 14, n. 4, p. 10-20, 2000.

FREIRE-MEDEIROS, B. Turismo Favela. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 22, n. 65, p. 61–72, 2007.

FRÚGOLI JÚNIOR, H. **Centralidade em São Paulo**: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: Cortez, 2000.

FRÚGOLI JUNIOR, H.; SKLAIR, J. O bairro da Luz em São Paulo: questões antropológicas sobre o fenômeno da gentrificação. **Cuadernos de Antropología Social**, n. 30, p. 119–136, 2009.

FURTADO, E. M. O Turismo no espaço urbano de Natal/RN: das primeiras iniciativas a intensificação da atividade. **Ateliê Geográfico**, v. 1, n. 2, p. 119–147, 2007.

GARCIA, R. Cuidando do bem intangível. **APARTES – Revista da Câmara Municipal de São Paulo**. Jan.-jun., 2013. Disponível em: <http://www.camara.sp.gov.br/apartes/wp-content/uploads/sites/9/2017/03/apartes_1_16a25_reportagem_patrimonio_imaterial.pdf>. Acesso em: 10 jul. 2017.

GEOSAMPA. **Mapa digital da cidade de São Paulo**. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx>. Acesso em: 30 jan. 2017.

GOBBI, L. D. Urbanização Mundial. **Globo Educação**, sem data. Disponível em: <<http://educacao.globo.com/geografia/assunto/urbanizacao/urbanizacao-mundial.html>>. Acesso em: 19 fev. 2017.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Programas Habitacionais da Casa Paulista. **Secretaria da Habitação**, sem data. Disponível em: <http://www.habitacao.sp.gov.br/casapaulista/programas_habitacionais_casa_paulista.asp>. Acesso em: 05 mai. 2017.

_____. Inscrições para unidades habitacionais no centro da capital estão abertas. **Portal do Governo**, 26 jan. 2016. Disponível em: <<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/ultimas-noticias/inscricoes-para-unidades-habitacionais-no-centro-da-capital-estao-abertas-1/>>. Acesso em: 03 jun. 2017.

GRABURN, N. H. Tourism: the sacred journey. In: SMITH, V. (Ed.). **Hosts and guests: the anthropology of tourism**. 2 ed. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1989, p. 21–36.

GREGÓRIO, A. G.; SILVA, E. N. **Análise da evolução e dinâmica das adequações dos Shopping centers na cidade de São Paulo**. 2006. 120 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Construção Civil) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

GUIMARÃES, L. de B. M. S. **Centro velho de São Paulo**: 450 anos de história. São Paulo: Scortecci, 2005.

HABITASAMPA. **Plano Municipal de Habitação**. Disponível em: <<http://pmh.habitasampa.inf.br/>>. Acesso em: 05 mai. 2017.

INED. **Population counter**. 2015. Disponível em: <<http://www.ined.fr/en/population-counter/>>. Acesso em: 7 jan. 2016.

IPHAN. **Patrimônio Cultural**. Sem data. Disponível em:
<<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218/>>. Acesso em: 10 jun. 2017.

KRIPPENDORF, J. Desenvolvendo o turismo em harmonia com os seres humanos e o ambiente natural. In: GASTAL, S.; BENI, M. C.; CASTROGIOVANNI, A. C. (Eds.). **Turismo: investigação e crítica**. São Paulo: Contexto, 2002.

MASCARENHAS, G. Barcelona - 1992: Um Modelo em Questão. In: DACOSTA, L.; et al. **Legados de Megaeventos Esportivos**. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.

MEMÓRIA DA ELETRICIDADE. **Capital estrangeiro e grupos privados nacionais (1898-1929)**. Disponível em:
<<http://www.memoriadaeletricidade.com.br/default.asp?pag=23&codTit1=44339&pagina=destaques/linha/1898-1929&menu=376&iEmpresa=Menu#44339>>. Acesso em: 16 abr. 2017

MONTE-MÓR, R. L. O que é o urbano, no mundo contemporâneo. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, n.111, p. 09-18, jul-dez. 2006.

MONTENETRO, M. R. A teoria dos circuitos da economia urbana de Milton Santos: de seu surgimento à sua atualização. **Revista Geográfica Venezolana**, v. 53, n. 1, p. 147-164, 2011.

MOVIMENTO SEM TETO DO CENTRO – MSTC. **Ocupações do MSTC**. Disponível em:
<<http://ocupcambridge.wixsite.com/mstc01/blank-3>>. Acesso em: 05 mai. 2017.

NADAL, P. Nove lugares que odeiam os turistas. **El País**, 4 jun. 2017. Disponível em:
<http://brasil.elpais.com/brasil/2017/06/01/elviajero/1496315476_605835.html>. Acesso em: 08 jun 2017.

NAKANO, K.; CAMPOS, C. M.; ROLNIK, R. Dinâmicas dos subespaços da área central de São Paulo. In: COMIN, Alvaro & SOMEKH, Nadia. (Coord). **Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo**. São Paulo: PMSP/CEBRAP/CEM, 2004, p. 123-158.

NARCISO, C. A. F. **Espaço público**: Desenho, organização e poder - o caso de Barcelona. 2008. 165 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Urbanos) – Departamento de Geografia da Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2008.

NOBRE, E. A. C. Políticas urbanas para o centro de São Paulo: renovação ou reabilitação? Avaliação das propostas da prefeitura do município de São Paulo de 1970 a 2004. **Pós**, v. 16, n. 25, São Paulo, 2009.

OMT. Panorama OMT del turismo internacional. **UNWTO Tourism Highlights**, jul. 2014. Disponível em:
<http://www.dadosdefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosdefatos/estatisticas_indicadores/downloads_estatisticas/OMT__Turismo_highlights_2014_sp.pdf>. Acesso em: 4 mai. 2016.

ONU BRASIL. **A ONU e a população mundial**. 2009. Disponível em:
<<https://nacoesunidas.org/acao/populacao-mundial/>>. Acesso em: 7 jan. 2016.

ORTIGOZA, S. A. G. **Paisagens do consumo**: São Paulo, Lisboa, Dubai e Seul. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2010.

PAES-LUCHIARI, M. T. D. Centros históricos – mercantilização e territorialidades do patrimônio cultural urbano. In: Encontro de Geógrafos da América Latina, 10., 2005, São Paulo. **Anais...** São Paulo: USP, 2005. p. 8175-8190.

PAMPLONA, J. B. Mercado de trabalho, informalidade e comércio ambulante em São Paulo. **Revista Brasileira de Estudos da População**, v. 30, n. 1, p. 225-249, 2013.

PEARCE, D. G. An Integrative Framework for Urban Tourism Research. **Annals of Tourism Research**, v. 28, n. 4, p. 926-946, 2001.

PIZA, D. de T. **Um pouco da mundialização contada a partir da região da rua 25 de Março: migrantes chineses e comércio “informal”**. 2012. 196 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

PRAGMATISMO POLÍTICO. João Doria coloca até cemitérios à venda em São Paulo. **Pragmatismo Político**, 16 fev. 2017. Disponível em: <<http://www.pragmatismopolitico.com.br/2017/02/joao-doria-coloca-ate-cemiterios-a-venda-em-sao-paulo.html>>. Acesso em: 08 jun. 2017.

PREFEITURA DE BARCELONA. **Normativa del Plan General Metropolitano**. Sem data. Disponível em: <<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/es/servicios/la-ciudad-funciona/urbanismo-y-gestion-del-territorio/informacion-urbanistica/normativa-del-plan-general-metropolitano>>. Acesso em: 07 mar. 2017.

ROGERSON, C. M. Urban tourism, economic regeneration and inclusion: Evidence from South Africa. **Local Economy: The Journal of the Local Economy Policy Unit**, v. 28, n. 2, p. 188-202, 2013.

ROLNIK, R. **Intervenção na Cracolândia**: Luz para quem? Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2017/05/25/intervencao-na-cracolandia-luz-para-quem/>>. Acesso em: 31 jul. 2017.

ROMANI, G. Shopping Pátio Higienópolis inaugura nova ala com sessenta lojas. **Veja São Paulo**. 12 nov. 2010. Disponível em: <<http://vejasp.abril.com.br/cidades/shopping-patio-higienopolis-inaugura-lojas/>>. Acesso em: 29 jul. 2017.

RUFINO, M. B. C. **Regeneração urbana e estratégias residenciais em áreas centrais: o caso de Fortaleza (Brasil)**. 2005. 180 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento e Projeto do Ambiente Urbano) – Departamento de Engenharia Civil da Faculdade de Engenharia, Universidade do Porto, Porto, 2005.

SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Tradução Myrna T. Rego Viana. 2 ed., 1 reimp. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SÃO PAULO. PLATUM 1999 - 2001: Plano de Turismo Municipal Cidade de São Paulo. São Paulo, SP: São Paulo Turismo, 1998.

SÃO PAULO. PLATUM 2002: Plano de Turismo Municipal Cidade de São Paulo. São Paulo, SP: São Paulo Turismo, nov. 2001.

SÃO PAULO. PLATUM 2003: Plano de Turismo Municipal Cidade de São Paulo - Expandindo o Turismo na Cidade de São Paulo. São Paulo, SP: São Paulo Turismo, jul. 2002.

SÃO PAULO. PLATUM 2004-2006: Plano de Turismo Municipal Cidade de São Paulo - Impulsionando o Turismo na Cidade de São Paulo. São Paulo, SP: São Paulo Turismo, jul. 2003.

SÃO PAULO. PLATUM 2007-2010: Plano de Turismo Municipal Cidade de São Paul. São Paulo, SP: São Paulo Turismo, 2006.

SÃO PAULO. PLATUM 2011-2014: Plano de Turismo Municipal Cidade de São Paulo. São Paulo, SP: São Paulo Turismo, 2010.

SÃO PAULO. PLATUM 2015-2018: Plano de Turismo Municipal Cidade de São Paul. São Paulo, SP: São Paulo Turismo, 2015.

SÃO PAULO (Cidade). Lei Municipal nº 10.032, de 27 de dezembro de 1985. Dispõe sobre a criação de um Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo. **Diário Oficial do Município de São Paulo**, São Paulo, SP, 1985.

SÃO PAULO (Estado). Lei Estadual nº 10.247, de 23 de outubro de 1968. Dispõe sobre a competência, organização e o funcionamento do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Turístico do Estado. **Diário Oficial (DOE)**, São Paulo, SP, n. 202, p. 2, 1968.

SÃO PAULO (Estado). Lei Estadual nº 11.688, de 20 de maio de 2004. Institui o Programa de Parcerias Público-Privadas (PPP) e dá outras providências. . **Diário Oficial (DOE)**, São Paulo, SP, v. 114, n. 9, seção 1, 2004.

SÃO PAULO (Estado). Decreto Estadual nº 50.941, de 06 de julho de 2006. Reorganiza a Secretaria da Cultura. **Diário Oficial (DOE)**, São Paulo, SP, v. 116, n. 126, seção 1, 2006.

SATTERTHWAITE, D. La transición a un mundo predominantemente urbano: tendencias y fundamentos. **Medio Ambiente y Urbanización**, v. 68, n. 1, p. 3-32, 2008.

SCARLATO, F. C.; PONTIN, J. A. **O Ambiente Urbano**. 4 ed. São Paulo: Atual, 1999.

SECRETARIA DA HABITAÇÃO. **Despacho nº 21, de 19 de dezembro de 2014**. Referente à Parceria Público-Privada PPP Habitação - Região Central. Disponível em: <<http://www.habitacao.sp.gov.br/casapaulista/downloads/ppp/homologacao.pdf>>. Acesso em: 10 mai. 2017.

SECRETARIA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Portal da Transparência. **Prefeituras Regionais – Sé**. Disponível em:

<http://transparencia.prefeitura.sp.gov.br/prefeituras_regionais/Paginas/Se.aspx>. Acesso em: 14 abr. 2017a.

SECRETARIA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Dados demográficos dos distritos pertencentes às Prefeituras Regionais. **Secretaria de Prefeituras Regionais**, sem data. Disponível em:

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/regionais/subprefeituras/dados_demograficos/index.php?p=12758>. Acesso em: 14 abr. 2017b.

SETTI, A. Guerra ao turismo de massa em Barcelona? **Viagem e Turismo**, 12 mai. 2017. Disponível em: <<http://viagemeturismo.abril.com.br/blog/achados/guerra-ao-turismo-de-massa-em-barcelona/>>. Acesso em: 08 jun. 2017.

SHOPPING LIGHT. **Walking Tour**. Disponível em:

<http://Shoppinglight.com.br/novidade.asp?novidade_id=11422>. Acesso em: 30 jul. 2017.

SILVA, J. C. L. da. História econômica da região sudeste: do ciclo do café a industrialização. **Brasil Escola**, sem data. Disponível em: <<http://brasilecola.uol.com.br/brasil/historia-economica-regiao-sudeste-ciclo-cafe-industrializacao.htm>>. Acesso em: 17 mai. 2017.

SILVA, M. da G. L. **Cidades turísticas**: identidades e cenários de lazer. São Paulo: Aleph, 2004.

SILVA, S. C. da. Circuito superior e inferior: sinônimos para a economia formal e informal? **Coluna Territorium**, 10 ago. 2012. Disponível em:

<http://colunaterritorium.blogspot.com.br/2012/08/circuito-superior-e-inferior-sinonimos_10.html>. Acesso em: 09 jun. 2017.

SPTURIS. **Lugares de São Paulo que resgatam memórias**. Imprensa, 11 ago. 2015a.

Disponível em: <<http://imprensa.spturis.com.br/releases/lugares-de-sao-paulo-que-resgatam-memorias>>. Acesso em: 10 jul. 2017.

SPTURIS. **Memórias da terra da garoa**: São Paulo oferece opções para todos os gostos.

Imprensa, 21 set. 2015b. Disponível em: <<http://imprensa.spturis.com.br/saiu-na-midia/memorias-da-terra-da-garoa-sao-paulo-oferece-opcoes-para-todos-os-gostos>>. Acesso em: 10 jul. 2017.

SPTURIS. **Nostalgia em São Paulo**. Imprensa, 21 ago. 2015c. Disponível em:

<<http://imprensa.spturis.com.br/saiu-na-midia/nostalgia-em-sao-paulo>>. Acesso em: 10 jul. 2017.

SPTURIS. **São Paulo ponto a ponto**. São Paulo Turismo, Prefeitura de São Paulo, 2011.

Disponível em: <http://www.spturis.com/download/arquivos/guia_v3_miolo_15-11-2011-bx.pdf> Acesso em: 10 jun. 2017.

SUÑÉ, R. Barcelona estabiliza su población en torno a 1,6 millones de personas. **Lavanguardia**, 29 out. 2016. Disponível em: <<http://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20161029/411405005097/barcelona-estabiliza-poblacion-padron-2016.html>>. Acesso em: 07 jun. 2017.

SWARBROOK, J.; HORNER, S. **O comportamento do consumidor no turismo**. 2 reimp. São Paulo: Aleph, 2011.

TAO, W.; ZHONG, W.; HONG, Y. Urban tourism research methodology. **Chinese Geographical Science**, v. 15, n. 2, p. 173-178, 2005.

TAUNAY, A. de E. **História da cidade de São Paulo**. Edições do Senado Federal, v. 23. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004.

TAYLOR, J. L.; WILLIAMS, D. G. Problems and Issues in Asian Urban Areas - and the Response of Planning Practice. In: TAYLOR, J. L.; WILLIAMS, D. G. (Eds.). **Urban Planning Practice in Developing Countries**. Elsevier Science, 2013.

TELES, R. M. de S. **Turismo urbano na cidade de São Paulo: o deslocamento do CBD e seus reflexos na hotelaria**. 2006. 131 f. Tese (Doutorado em Ciências da Comunicação) – Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

TELLES, V. da S.; HIRATA, D. V. Ilegalismos e jogos de poder em São Paulo. **Tempo Social**, v. 22, n. 2, 2010

TRULLÉN, J. El modelo Barcelona de desarrollo económico-urbanístico: a la búsqueda de flexibilidad territorial. In: BRUGUÉ, Q.; GOMÁS, R. (Coords.). **Gobiernos locales y políticas. Bienestar social, promoción económica y territorio**. Barcelona: Ariel, 1998. Cap. 8.

UNRIC. **ONU projeta que população mundial chegue aos 8,5 mil milhões em 2030**. 30 jul. 2015. Disponível em: <<http://www.unric.org/pt/actualidade/31919-onu-projeta-que-populacao-mundial-chegue-aos-85-mil-milhoes-em-2030>>. Acesso em: 7 jan. 2016.

UNRIC. **Relatório da ONU mostra população mundial cada vez mais urbanizada, mais de metade vive em zonas urbanizadas ao que se podem juntar 2,5 mil milhões em 2050**. 10 jul. 2014. Disponível em: <<http://www.unric.org/pt/actualidade/31537-relatorio-da-onu-mostra-populacao-mundial-cada-vez-mais-urbanizada-mais-de-metade-vive-em-zonas-urbanizadas-ao-que-se-podem-juntar-25-mil-milhoes-em-2050>>. Acesso em: 7 jan. 2016.

URRY, J. **O olhar do turista - Lazer e Viagens nas Sociedades Contemporâneas**. São Paulo: Studio Nobel/SESC, 2001.

VALLE, C. do. Apesar do sucesso de público, Turismetrô está desativado. **O Estado de São Paulo**, 31 mai. 2013. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,apesar-do-sucesso-de-publico-turismo-esta-desativado-imp-,1037361>>. Acesso em: 22 jun. 2017.

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégia e Resultados. In: VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. **Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégia e Resultados**. 3 ed. Rev. e Atual. Barueri: Manole, 2016.

VEJA SÃO PAULO. **Rua Oscar Freire**. Disponível em:
<<http://vejasp.abril.com.br/estabelecimento/rua-oscar-freire/>>. Acesso em: 10 ago. 2017.

APÊNDICES

APÊNDICE A - Lista dos atrativos identificados na área de estudo (Subprefeitura da Sé)

- Museu Do Cinema Avtuzzo
- Fundação Patrimônio Histórico Da Energia
- Catavento Cultural E Educacional
- Museu Da Policia Militar
- Museu De Arte Sacra
- Acervo Esportivo Cultural E Histórico Do Clube Regatas Tietê
- Museu Da Cidade De São Paulo (Solar Da Marquesa De Santos)
- Casa Da Imagem (Antiga Casa Número 1)
- Museu E Capela Padre José De Anchieta (Pateo Do Collegio)
- Museu Da Caixa Econômica Federal
- Museu Do Tribunal De Justiça Do Estado De São Paulo
- Arquivo Histórico Municipal
- Pinacoteca Do Estado
- Museu Santander Banespa
- Museu Histórico Da Imigração Japonesa
- Museu Maçonico José Bonifício
- Museu Do Telefone
- Museu Da Arte Brasileira - Centro
- Museu Da Faculdade De Direito Da Usp
- Museu Do Teatro Municipal
- Estação Pinacoteca
- Memorial Da Resistência De São Paulo
- Galeria Olido
- Museu Da Saúde Pública Emílio Ribas
- Fundação Energia E Saneamento
- Museu Da Diversidade
- Museu Memórias Do Bixiga E Museu Adoniran Barbosa
- Museu Do Óculos Gioconda Giannini
- Acervo E Museu Monteiro Lobato
- Museu Da Irmandade Da Santa Casa De Misericórdia
- Centro Histórico E Cultural Mackenzie
- Cidade Matarazzo - Centro Cultural
- Museu Da Arte Brasileira - Mab – Faap
- Museu Do Futebol
- Biblioteca Mario De Andrade
- Casa Mário De Andrade
- Catedral Da Sé
- Cemitério Da Consolação
- Cemitério Do Araçá
- Centro Cultural Banco Do Brasil (CCBB)
- Centro Cultural Dos Correios
- Centro De Preservação Cultural - Casa De Dona Yayá
- Edifício Altino Arantes (Banespão)
- Edifício Copan
- Edifício Itália
- Edifício Martinelli
- Edifício Matarazzo - Sede Prefeitura Municipal
- Estação Da Luz
- Estação Júlio Prestes
- Estádio Paulo Machado De Carvalho – Pacaembu
- Faculdade De Direito Da USP
- Galeria Do Rock
- Igreja Da Ordem Terceira Do Carmo
- Igreja Das Chagas Do Seráfico Pai São Francisco
- Igreja De Santo Antônio
- Igreja De São Cristóvão
- Igreja São Gonçalo
- Igreja Imaculada Conceição
- Igreja Nossa Senhora Da Boa Morte
- Igreja Nossa Senhora Da Paz
- Igreja Nossa Senhora Da Consolação
- Igreja Nossa Senhora Do Rosário Dos Homens Pretos
- Igreja Nossa Senhora Dos Aflitos
- Igreja Santa Ceília
- Igreja Santa Cruz Das Almas Dos Enforcados
- Igreja Santa Ifigênia
- Mercado Municipal
- Mesquita Brasil
- Mosteiro De São Bento
- Mosteiro Da Luz
- Pateo Do Collegio
- Sala São Paulo
- Teatro Municipal
- Templo Budista Busshinji
- Castelinho da Brigadeiro
- Viaduto do Chá

APÊNDICE B - Lista dos meios de hospedagem e o preço da diária e número de UHs

Meio De Hospedagem	Bairro	Segmento	Preço da Diária	Nº UHs
155 Hotel	República	Hotel	160	69
Akasaka Hotel	Sé	Hotel	135	40
America do Sul Hotel	República	Hotel	150	97
Apolo Hotel	República	Hotel	189	70
Artemis Hotel	República	Hotel	90	42
Augusta Boulevard Hotel	Consolação	Hotel	292	80
Augusta Park Hotel	Consolação	Hotel	172	52
Bela Cintra Flat	Consolação	Flat	142	65
Bella Augusta Residence	Consolação	Hotel	149	41
Bella Vista Residencial Suites	Bela Vista	Flat	117	48
Boulevard São Luis Hotel	República	Hotel	160	157
Bourbon São Paulo Business Hotel	República	Hotel	171	127
Braston Hotel Augusta	Consolação	Hotel	200	110
Braston Hotel São Paulo	República	Hotel	165.6	228
Caravelas Hotel	República	Hotel	90	53
Cardim Plaza Hotel	Bela Vista	Hotel	100	98
Carillon Plaza Hotel	Consolação	Hotel	172.1	50
Castela rHotel	República	Hotel	164	60
Center Daher Hotel	República	Hotel	175	72
Cinelandia Hotel	República	Hotel	159	80
Columbia Hotel	República	Hotel	135	101
Concorde Hotel	Bela Vista	Hotel	75	38
Dan Inn Planalto	República	Hotel	218	268
Domus Hotel	República	Hotel	130	52
Douro Hotel	Bom Retiro	Hotel	110	17
Dublin Hotel	Santa Cecilia	Hotel	149	31
Excelsior São Paulo	República	Hotel	310	198
Feller Avenida Paulista	Bela Vista	Hotel	288.75	150
Ferrari Palace Hotel	República	Hotel	75	43
Gran Corona Hotel	República	Hotel	210	86
H3 Hotel Paulista	Bela Vista	Hotel	180	70
Higienopolis Hotel & Suites	Santa Cecilia	Hotel	210	189
Ibis Budget São Paulo São Joao	República	Hotel	154	260
Ipanema Inn	Consolação	Hotel	150	25
Jaguar São Paulo	Santa Cecilia	Hotel	100	505
Joamar Hotel	República	Hotel	97	76
King Hotel	República	Hotel	165	70
Las Vegas Hotel	República	Hotel	86	45
Leques Brasil Hotel Escola	Liberdade	Hotel	276.1	56
Lido Plaza Hotel	Liberdade	Hotel	220	95

Lugus Hotel	República	Hotel	195	84
Lux Hotel	República	Hotel	100	48
Luz Plaza Hotel	Bom Retiro	Hotel	280	102
Makuxis Hotel	Bela Vista	Hotel	150	30
Maraba Hotel	República	Hotel	253	177
Mercure São Paulo Paulista	Bela Vista	Hotel	295.05	154
Monteneve Hotel	República	Hotel	126	82
Moraes Hotel	República	Hotel	67	48
Nacional Inn São Paulo	República	Hotel	169	43
Napoles Hotel	Santa Cecilia	Hotel	145	38
Natal Hotel	República	Hotel	87	70
New Comercial Palace Hotel	República	Hotel	85	46
Nikkey Palace Hotel	Liberdade	Hotel	209	100
Nobile Downtown São Paulo	República	Hotel	206.85	256
Normandie Design Hotel	República	Hotel	205.8	162
Novo Paramount Hotel	República	Hotel	145	51
Novotel Jaragua Convention	República	Hotel	757	415
Oriental Plaza Hotel	Liberdade	Hotel	95	50
Ourinho sHotel	Santa Cecilia	Hotel	70	55
Paissandu Palace Hotel	República	Hotel	143	40
Palm Leaf Premium	Liberdade	Hotel	135	79
Pan Americano Hotel	Consolação	Hotel	160	140
Paulista Wall Street Suites	Bela Vista	Flat	273	148
Pergamon Hotel	Consolação	Hotel	355	140
Piolin Palace Hotel	República	Hotel	80	72
Piratinunga Hotel	República	Hotel	179.9	81
Plaza Hotel	República	Hotel	104	65
Real Castilha Hotel	República	Hotel	177	87
Reinales Plaza Hotel	República	Hotel	70	76
Riema Saint Charbel Suites & Life	Bela Vista	Flat	311.85	80
Rivoli Hotel	República	Hotel	95	39
Rojas All Suite Hotel	Santa Cecilia	Hotel	110	60
Salomao Hotel	República	Hotel	88	64
San Juan São Paulo Hotel	República	Hotel	175	63
San Michel Hotel	República	Hotel	150	60
San Raphael Hotel	República	Hotel	200	214
Santa Monica Residence Service	Bela Vista	Flat	265	40
São Jorge Hotel	República	Hotel	130	70
São Paulo Inn	República	Hotel	169	112
Soneca Plaza Hotel	República	Hotel	140	60
Terra Nobre Plaza Hotel	República	Hotel	159	74
The Park Hall Flat	Consolação	Flat	277	30
The Universe Flat	Bela Vista	Flat	285	119
Timbiras Palace Hotel	República	Hotel	165	66
Travel Inn Conde Luciano	Santa Cecilia	Flat	189.5	60

Tryp Higienopolis	Consolação	Hotel	355.95	207
Uniclass Centro	República	Hotel	199	64
Victory Hotel	República	Hotel	79	24
Ville Hotel	Consolação	Hotel	150	56
WG Hotel	Sé	Hotel	63.75	22
Windsor São Paulo	República	Hotel	135	53