

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE COMUNICAÇÕES E ARTES
DEPARTAMENTO DE RELAÇÕES PÚBLICAS, PROPAGANDA E TURISMO

GABRIELA BLEKER DE OLIVEIRA

Espaço Urbano e Turismo: uma análise cartográfica da oferta turística da
cidade de São Paulo

São Paulo
2014

GABRIELA BLEKER DE OLIVEIRA

Espaço Urbano e Turismo: uma análise cartográfica da oferta turística da
cidade de São Paulo

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
à Escola de Comunicações e Artes da
Universidade de São Paulo como requisito
parcial para a obtenção do título de Bacharel
em Turismo, sob a orientação do Prof. Dr.
Reinaldo Miranda de Sá Teles.

São Paulo
2014

Gabriela Bleker de Oliveira

Espaço Urbano e Turismo: uma análise cartográfica da oferta turística da cidade de São Paulo.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Turismo, sob a orientação do Prof. Dr. Reinaldo Miranda de Sá Teles.

Aprovado em: _____/_____/_____

Banca Examinadora

Orientador: Prof. Dr. Reinaldo Miranda de Sá Teles

Banca examinadora

Banca examinadora

Agradecimentos

Ao meu querido orientador prof. Reinaldo Teles, que com muito carinho e paciência me auxiliou no longo e difícil processo de elaboração deste trabalho. Um grande profissional e exemplo de pessoa. A você Rei, minha gratidão e admiração.

À banca, que aceitou participar deste projeto com muito carinho.

Aos professores do curso de Turismo da ECA-USP, pela dedicação e pelos ensinamentos transmitidos dentro e fora da sala de aula, auxiliando não só no meu crescimento intelectual mas também pessoal.

À minha família, sem a qual eu não seria capaz de chegar até aqui. Obrigada vô José, vó Zeni, mãe, pai, Mari, primos e tios por não permitirem que eu desistisse e acreditarem sempre em mim.

Aos professores, instrutores e alunos do núcleo "CTM-Hamburguesa" da União Taisan de Kung-fu, pela confiança e amizade. Obrigada prof. Augusto, pelos conhecimentos transmitidos e por sempre exigir o meu melhor.

Ao time de handebol feminino ECA-USP, que me proporcionou as melhores amizades e as lembranças mais incríveis destes últimos cinco anos. Obrigada aos técnicos Rubens, Renata e Leandro que sempre acreditaram no meu potencial e sempre confiaram em mim. 1, 2, 3...ATÉ O FIM ECA!

Às minhas queridas amigas Carol, Mari, Fabi, Paola e Del, por mais de quinze anos de amizade e por estarem sempre ao meu lado apoiando minhas decisões.

À turma de Turismo de 2010, que com muita alegria e paciência encarou comigo este longo processo de graduação.

E para finalizar, agradeço a todos que estiveram ao meu lado nestes últimos cinco anos. Àqueles que conheci na ECA levarei pra sempre comigo. E às pessoas queridas que trabalharam comigo na PRCEU-USP e na TURSP, que com profissionalismo me proporcionaram um enorme amadurecimento profissional.

*“Mil, quinhentos e cinquenta e quatro,
Quando de um colégio, deu-se a fundação,
Nasceu a capital de um estado,
Desta nação.
Que seria líder das demais,
Hoje a cidade que mais cresce neste mundo,
É cidade dos arranha-céus,
Maior centro cultural,
E industrial,
No trabalho, vem e vai,
Isto é São Paulo,
Meu Brasil,
Isto é São Paulo
Meu Brasil.”*

Demônios da Garoa

RESUMO

OLIVEIRA, Gabriela Bleker de. **Espaço Urbano e Turismo**: uma análise cartográfica da oferta turística da cidade de São Paulo. 2014. 91 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Turismo) – Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

O presente estudo investiga a oferta turística em três centralidades da cidade de São Paulo: centro histórico tradicional, avenida Paulista e região das avenidas Brigadeiro Faria Lima e Engenheiro Luis Carlos Berrini. Para isto, buscou-se compreender os elementos que compõem o espaço urbano, bem como seus agentes transformadores e sua interação com o turismo. Foi abordada, também, a formação destas centralidades e como o turismo está estruturado na cidade de São Paulo. Por fim, foi feita uma análise cartográfica a fim de identificar-se os principais atrativos e a distribuição destes no espaço das três centralidades.

Palavras-chave: espaço urbano, turismo, centralidades, São Paulo

ABSTRACT

OLIVEIRA, Gabriela Bleker de. Urban Space and Tourism: a cartographic analysis of touristic offer in São Paulo city. 2014. 91 f. Final Project (Bachelor Degree in Tourism) – School of Communications and Arts, University of São Paulo, São Paulo, 2014.

The present study investigates the touristic offer in three centralities in São Paulo city: Traditional Historic Center, Paulista Avenue, and Brigadeiro Faria Lima and Engenheiro Luis Carlos Berrini Avenues region. To achieve this goal, the study sought to understand the elements that compose the urban space, as well as its transformers agents and its interaction with tourism. It also approached the centralities formation and how tourism is structured in São Paulo city. Lastly, a cartographic analysis was performed to identify the main attractions and their distribution in the space of the three centralities.

Key words: urban space, tourism, centralities, São Paulo

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Localização da área de estudo - Centro Histórico Tradicional.	55
Figura 2. Localização da área - Avenida Paulista	59
Figura 3. Localização da área - Região das avenidas Brigadeiro Faria Lima e Engenheiro Luís Carlos Berrini.....	62

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Procedência dos turistas (%) - 2º semestre - 2013	50
Gráfico 2. Motivo predominante da viagem (%) para São Paulo – 2º semestre – 2013.....	51
Gráfico 3. Motivo da viagem (%) para São Paulo – 2012	51

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Perfil da demanda turística internacional - 2006 - 2012 - Motivo da viagem.....	34
Tabela 2. Perfil da demanda turística internacional - 2006 -2012 - Gasto médio por capita dia no Brasil	34
Tabela 3. Perfil da demanda turística internacional - 2006 -2012 - Destinos mais visitados pelo motivo Negócios, eventos e convenções	35
Tabela 4. Movimento aéreo total, segundo os municípios de maior movimento – 2009 – 2010.	45
Tabela 5. Demanda turística da cidade de São Paulo (milhões)	48
Tabela 6. Receitas com turistas na cidade de São Paulo (R\$ bilhões).....	48
Tabela 7. Taxa de ocupação dos hotéis na cidade de São Paulo	48
Tabela 8. Arrecadação de impostos sobre serviços (ISS) - participação do Turismo	49
Tabela 9. Divisão dos atrativos histórico-culturais conforme tipologia....	56
Tabela 10. Divisão dos atrativos conforme tipologia	60

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CHT: Centro Histórico Tradicional

EMBRATUR: Instituto Brasileiro de Turismo

FIPE: Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICCA: International Congress and Convention Association

ISS: Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza

MASP: Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand

MTur: Ministério do Turismo

PIB: Produto Interno Bruto

PLATUM: Plano de Turismo Municipal

SPTuris: São Paulo Turismo S/A

Sumário

Introdução	13
1. ESPAÇO URBANO: ABORDAGENS NA LITERATURA.....	15
1.1 O que é o espaço urbano?	15
1.2 Quem produz o espaço urbano?	19
1.2.1 Os proprietários dos meios de produção	21
1.2.2 Os proprietários fundiários.....	23
1.2.3 Os promotores imobiliários	25
1.2.4 O Estado.....	26
1.2.5 Os grupos sociais excluídos	28
1.3 O espaço urbano e o turismo	29
2. A DINÂMICA ESPACIAL NA CIDADE DE SÃO PAULO.....	36
2.1 A cidade de São Paulo: das suas origens às centralidades.....	36
2.2 São Paulo: uma cidade global.....	43
2.3 O turismo na cidade de São Paulo.....	47
2.3.1 Perfil do turista.....	49
2.3.2 Oferta turística	52
3. ANÁLISE CARTOGRÁFICA DA OFERTA TURÍSTICA NA CIDADE DE SÃO PAULO.....	55
3.1 Centro Histórico Tradicional (CHT)	55
3.2 Avenida Paulista	59
3.3 Região das avenidas Brigadeiro Faria Lima e Engenheiro Luís Carlos Berrini	62
Considerações Finais	64
Referências	66
Anexo I – Mapa da delimitação do Centro Histórico Tradicional (CHT) da cidade de São Paulo.....	78

Anexo II – Lista dos atrativos histórico-culturais do Centro Histórico Tradicional (CHT) da cidade de São Paulo.....	82
Anexo III – Mapa da distribuição dos atrativos histórico-culturais no Centro Histórico Tradicional da cidade de São Paulo	85
Anexo IV – Mapa da delimitação da Avenida Paulista	87
Anexo V – Lista dos atrativos turísticos da Avenida Paulista	90
Anexo VI – Mapa da delimitação da região das avenidas Brigadeiro Faria Lima e Engenheiro Luís Carlos Berrini.....	92

Introdução

A formação e a ocupação do espaço urbano são reflexo da realidade do processo de produção a que este encontra-se inserido. No mundo globalizado atual, o espaço adquire papel de destaque na dinâmica capitalista. Neste contexto da globalização, novas funções e formas de uso do solo surgem no cenário urbano, como é o caso do Turismo. Assim, compreender as funções urbanas e o modo de produção dos territórios da cidade é fundamental para o entendimento do turismo urbano.

O turismo na cidade de São Paulo e sua relação com o espaço urbano é tema pouco abordado na literatura. Um estudo encontrado é a tese de doutorado de Teles (2006), cuja linha de investigação é parecida com esta pesquisa. Neste trabalho, o autor aborda a relação do turismo na cidade de São Paulo com o espaço urbano, porém com enfoque na oferta hoteleira.

Justifica-se a realização desta pesquisa pela carência de estudos sobre a relação do turismo com o espaço urbano e da distribuição da oferta turística neste cenário. A relevância da cidade de São Paulo para esse estudo deu-se pela importância que esta tem para o desenvolvimento do turismo urbano, bem como de seus atrativos e equipamentos que compõem a oferta da cidade. Além disso, por seu caráter global, São Paulo torna-se singular em relação a outros destinos urbanos do país.

O objetivo maior desta pesquisa é identificar os principais atrativos de três centralidades da cidade de São Paulo e sua distribuição por estas áreas, através de uma análise cartográfica. Entre os objetivos específicos estão: analisar a formação das três centralidades: Centro Histórico Tradicional, Avenida Paulista e Região das Avenidas Brigadeiro Faria Lima e Engenheiro Luís Carlos Berrini; e identificar os elementos formadores do turismo na cidade de São Paulo.

O levantamento bibliográfico compreendeu o levantamento de obras que tratam do espaço urbano como as seguintes: Corrêa (2004); Frúgoli Jr. (2000); Santos (2004); Santos (2006); Carlos (2007), entre outros. O levantamento de bibliografia relacionada ao turismo compreendeu as obras de: Teles (2006); Allis (2012); Rolnik (2001); Borelli (2010) e outras.

Para alcançar os objetivos propostos esta pesquisa foi estruturada em três capítulos: Espaço Urbano: abordagens na literatura; A dinâmica espacial na cidade de São Paulo; Análise cartográfica da oferta turística na cidade de São Paulo.

O primeiro capítulo destina-se a apresentar os conceitos de espaço urbano, bem como este se configura e o papel dos agentes transformadores e produtores deste espaço. Também, identificou-se a relação do espaço urbano com o turismo, que permitiu compreender a maneira como esta atividade se desenvolve nas cidades.

O segundo capítulo aborda a dinâmica espacial da cidade de São Paulo, através de um panorama histórico, desde sua fundação até a formação das centralidades estudadas nesta pesquisa. Abordou-se também a capital paulista no cenário da globalização, compreendendo-a como cidade global. Por fim, identificou-se os elementos estruturadores do turismo em São Paulo.

O último capítulo trata da análise cartográfica das três centralidades da cidade de São Paulo, na qual identificou-se seus principais atrativos e a distribuição destes pelos recortes espaciais da cidade que compõem a oferta turística paulistana.

1. ESPAÇO URBANO: ABORDAGENS NA LITERATURA

1.1 O que é o espaço urbano?

O espaço urbano é o espaço da cidade, que representa a materialização de sua configuração. Segundo Corrêa (2004, p. 7):

O espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se, em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão.

Nesta primeira compreensão da cidade, seu caráter heterogêneo se evidencia. O espaço urbano apresenta-se então como um espaço fragmentado. Uma das características peculiares do espaço urbano, se comparado à realidade do campo, é a significativa presença de diferentes formas espaciais, materializadas no uso do solo urbano (GONÇALVES, 2007, p. 22).

Porém, dizer apenas isto seria reduzi-lo a um denominador comum, uma vez que as cidades são partes representativas da complexidade que é o espaço geográfico (TELES, 2005, p. 2). Como coloca Cunha (2008, p. 25):

Estamos habituados a entender a dimensão material da vida como a base para uma outra dimensão que denominamos imaterial. Deste modo simples vemos o mundo como constituído por lados opostos: matéria x energia; tangível x sensível; material x imaterial. Sob este olhar pragmático, o espaço, aspecto material da vida, corresponderia apenas ao que é tangível. Já as relações sociais, aspectos imateriais dela, corresponderiam ao que é sensível, portanto, não tangível. Mas não é isto que acontece em se tratando de cidade.

O espaço da cidade não se caracteriza somente como matéria nem tampouco somente como energia. Para esta mesma autora, a cidade não é feita apenas da concretude de sua configuração física; ela é feita também de

vida e de inter-relações (CUNHA, 2008, p. 25). Desta maneira, o espaço urbano é paralelamente fragmentado e articulado, como diz Corrêa (2004, p. 7):

[...] cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associados às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos frequentes para compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e às idas ao cinema, culto religioso, praia e parques.

O espaço urbano se estrutura através das condições de deslocamento do ser humano, seja este enquanto trabalhador (deslocamento residência – local de trabalho), seja enquanto consumidor, isto é, a reprodução de sua força de trabalho (deslocamento residência – comércio, residência – locais de lazer, entre outros).

A articulação também se dá de maneira menos aparente. Em uma cidade capitalista, pode manifestar-se por meio das relações espaciais que envolvem a circulação de decisões e investimentos de capital, mais valia, salários, juros, rendas, envolvendo ainda a prática do poder e ideologia (CORRÊA, 2004, p. 8). Desta forma, o espaço é o contínuo resultado das relações sócio-espaciais (BRAGA, 2007, p. 71), sendo tais relações de caráter econômico (sociedade – trabalho), político (sociedade – Estado) e simbólico-culturais (sociedade – espaço através da linguagem e do imaginário).

O espaço, então, corresponde a um conjunto de formas onde, cada qual, contém frações da sociedade em movimento. Verifica-se sobre esse espaço de dinâmica espacial própria uma confluência de relações sociais que encontram meios para se multiplicarem em diversidade e quantidade. Portanto, por meio da configuração espacial urbana a cidade torna possível uma fluidez espaço-temporal (LIMA; COSTA, 2010, p. 11).

Ao se constatar que o espaço urbano é ao mesmo tempo fragmentado e articulado, e que esta divisão articulada é a expressão espacial de processos sociais, introduz-se um terceiro momento de apreensão do espaço urbano: é um reflexo da sociedade (CORRÊA, 2004, p. 8). Contudo, deve se levar em consideração que este reflexo se dá tanto através de ações realizadas no presente como também das ações realizadas no passado e que deixaram suas impressões nas formas espaciais do presente.

A própria história da cidade é uma história a respeito do modo de organização humana no espaço e no tempo. O espaço é organizado socialmente, com formas e funções definidas historicamente, pois se trata da morada do homem e do lugar de vida que precisa ser constantemente reorganizado (SAQUET; SILVA, 2008). Assim, como coloca Santos (2006, p. 69), o espaço é formado, de um lado, pelo resultado material acumulado das ações humanas através do tempo, e, de outro lado, animado pelas ações atuais que hoje lhe atribuem um dinamismo e uma funcionalidade.

Por se tratar de um reflexo social e fragmentado, o espaço urbano, especialmente nas cidades capitalistas, é extremamente desigual e, além disso, pelo seu dinamismo o espaço urbano é também mutável, dispondo de uma mutabilidade que é complexa, com ritmos e natureza diferenciados (CORRÊA, 2004, p. 8).

O espaço deve ser considerado como um conjunto de relações realizadas através de funções e de formas que se apresentam como testemunho de uma história escrita por processos do passado e do presente. Isto é, o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que estão acontecendo diante dos nossos olhos e que se manifestam através de processos e funções. O espaço é, então, um verdadeiro campo de forças cuja aceleração é desigual. Daí porque a evolução espacial não se faz de forma idêntica em todos os lugares (SANTOS, 2004, p. 153).

O espaço urbano também se trata de um condicionante da sociedade. O condicionamento se dá através do papel que as obras fixadas pelo homem, as

formas espaciais, desempenham na reprodução das condições de produção e das relações de produção (CORRÊA, 2004, p. 8).

A análise espacial da cidade, no que se refere ao processo de produção, revela a indissociabilidade entre espaço e sociedade, na medida em que as relações sociais se materializam em um território real e concreto, o que significa dizer que, ao produzir sua vida, a sociedade produz/reproduz um espaço através da prática sócio-espacial. A materialização do processo é dada pela concretização das relações sociais produtoras dos lugares, esta é a dimensão da produção/reprodução do espaço, passível de ser vista, percebida, sentida, vivida. O homem se apropria do mundo através da apropriação de um espaço-tempo determinado, que é aquele da sua reprodução na sociedade (CARLOS, 2007, p. 21).

Assim, o espaço urbano é visto como um mediador, ou seja, tanto é produzido pela sociedade como influencia na sua produção (OLIVEIRA, 2009, p. 72).

Por ser reflexo e condicionante da sociedade, o espaço da cidade passa frequentemente por mudanças, as quais tornam a dinamicidade deste espaço uma característica cada vez mais marcante, uma vez que ela provém do próprio movimento social, da construção e realização das relações sociais (LIMA; COSTA, 2010, p. 16). Desta forma, o espaço urbano é compreendido a partir das relações sociais que lhe modelam.

Fragmentado, articulado, reflexo e condicionante da sociedade, o espaço urbano é também o local onde as mais variadas classes sociais se reproduzem, o que envolve o cotidiano e um futuro próximo, as crenças e valores criados por esta sociedade de classes e que são projetados nas formas espaciais através dos monumentos, lugares sagrados, entre outros. Deste modo, o espaço ganha uma dimensão simbólica. Mas o cotidiano e o futuro próximo acham-se enquadrados num contexto de fragmentação desigual do espaço [...] (CORRÊA, 2004, p. 9), assim de acordo com Santos (2008, p. 20):

Os componentes do espaço são os mesmos em todo o mundo e formam um *continuum* no tempo, mas variam quantitativa e qualitativamente segundo o lugar, do mesmo modo que variam as

combinações entre eles e seu processo de fusão. Daí vêm as diferenças entre espaços.

O espaço da cidade é, portanto, um espaço fragmentado, articulado, reflexo e condicionante social e detentor de uma gama de símbolos.

A cidade é produto de um contexto social e caracteriza-se, também, pelas relações de uso e apropriação dos espaços construídos (BORELLI, 2010, p. 57). Cada diferente uso da terra pode ser visto como uma forma espacial; porém, esta não tem existência autônoma, existindo porque nela se realizam uma ou mais funções (CORRÊA, 2004, p. 9,10), isto é, atividades econômicas – produção e distribuição de mercadorias, prestação de serviços – ou uma função simbólica que se encontram associadas aos processos da sociedade.

Estes processos são, por sua vez, representações dos macros movimentos dos sujeitos (CASTROGIOVANNI, 2013, p. 382) que atribuem funções urbanas que se concretizarão nas formas espaciais. Assim, tais formas são socialmente produzidas por agentes sociais concretos (CORRÊA, 2004, p. 10), que serão abordados no próximo tópico.

1.2 Quem produz o espaço urbano?

A cidade, o espaço urbano, constituinte do espaço geográfico, é um produto social e histórico, pois é resultado de ações acumuladas no decorrer do tempo e que são compostas por agentes que produzem e se apropriam deste espaço. Estes agentes atuam de maneira complexa e com grande capacidade de organização, transformação e reordenação espacial (CASTROGIOVANNI, 2013, p. 382).

O espaço urbano não é construído por/para um sujeito apenas, mas por/para muitos e estes apresentam olhares identitários singulares, de formação específica, ocupação profissional, origem étnica e diversidade social e, portanto, interesses e necessidades (CASTROGIOVANNI, 2013, p. 382).

As relações estabelecidas entre as atividades urbanas são definidas não só por suas necessidades individuais (PALMA, 2011, p. 32), mas também das

relações sócio-espaciais que os indivíduos mantêm com o espaço urbano agindo de forma coletiva.

O espaço urbano é produto e produtor das relações. Produto das relações de mobilidade, de produção, de trabalho, de representações, de modos de vida etc. Produtor, pois à medida que é produzido, transforma as relações dos sujeitos, daqueles que produzem o espaço, daqueles que levam objetos, que levam relações, ideias etc. Ao mesmo tempo em que se produz o espaço, os sujeitos são produzidos por esse espaço. Por isso, a produção do espaço urbano está sempre em processo, nunca é algo acabado, terminado (MONDARDO, 2009, p. 69).

O espaço urbano é, então, uma mescla de elementos que se deslocam, se inter-relacionam e, ao mesmo tempo, são contrastantes, uma vez que produzem formas espaciais diferenciadas cada uma com uma função podendo esta modificar-se ao longo do tempo.

É preciso levar em consideração, entretanto, o fato de que, a cada mudança no espaço urbano, este permanece simultaneamente fragmentado, articulado, reflexo e condicionante social (CORRÊA, 2004, p. 11), mesmo que as formas espaciais e suas funções tenham se modificado.

Os agentes que compõem e transformam a cidade, segundo Corrêa (2004, p. 12), são os seguintes:

- (a) Os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais;
- (b) Os proprietários fundiários;
- (c) Os promotores imobiliários;
- (d) O Estado; e
- (e) Os grupos sociais excluídos.

Com relação a estes agentes, algumas questões devem ser ressaltadas. A ação destes agentes se faz dentro de um marco jurídico que regula a atuação deles (CORRÊA, 2004, p. 12). Contudo, este marco não é igual para todos, refletindo o interesse dominante de um agente em detrimento de outro.

A classe dominante dita as regras na produção desse espaço, direcionando a configuração urbana (BORELLI, 2010, p. 57).

Outra observação que deve ser levada em consideração é o fato de que, mesmo que haja diferenças nas estratégias dos três primeiros agentes, há aspectos que os unem sendo um deles a apropriação de uma *renda da terra* (CORRÊA, 2004, p. 12). Desta forma, a ação destes agentes visa a reprodução das relações de produção.

Na análise da produção do espaço, a ideia de produção está ligada ao conceito marxista de *trabalho* e às noções de transformação e mudança. A “produção” implica também em *organização* do trabalho e dos meios necessários para a sua realização enquanto produção de valor (MONDARDO, 2009, p. 60).

Porém, a produção do espaço da cidade não é definida apenas por elementos econômicos; ela também é definida por ideologias, estilos de vida, formas de moradia, entre outros. A produção do espaço não se limitaria apenas à produção física do capital, mas também, à produção da(s) forma(s) de vida da(s) pessoa(s), com suas ideias e representações [...] (MONDARDO, 2009, p. 61).

Há ainda que se apontar que os agentes se valem de diferentes estratégias que variam no tempo e no espaço, e esta variabilidade decorre tanto de causas externas aos agentes, como de causas internas, vinculadas às contradições inerentes ao tipo de capital de cada agente face ao movimento de acumulação capitalista (CORRÊA, 2004, p. 13).

1.2.1 Os proprietários dos meios de produção

De acordo com a teoria marxista¹, o modo de produção capitalista é embasado em uma estrutura de classes, na qual a sociedade é dividida em

¹ Teoria marxista, ou marxismo, é a denominação consagrada para a obra teórica de Karl Marx e Friedrich Engels e de seus seguidores. Constitui a fundamentação ideológica do moderno comunismo. Mudou os rumos da economia política, principalmente com a obra *O Capital* que expõe a teoria da mais-valia e considera o capitalismo um modo de produção transitório, sujeito a crises econômicas cíclicas, e que, por efeito do agravamento de suas contradições internas, deverá ceder o lugar ao modo de produção socialista (SANDRONI, 1999, p. 371).

duas classes essenciais: a dos proprietários dos meios de produção e a dos proletários.

Ainda segundo o marxismo, os meios de produção são um conjunto formado pelos meios de trabalho e pelo objeto de trabalho (SANDRONI, 1999, p. 378). Os primeiros – os meios de trabalho – dizem respeito aos aparelhos de produção (ferramentas, maquinário), às instalações (prédios, fábricas, armazéns, etc.), às várias formas de energia e combustível e aos meios de transporte. Já o segundo – o objeto de trabalho –, refere-se ao elemento sobre o qual é aplicado o trabalho humano, isto é, os recursos naturais (terra, matérias-primas, etc.).

Os proprietários dos meios de produção, sejam eles indivíduos ou sociedades, são aqueles que compram a força de trabalho dos proletários para que suas empresas possam funcionar, isto é, são a classe dominante.

Os proprietários dos meios de produção podem ter interesses comuns, pois necessitam do intercâmbio e da cooperação para manter e fazer crescer a propriedade de cada um. Assim, embora estejam em concorrência e competição, precisam estabelecer certas regras pelas quais não se destruam reciprocamente nem às suas propriedades (CHAUÍ, 2000, p. 537).

Devido à dimensão de suas atividades, os grandes proprietários dos meios de produção – industriais e comerciais – se configuram como grandes consumidores de espaço. Necessitam de terrenos amplos e baratos que satisfaçam requisitos locacionais pertinentes às atividades de suas empresas [...] (CORRÊA, 2004, p. 13).

A produção de edifícios ou de conjunto de edifícios [...] enquanto objetos urbanos certamente é produção de espaço. Entretanto o tanto é quanto a produção de cadeiras, árvores, ou canetas. A produção dos objetos urbanos só pode ser entendida e explicada se forem consideradas suas localizações. A localização é, ela própria, também um produto do trabalho e é ela que especifica o espaço intra-urbano. Está associada ao espaço intra-urbano como um todo, pois refere-se às relações entre um determinado ponto do território urbano e todos os demais (VILLAÇA, 2001, p. 24).

Deste modo, a terra urbana desempenha um duplo papel: o de suporte físico e o de expressar diferencialmente requisitos locacionais específicos às atividades (CORRÊA, 2004, p. 13).

Porém, as relações entre estes agentes e a terra urbana são mais complexas. Uma das questões que deve ser considerada é a especulação fundiária, responsável pelo aumento do preço da terra e que causa um duplo efeito sobre suas atividades. Por um lado, encarece os valores de expansão na medida em que esta pressupõe terrenos amplos e baratos (CORRÊA, 2004, p. 14); por outro, o aumento do preço dos imóveis, consequência do aumento do preço da terra, afeta os salários dos proletários. Assim, os trabalhadores exigem salários mais elevados, o que afeta a taxa de lucro das grandes empresas, causando a redução desta.

Portanto, a especulação fundiária não interessa aos proprietários dos meios de produção, mas sim a outro agente: aos proprietários fundiários, uma vez que a limitação de terras gera uma escassez de oferta bem como o aumento de seu preço, o que lhes possibilita aumentar o valor da terra. Esta situação acaba causando conflitos entre estes dois agentes.

A ação dos proprietários dos meios de produção, especialmente dos industriais, nas cidades capitalistas onde a atividade fabril é significativa leva à formação de extensas áreas fabris localizadas próximas às áreas proletárias. Deste modo, suas ações configuram o espaço urbano, uma vez que, ao produzirem seu próprio espaço, interferem decisivamente na localização de outros usos da terra (CORRÊA, 2004, p. 15).

1.2.2 Os proprietários fundiários

Os proprietários fundiários são os agentes que possuem o controle sobre a terra por meio de um título jurídico, o qual representa a propriedade privada. Este recurso legal representa uma condição específica para o processo de produção e é condição para monopolizar o acesso à terra (SILVA, 1995, p. 15).

Estes agentes modeladores do espaço urbano atuam, sobretudo, no sentido de obterem a maior renda fundiária possível para suas propriedades,

interessando-se em que estas tenham o uso que seja o mais remunerador possível, especialmente uso comercial ou residencial de status (CORRÊA, 2004, p. 16). Segundo Botelho (2007, p. 69), a renda fundiária é uma parcela do excedente global produzido pela classe trabalhadora, e que é apropriada pela classe dos proprietários fundiários devido ao monopólio que exercem sobre a propriedade da terra.

Os proprietários fundiários são os agentes responsáveis, em grande parte, pela criação do padrão de segregação urbana, uma vez que seus interesses estão voltados para o valor de troca da terra. Não raro estão preocupados em transformar terras rurais em terras urbanas, contribuindo para a expansão dos limites do urbano e para a valorização das localidades no interior da cidade. Por outro lado, preocupam-se com a renovação urbana e com a dotação da infraestrutura, dado o papel que esses elementos possuem no sentido de impulsionar a valorização de suas propriedades a partir de estratégias diferenciadas, de acordo com a situação do próprio imóvel. (TRINDADE JÚNIOR, 2005).

O interesse na expansão da cidade se dá na medida em que a terra urbana é mais valorizada que a rural (CORRÊA, 2004, p. 16). Portanto, a terra se torna uma mercadoria com valor de uso e de troca agregando valor ao espaço urbano, reforçando a desigualdade entre os grupos sociais.

Como consequência, as terras de preços mais elevados e bem localizadas, normalmente, são utilizadas para a construção das melhores formas espaciais, atendendo à demanda solvável². Por outro lado, as terras com preços menores e localização pior são utilizadas na construção de habitações para os indivíduos que possuem menor renda.

As práticas dos proprietários fundiários não são específicas e estáticas, elas terão variações no tempo e no espaço, ao redefinirem sua atuação para promover sua reprodução; adicionalmente, os proprietários fundiários interagem com outros agentes para manter seus interesses no mercado de terras (SILVA, 1995, p. 17).

² Compradores que dispõem dos meios necessários para compra e que estão dispostos a usá-los na aquisição de bens e serviços.

Os proprietários fundiários exercem pressões junto ao Estado a fim de interferir no processo de definição das leis de uso do solo e do zoneamento urbano (CORRÊA, 2004, p. 16). Esta pressão não beneficia necessariamente todos os proprietários fundiários; apenas alguns, os mais poderosos, poderão ter suas terras valorizadas através de investimentos públicos.

A propriedade fundiária da periferia urbana e o espaço periurbano, especialmente das grandes cidades, são as áreas de maior atuação dos proprietários fundiários. Isto ocorre porque estas áreas estão diretamente submetidas ao processo de conversão do espaço rural em urbano. Como coloca Silva (1995, p. 26):

É nestas áreas que a atuação dos proprietários é hegemônica em relação a outros agentes produtores do espaço. Isso se deve ao fato de outros agentes estarem mais ligados a outros setores capitalistas, como é o caso da produção de habitação e, portanto, sua atuação fica mais restrita a espaços com melhores atributos locacionais.

Desta maneira, as estratégias destes agentes variam de acordo com a localização de suas propriedades em áreas onde dominam uma ou outra forma de ocupação urbana – de *status* ou popular.

1.2.3 Os promotores imobiliários

Os agentes envolvidos diretamente com o capital imobiliário, isto é, aqueles que o administram no processo de sua transformação em mercadoria-construção, são os promotores imobiliários.

A atuação espacial destes agentes não se faz igual em todo espaço urbano, gerando e reforçando a segregação espacial, característica das cidades capitalistas. E, na medida em que em outros setores do espaço produzem conjuntos habitacionais populares, a segregação é ratificada (CORRÊA, 2004, p. 24). Os agentes imobiliários estabelecem preços diferenciados por metro quadrado nas áreas da cidade, criando um verdadeiro mapa dos “valores urbanos” (BOTELHO, 2007, p. 67).

Neste contexto, o mercado imobiliário se posiciona em um papel central na transformação do espaço urbano capitalista, representando um dos principais agentes que, ao consumir e produzir espaço utiliza-se de práticas que conduzem a um constante processo de (re)organização espacial. Isso se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, com a densificação do uso do solo, relocação diferenciada da infraestrutura e mudanças do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade (MARTINS, 2011, p. 100).

Desta forma, os promotores imobiliários se inter-relacionam com outros agentes transformadores do espaço urbano, como os proprietários fundiários e os incorporadores. Além disso, a existência de uma demanda solvável saturada e de uma não-solvável insatisfeita explica o interesse do capital imobiliário em obter ajuda do Estado (CORRÊA, 2004, p. 22), aliando-se, desta forma, ao poder público em seu exercício sobre a terra urbana, refletindo sobre o espaço urbano e, também, no cotidiano da sociedade.

1.2.4 O Estado

O Estado é um agente que atua na configuração do espaço urbano de maneira complexa e variável tanto no tempo como no espaço, refletindo a dinâmica da sociedade da qual é parte constituinte (CORRÊA, 2004, p. 24).

Uma de suas principais funções, dentre as diversas que possui sobre o espaço da cidade, é a de regulamentar os usos e ocupações do solo urbano realizados pelos demais agentes, bem como orientar na distribuição dos serviços básicos exigidos por estes (SILVA, 2013, p. 13).

Uma primeira observação refere-se ao fato de o Estado atuar diretamente como grande industrial, consumidor de espaço e de localizações específicas, proprietário fundiário e promotor imobiliário, sem deixar de ser também um agente de regulação do uso do solo e o alvo dos chamados movimentos sociais urbanos (CORRÊA, 2004, p. 24).

Entretanto, sua atuação se faz de modo mais presente e esperado por meio da implantação dos serviços públicos, como o sistema viário, transporte público, rede de água, esgoto, iluminação, limpeza, entre outros, os quais interessam tanto às empresas quanto à população em geral. Outro atributo do Estado no que diz respeito ao espaço urbano é a elaboração de leis e normas vinculadas ao uso do solo: entre outras, as normas do zoneamento e o código de obras (CORRÊA, 2004, p. 24).

Ainda que a implantação dos serviços públicos proporcione satisfação, ela não é interessante somente aos cidadãos e empresas, o Estado também ganha com essa situação.

[...] o Estado é o que mais se beneficia com isso, pois essa satisfação também representa uma das estratégias desempenhadas por ele na organização do espaço das cidades: “vesti-lo” com uma roupagem que seja favorável e aceita pela população, mas com um viés de planejamento voltado principalmente para a reprodução do capital, do qual depende, basicamente, o seu poder (CARDOSO; SANTOS, 2011).

O Estado enquanto agente modelador do espaço urbano seria o responsável pela reprodução geral da dinâmica capitalista (MARQUES; BICHIR, 2001, p. 10).

A intervenção do Estado Capitalista na conformação do espaço urbano não implica em resultados totalmente esperados. Normalmente os resultados esperados mais efetivos ocorrem quando a ação do Estado Capitalista visa beneficiar as classes mais abastadas. No entanto, quando a ação tem como objetivo beneficiar as classes menos favorecidas, encontra obstáculos significativos. Obstáculos esses erguidos pelas elites que de tudo fazem para “abocanhar” parte (ou tudo) dos benefícios concedidos via ação estatal (PEREIRA, 2013, p. 14).

O Estado encontra-se dividido em três níveis político-administrativos e espaciais: Federal, Estadual e Municipal. Desta forma, sabendo que o Estado em nível municipal é detentor de poderes, pode-se considerar que os seus

gestores públicos [...] são responsáveis pelo crescimento e desenvolvimento da cidade.

O Estado é uma importante instituição da sociedade [...]. Essa instituição está estabelecida na sociedade de forma naturalizada. Entretanto, seu formato não é homogêneo. Cada sociedade constrói diferentes relações sociais e estas formam diferentes tipos de Estado, dependentes da raiz cultural e do desenvolvimento social (NABOZNY, 2006, p. 11).

Neste sentido, entendendo este agente como um dos responsáveis pela configuração do espaço urbano, é importante perceber de que maneira os diferentes grupos são apoiados e conseguem se representar na dimensão espacial.

1.2.5 Os grupos sociais excluídos

Nas cidades capitalistas, a desigualdade entre as classes sociais é muito evidente no que se refere ao acesso aos bens e serviços produzidos socialmente (CORRÊA, 2004, p. 29), ou seja, os chamados grupos sociais excluídos não possuem o mesmo acesso a bens e serviços como as classes superiores, cabendo-lhes a produção de seu próprio espaço como forma de sobrevivência.

Neste cenário de diferenças sócio-espaciais de ocupação do solo urbano, o espaço se transforma em palco para manifestações e reivindicações por parte deste grupo populacional excluído. Os movimentos sociais urbanos resultam das desigualdades existentes na organização espacial urbana, caracterizado por ser um distinto modo de manifestação das classes sociais (VERCEZI; TOWS; MENDES, 2009, p. 1630).

Nesse contexto está a questão da habitação, que se trata de um desses bens cujo acesso é seletivo: parcela enorme da população não tem acesso, isto é, não possui renda para pagar o aluguel de uma habitação decente e, muito menos, comprar um imóvel (CORRÊA, 2004, p. 29).

Os grupos sociais excluídos têm como possibilidades de moradia os densamente ocupados cortiços localizados próximos ao centro da cidade [...], a casa produzida pelo sistema de autoconstrução em loteamentos periféricos, os conjuntos habitacionais produzidos pelo Estado, via de regra também distantes do centro, e a favela (CORRÊA, 2004, p. 29,30).

Estes agentes modelam o espaço urbano de maneira mais efetiva a partir das construções das favelas, seja em terrenos públicos ou privados invadidos, produzindo, assim, seu próprio espaço. A produção deste espaço é, antes de mais nada, uma forma de resistência e, ao mesmo tempo, uma estratégia de sobrevivência (CORRÊA, 2004, p. 30).

1.3 O espaço urbano e o turismo

No mundo atual, com o crescente processo de globalização, o espaço se apresenta cada vez mais como peça fundamental dentro da dinâmica capitalista. Neste cenário, o espaço é compreendido como mercadoria, participando, assim, dos processos de troca. O espaço é produzido, ocupado e transformado de acordo com modernas tendências (CASTROGIOVANNI, 2013, p. 382).

O homem procura criar espaços e ambientes cada vez mais ajustados ao seu ideal de vida e à sua realização e, neste sentido, tem necessidade de reconstruir novos contextos vivenciais que respondam a premências da sociedade em que se insere (CALHEIROS; DUQUE, 2012, p. 10).

Neste contexto, o espaço da cidade sofre os impactos das relações de consumo, uma vez que este representa a maior pressão na produção e reprodução do espaço urbano (ORTIGOZA, 2009, p. 20). A própria cidade passa a ser objeto de consumo, fazendo parte da mesma dinâmica e complexidade do mundo da mercadoria (ORTIGOZA, 2009, p. 249).

O processo de fragmentação no processo de produção espacial se realiza no nível do cotidiano onde emerge a vitória do valor de uso sobre o valor de troca. O que significa que a construção da cidade revela sua condição de mercadoria. Nesta condição, o espaço se encontra, cada vez mais, dominado pela troca, na medida em que áreas antes desocupadas entram no circuito da troca ocupadas por novas indústrias como a do turismo e lazer³ (CARLOS, 2007, p. 51).

O avanço do processo de globalização tem garantido algumas condições urbanas às grandes cidades proporcionando novos modos de usos da terra. As dinâmicas globais e suas tendências geram novas questões que precisam ser compreendidas, e entender a realidade sócio-espacial atual significa observar as novas funções e especializações que surgem nas cidades (ORTIGOZA, 2009, p. 16). Estas novas funções e novas formas de uso, que se encontram dentro das tendências mundiais, nos levam a refletir sobre a prática do turismo (TELES, 2005, p. 2).

A urbanização relaciona-se com a mundialização, como virtualidade do capitalismo ligada à reprodução da sociedade urbana, que pretende ser homogênea, e, deste modo, o urbano implode ganhando novos conteúdos como o turismo (MATTOS, 2013, p. 10,11).

Pensar no turismo, especialmente em um contexto urbano, não é tarefa fácil, pois ele impõe a sua lógica de apropriação do espaço e de reordenamento do território, concorrendo com todas as outras lógicas preexistentes, definindo, nesse jogo de relações, os rumos das cidades (BORELLI, 2010, p. 57).

[...] o turismo é um importante fator que, tomado isoladamente ou em conjunto com as demais parcelas que compõem o espaço geográfico, produz um território [...] com características muito próprias que, na atualidade, surgem com grande força em diversas partes do planeta, frutos do sucesso e crescimento que esta atividade vem tendo nas últimas décadas (SILVA, 2012, p. 49).

³ A autora utiliza o termo "indústria" para tratar do turismo, porém neste trabalho não é neste sentido que ele é abordado, assim sendo entendido como fenômeno relacionado ao setor terciário.

As cidades, em sua maioria, não são planejadas para o turismo; o desafio é compreender as formas pelas quais o turismo se especializa nas grandes cidades (ALLIS, 2012, p. 47), bem como qual o significado e a importância dos elementos que constituem essa prática (TELES, 2005, p. 3), uma vez que as atividades turísticas estão envolvidas na dinâmica urbana.

O turismo enquanto agente transformador do espaço urbano começa a ser revelado conforme passa a ser o responsável pelo deslocamento de um grande número de pessoas que abandonam o espaço do cotidiano, promovendo a construção de estruturas que visam movimentar e abrigar massas de viajantes (TELES, 2006, p. 42).

Os elementos móveis das cidades, ou seja, os fluxos são tão importantes como os fixos, ou seja, os que pertencem a elas. Os turistas, papel que assumimos quando estamos em movimento no espaço, fazem parte dos fluxos. Eles não são meros observadores deste espetáculo de interações, mas parte dele. Os fluxos também interagem, formam resistências, aceleram mudanças, criam expectativas, desconstroem o aparentemente rígido cenário urbano (CASTROGIOVANNI, 2013, p. 383).

O turismo é um fenômeno espacial que tem seu desenvolvimento influenciado pelas variáveis sociais, econômicas, ambientais e culturais. Segundo Allis (2012, p. 56), o turismo urbano – como uma “estratégia econômica” – é desenvolvido em função de realidade de mercado, em que o “produto urbano” deve ser estruturado de maneiras ajustadas para públicos específicos, ou seja, criam-se segmentos dentro do turismo urbano que visam atender a demandas específicas.

Como já fora citado, a redefinição dos espaços aliada às novas dinâmicas, muitas delas promovidas pela atual reestruturação do capitalismo, faz com que as cidades ganhem novos significados (TELES, 2006, p. 13). Dentre estes, encontra-se o turismo, o qual gera fluxos cada vez maiores de turistas, tornando necessária a compreensão sobre o(s) motivo(s) da viagem que tem como destino final as cidades. Dessa forma é possível conhecer as variadas demandas que se formam, bem como suas exigências.

Em geral, o conceito de turismo urbano é definido em função das motivações dos visitantes e, por outro lado, das formas e atributos das cidades que atraem os consumidores. As principais características de análise são a variedade e a diversidade de facilidades e atrativos que o visitante encontra nas cidades, convenientemente localizadas para atender às demandas dos turistas e dos moradores (ALLIS, 2012, p. 50).

São diversas as motivações para a realização do turismo urbano. Aliado a isso, encontra-se a infraestrutura das grandes cidades de maneira geral, onde verifica-se uma relação cada vez mais estreita entre eventos, negócios e turismo. De acordo com Teles (2006, p. 14):

[...] os eventos e os negócios aparecem como principais motivos para as viagens em direção às cidades. Vários fatores justificam esse fato: a capacidade de recepção, o fluxo de informação, o movimento financeiro, o deslocamento de pessoas e, também, de consumo desses locais. Assim, para compreender o Turismo Urbano, é imprescindível que haja, também, o entendimento dos segmentos Turismo de Negócios e de Eventos, eixos fundamentais dessa modalidade (TELES, 2006, p. 14).

Os fluxos gerados a partir dos segmentos de turismo de negócios e de eventos têm proporcionado maior visibilidade para a economia turística, além de contribuírem para a ampliação da infraestrutura das cidades. Conforme Teles (2006, p. 18), o que se tem verificado diante da grande procura pelo turismo de negócios e de eventos nas cidades é que os fluxos têm condicionado o reordenamento constante das cidades, aperfeiçoando e criando novos produtos turísticos.

Neste sentido, de acordo com Allis (2012, p. 64), pode-se dizer que existe um alinhamento direto com os grandes projetos urbanos, no contexto dos quais é comum haver empreendimentos ou equipamentos específicos para o desenvolvimento turístico. A implantação de novos produtos pode representar uma estratégia de recuperação de centralidades (ALLIS, 2012, p. 66), assim,

áreas antes degradadas vêm sendo revitalizadas e ressurgindo para o turismo urbano (TELES, 2006, p. 18).

As grandes cidades têm respondido por grande parte dos eventos que ocorrem no mundo. Isso se dá devido à implantação da infraestrutura criada para atender ao grande fluxo de viagens entre emissor e receptor (TELES, 2006, p. 15), além do grande retorno econômico e social que esta atividade oferece às localidades promotoras.

Os reflexos econômicos, sociais, políticos, culturais e científicos gerados a partir da captação de eventos para as localidades que os sediam, e o efeito multiplicador da atividade turística e da segmentação do Turismo de Eventos, fazem com que inúmeros setores da economia se beneficiem direta ou indiretamente com a realização de um evento. Pode-se dizer que o sujeito que movimenta este setor de eventos é o turista de negócios, e o que comprova tal relação são as cifras apresentadas nas grandes cidades do mundo. O mesmo acontece no Brasil (TELES, 2006, p. 30).

O Brasil tem se destacado no cenário mundial no que diz respeito à captação e promoção de eventos e negócios. De acordo o relatório estatístico de 2013 da International Congress and Convention Association (ICCA), o Brasil lidera o ranking de países que mais sediaram eventos internacionais na América Latina e ocupa a nona posição entre os principais países receptores de eventos internacionais do mundo, com destaque para as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Segundo o presidente do Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur), Vicente Neto, o setor de eventos movimentou no país R\$ 209,2 bilhões no ano de 2013, valor equivalente a 4,32% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro.

Conforme estudo da demanda turística internacional no período de 2006 a 2012, realizado pelo Ministério do Turismo (MTur) em parceria com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE), negócios, eventos e convenções destacam-se como motivadores das viagens estrangeiras ao país, abrangendo no ano de 2012 25,3% do total de turistas internacionais, de acordo com a Tabela 1.

Tabela 1. Perfil da demanda turística internacional - 2006 - 2012 - Motivo da viagem.

Característica da viagem							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Motivo da viagem	(%)						
Lazer	44,1	44,3	42,7	45,5	46,1	46,1	46,8
Negócios, eventos e convenções	28,1	27,4	27,0	22,9	23,3	25,6	25,3
Outros motivos	27,8	28,3	30,3	31,6	30,6	28,3	27,9

Fonte: Ministério do Turismo e FIPE, Estudo da Demanda Turística Internacional – 2006 – 2012.

Ainda em relação a este estudo, um fator que merece atenção é o gasto médio per capita/dia destes turistas que chegam ao Brasil motivados por negócios, eventos e convenções, pois é um valor que apresenta-se sempre superior ao gasto médio per capita/dia dos outros turistas durante todo o período de pesquisa, conforme a Tabela 2.

Tabela 2. Perfil da demanda turística internacional - 2006 -2012 - Gasto médio por capita dia no Brasil

Característica da viagem							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gasto médio per capita dia no Brasil	(US\$)						
Lazer	64,33	73,37	68,00	63,26	70,53	72,68	73,77
Negócios, eventos e convenções	105,24	112,86	110,89	106,14	119,38	127,94	120,25
Outros motivos	41,77	43,57	42,79	42,35	48,58	50,29	46,41
Total	61,13	65,59	61,05	58,19	66,27	71,35	68,94

Fonte: Ministério do Turismo e FIPE, Estudo da Demanda Turística Internacional – 2006 – 2012.

A cidade de São Paulo, objeto de estudo desta pesquisa, ganha evidência neste cenário de crescimento dos segmentos de turismo de negócios e eventos no qual o Brasil está inserido. Isto pode ser visto na Tabela 3, a qual mostra São Paulo como principal destino dos turistas internacionais motivados por negócios, eventos e convenções ao longo de todo o período analisado.

Tabela 3. Perfil da demanda turística internacional - 2006 -2012 - Destinos mais visitados pelo motivo Negócios, eventos e convenções

Destinos mais visitados							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Negócios, eventos e convenções	(%)						
São Paulo - SP	51,3	52,5	53,8	48,8	51,3	51,6	48,3
Rio de Janeiro - RJ	22,9	24,7	20,4	24,9	23,9	24,4	23,9
Curitiba - PR	4,8	5,1	4,6	3,7	4,8	4,9	4,4
Porto Alegre - RS	4,7	5,4	5,0	4,9	4,6	3,7	4,1
Brasília - DF	2,9	3,1	3,0	2,9	4,0	2,6	3,8

Fonte: Ministério do Turismo e FIPE, Estudo da Demanda Turística Internacional – 2006 – 2012.

É importante ressaltar que, em se tratando de turismo urbano, embora o motivo da viagem seja geralmente eventos e negócios, isto não exclui de sua motivação a prática de lazer (TELES, 2006, p. 14), pois a infraestrutura das cidades também se valem de equipamentos que geram demanda para este segmento.

A segmentação do turismo urbano reflete a complexidade da dinâmica urbana das cidades. Essa complexidade decorre da singularidade da oferta dos diversos destinos urbanos e se revela na composição dos produtos (TELES, 2006, p. 31).

Com isso, explicita-se o porquê de a simples segmentação de mercado não contribuir de maneira contundente para compreensão do turismo urbano. Primeiro, porque não se trata de uma abordagem centrada em um segmento de mercado específico – senão na observação das territorialidades do turismo no ambiente urbano, em que pesem particularidades e vicissitudes da urbanização contemporânea. E, ainda, pelo fato de que, em linhas gerais, o exercício de segmentação resultar quase sempre demasiado sintético e bastante volátil, postura que, no que tange aos estudos urbanos, poderia encobrir significados e questões mais contundentes no que se refere à interface turismo-cidade (ALLIS, 2012, p. 69).

A relação entre turismo e cidades deve ser uma preocupação no bojo das práticas de gestão urbanística (ALLIS, 2012, p. 52), uma vez que a atividade turística se articula com o espaço urbano, modelando certos arranjos espaciais.

O turismo urbano é cada vez mais compreendido como estratégia para o desenvolvimento das cidades, principalmente naquelas que passaram pelo processo de desindustrialização e que hoje possuem um crescente e forte setor terciário.

Neste contexto encontra-se a cidade de São Paulo, onde o turismo urbano vem ganhando cada vez mais força. A relação de sua dinâmica espacial urbana com o turismo será abordada do próximo capítulo.

2. A DINÂMICA ESPACIAL NA CIDADE DE SÃO PAULO

2.1 A cidade de São Paulo: das suas origens às centralidades

A cidade de São Paulo é grandiosa. Conhecida por sua dinamicidade e enormidade, quem dela se aproxima, é impactado por seu tamanho: quilômetros de avenidas, com suas casas e galpões e blocos de edifícios [...] (ROLNIK, 2001, p. 8). Considerada como a sétima maior cidade do mundo⁴, com uma população estimada em mais de 11 milhões de habitantes⁵, fica difícil imaginar que um dia São Paulo fora uma aldeia jesuítica. Para se compreender a atual dinâmica espacial da cidade de São Paulo é preciso conhecer um pouco da história de sua formação.

São Paulo foi fundada em 1554, por padres jesuítas liderados pelo Padre Manuel da Nóbrega que partiram da cidade de São Vicente e subiram uma escarpa densamente recoberta pela Mata Atlântica – a Serra do Mar –, guiados por índios tupi-guaranis (ROLNIK, 2001, p. 14). Na região onde se estabeleceram fundaram um colégio, onde foi realizada a primeira missa no local que hoje é conhecido como Pátio do Colégio. O grande espaço em forma

⁴ Revista SÃO PAULO OUTLOOK: Cidade Criativa. n. 35. 2012. p. 35.

⁵ Dado do censo demográfico de 2010 realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=355030>>. Acesso em 12 de setembro de 2014.

de esplanada que ia do Largo da Liberdade até o Pátio do Colégio, a Igreja do Carmo e o emboque da Rua Direita era um descampado espaço oferecido para o futuro do mundo urbano paulistano (AB'SÁBER, 2004, p. 11).

Era da Vila de São Paulo que partiam, desde o século XVII, as entradas e bandeiras, expedições cujo objetivo era a exploração do território nacional visando à mão-de-obra escrava indígena, à posse de terras e à busca por minérios.

Até meados do século XIX, São Paulo não se destacava no contexto econômico do país, sendo predominantemente habitada pela mistura de portugueses e índios (ROLNIK, 2001, p. 15). Foi somente com a expansão do cultivo de café que a posição econômica da cidade se transformou totalmente. O ciclo do café ampliou a fronteira agrícola de São Paulo na direção dos planaltos interiores (AB'SÁBER, 2004, p. 11), uma vez que a cafeicultura que fora inicialmente implantada no Vale do Paraíba começou a ocupar o Oeste Paulista.

Nessa época, a cidade também assiste a um crescimento demográfico. Segundo Rolnik (2001, p. 15), nesse período com a escravidão em crise a região importava toda a mão-de-obra escrava disponível no país, de tal forma que, em 1870, dos 32 mil habitantes de São Paulo, um terço era negro ou mulato. São Paulo passa então de uma povoação à segunda maior cidade brasileira, no transcorrer da segunda metade do século XIX, definindo-se como um fenômeno urbano ímpar em dimensão (SUZUKI, 2003).

Além do crescimento demográfico, o aglomerado de São Paulo passa por ampla expansão urbana, tornando-se o centro da economia cafeeira durante a segunda metade do século XIX (SUZUKI, 2003). Neste período, havia a urgência por um meio de transporte que escoasse o café produzido no interior paulista ao porto de Santos onde, então, seria exportado. Assim, como coloca o geógrafo Aziz Nacib Ab'Sáber (2004, p. 12):

Na segunda metade do século XIX, atendendo às necessidades do transporte do café produzido nos planaltos interiores, dirigidos para o porto de Santos, surgiu o primeiro corredor ferroviário de funções explícitas para interligar as áreas pioneiras da cafeicultura com um porto especializado.

E Rolnik (2001, p. 15) complementa:

Por ser o primeiro ponto no planalto a partir do porto de Santos, a cidade estabelecia a conexão entre as regiões produtoras, o porto e a capital do país. Assim, seus vales, a partir de 1867, ano em que foi implantada a primeira ferrovia na cidade, interligando Santos a Jundiaí, foram sendo atravessados por ferrovias.

O desenvolvimento do transporte ferroviário possibilitou um aperfeiçoamento na infraestrutura de toda a cidade, através do sistema de iluminação pública, abastecimento de água, esgoto e transportes, expandindo o acesso às áreas periféricas.

Cabe aqui ressaltar as grandes mudanças pelas quais a cidade de São Paulo estava passando: entroncamento ferroviário e sede de uma província em franca expansão econômica no momento de instauração do regime de trabalho assalariado e da República, é aí que a cidade passa por uma grande transformação urbanística, econômica, étnica e política (ROLNIK, 2001, p. 15). Há então, durante o século XIX, uma nova cidade de São Paulo sendo conformada: a moderna cidade de São Paulo (SUZUKI, 2003). Como expõe Ab'Sáber (2004, p. 12):

Dois pontos nodais foram criados nos fins do século XIX nas margens da antiga vila dos jesuítas, agora bafejada pela riqueza direta ou indiretamente criada pelo império do café. Refiro-me à estação do Brás, de onde divergiam as rotas para o mar (Santos) e para o Vale do Paraíba e Rio de Janeiro; tendo um importante complemento na área da colina da Luz, onde se implantou uma estação ferroviária de porte avolumado segundo os modelos arquitetônicos da Inglaterra. Logo vieram os bondes puxados a burros (1872) e trinta anos depois os bondes elétricos (1902), a iluminação a gás e por fim, ao término do escravismo, a chegada de legiões de trabalhadores provenientes da Europa Meridional (Sul da Itália) em busca de trabalho, sobrevivência e patrimônio.

A implantação da República mudou as características da cidade. A São Paulo da virada do século XIX para o século XX é marcada pela substituição do trabalho escravo pelo trabalho livre, valorizando a terra como negócio extremamente rendoso e constituindo o capital que se torna cada vez mais industrial e urbano (SUZUKI, 2003).

O desenvolvimento pelo qual a cidade passava e o rápido acúmulo de capital atraíram um intenso fluxo de imigrantes europeus. É nesse contexto que, segundo Rolnik (2001, p. 16),

[...] a cidade viveu seu primeiro surto industrial, baseado principalmente nas indústrias têxteis e alimentícias, que ocuparam as várzeas por onde passavam as ferrovias, constituindo as grandes regiões operárias de São Paulo: as orlas ferroviárias no leste, oeste e sudeste.

Como consequência do novo modelo econômico implantado, baseado na indústria, surgiram os bairros operários. A vinda de imigrantes europeus redefiniu as funções urbanas, desdobrou o corpo de bairros residenciais, ajudou a mudar padrões das moradias burguesas, retirando a cidade de seu antigo insulamento na colina central (AB'SÁBER, 2004, p. 143).

A virada do século em São Paulo também é marcada por uma explosão demográfica, a cidade [...] já contava com uma população de 250 mil habitantes, dos quais mais de 150 mil eram estrangeiros (ROLNIK, 2001, p. 16).

É neste cenário de crescimento que a cidade assiste a um primeiro grande surto de 'urbanidade', [...] quando se implantaram os serviços de água encanada, o transporte por bondes elétricos, a iluminação pública, a pavimentação das vias (ROLNIK, 2001, p. 17).

A grande transformação vivida neste período na cidade do café foi a segregação espacial, ou seja, bairros destinados especificamente para cada atividade e grupo social.

Uma porção do comércio da cidade, que até então se encontrava no triângulo formado pelas ruas XV de Novembro, São Bento e Direita, se

deslocava para uma nova região de circulação da elite paulistana: a Praça da República. Mais tarde, a região se popularizaria e a elite deixaria a região.

Afastada do centro antigo, a região da Avenida Paulista é escolhida pelos barões do café e capitães da indústria nascente da São Paulo no início do século XX para sua moradia (ROLNIK, 2001, p. 8).

A segregação espacial que ocorria na cidade pode ser explicada também, dentre outros fatores, pelo advento da indústria automobilística no país, uma vez que os carros se tornaram o principal meio de transporte das classes dominantes. Aqueles que não podiam comprar um automóvel ficaram dependentes do transporte público ficando, assim, concentrados na região central de São Paulo.

Do ponto de vista da política urbana, o advento e o rápido aumento do número de automóveis nos anos 20, o surgimento dos primeiros ônibus urbanos e a pressão por novas oportunidades de moradia acabam por entornar o caldo do urbanismo da Primeira República, inaugurando a era das grandes obras viárias, da ampliação da intervenção do governo na provisão dos serviços e da emergência da expansão periférica como estratégia de acomodação dos assentamentos populares (ROLNIK, 2001, p. 29)

Com a crise de 1929, marcada pela quebra da Bolsa de Nova York, o país adotou uma política de substituição de importações e São Paulo, através de sua indústria, ganha destaque. Entretanto, a crise de 1929 também significou uma severa restrição às receitas municipais, ao passo que as demandas eram incessantemente inflacionadas [...] (CAMPOS; GAMA; SACCHETTA, 2004, p. 100).

Contudo, a cidade progredia. As décadas de 1930 e 1940 foram marcadas pela consolidação do processo de industrialização. Além disso, ao final da década de 1930, o transporte sobre trilhos é substituído pelo transporte sobre rodas, o que proporciona, lentamente, uma mudança no padrão de crescimento de São Paulo. Empresas de diferentes países se estabelecem na cidade, tornando-a um dos principais centros urbanos do mundo.

A cidade de São Paulo, que naquele momento já era o centro industrial mais importante do país, passa a ser também o mais importante centro

financeiro e a maior cidade brasileira [...] (ROLNIK, 2001, p. 43). O crescimento econômico da cidade atrai migrantes de todas as regiões do país. Em 1950 a população da cidade já passava dos 2 milhões de habitantes.

Até meados da década de 1960 o centro da cidade encontrava-se dividido em duas áreas distintas: o Centro Antigo (atual região da Sé) e o Centro Novo (atual região da República), marcada pelas construções verticalizadas – hoje conhecidos como Centro Histórico Tradicional (CHT). É nesse momento – fim da década de 1960 e início da década de 1970 – que tem início um processo gradual de deslocamento de sede de empresas e bancos para a região da Avenida Paulista.

Do ponto de vista urbanístico, os anos 70 marcaram o deslocamento do centro de consumo das elites, da cidade do Centro Histórico em direção à Avenida Paulista e Jardins. Até essa data, a São Paulo metropolitana contava com um único centro, feito de duas partes: o “Centro Tradicional”, constituído durante a primeira industrialização (1910-40), e o “Centro Novo” (da praça Ramos à praça da República), que se desenvolveu no pós-guerra (1940-60). [...] A formação de um novo centro só acontece durante o milagre brasileiro (1968-73), quando um poderoso subcentro se implanta em torno da avenida Paulista (ROLNIK, 2001, p. 45).

O crescimento da cidade, embora posicionasse com proeminência no cenário nacional, ocasionou uma expansão urbana significativa e desorganizada (Plano de Desenvolvimento Turístico do Centro da Cidade de São Paulo, 2008, p. 17). A cidade se espalha rapidamente, conurbando municípios vizinhos, quase sempre por meio de loteamentos irregulares e casas autoconstruídas, sem aprovação da prefeitura (ROLNIK, 2001, p. 35). São Paulo vive uma dualidade, como aponta Rolnik (2001, p. 58):

Os sinais são evidentes: fábricas fechadas, desemprego altíssimo, miséria nas ruas. Por outro lado, a presença do capital transnacional transparece na multiplicação da área construída de comércio e serviços e na quantidade e diversidade das mercadorias em circulação.

A partir dos anos 80, São Paulo passa por transformações no campo industrial com a entrada de novas tecnologias que promovem a automação dos processos de produção e com isso não dependem mais da mão-de-obra do homem para a realização dos serviços, resultando no aumento das taxas de desemprego. O setor de serviços, embora estivesse em crescimento, não consegue absorver a mão-de-obra no mesmo ritmo do crescimento da demanda.

Essas transformações pelas quais São Paulo estava passando vão modificando a configuração espacial da cidade.

A nova economia urbana produz efeitos contraditórios sobre o espaço da cidade: por um lado, vai sendo esvaziada a fissura interna que caracterizou a cidade industrial ao traçar uma barreira fabril entre a periferia precária, norte-oeste-leste-sudeste, e a cidade rica e equipada no sudoeste; por outro lado, à medida que as indústrias saem da cidade, os bairros onde estas se localizavam podem ser repovoados com usos residenciais, comerciais e de lazer (ROLNIK, 2001, p. 63-64).

Já nos anos 90, uma nova área de concentração de sedes empresariais viria a configurar o “Centro Berrini” (FRÚGOLI Jr., 2000, p. 40), formado pelas avenidas Engenheiro Luís Carlos Berrini e Brigadeiro Faria Lima. Este novo pólo da cidade de São Paulo trata-se de uma região dinâmica, onde se instala o setor terciário moderno da economia, na qual há [...] uma proliferação e concentração de inúmeros edifícios para escritórios e empreendimentos hoteleiros (MIELE, 2006, p. 150).

Do Centro Histórico à região da Paulista e dali para o Centro Berrini, assim se deu o processo de mudança das centralidades da cidade de São Paulo. A cidade é mutável. Os padrões urbanísticos se transformam de acordo com as necessidades da cidade, assim, novos espaços surgem e/ou ganham novos significados, novas centralidades aparecem e a dinâmica espacial da cidade ganha cada vez mais complexidade.

2.2 São Paulo: uma cidade global

O mundo passa hoje por um processo intenso de globalização, no qual todas as cidades, de alguma maneira, estão conectadas à economia global ou sofrem seus efeitos direta ou indiretamente. Dessa maneira, como coloca Santos (2006, p. 194), a tendência atual é no sentido de uma união vertical dos lugares.

A união dos espaços urbanos deste mundo globalizado se dá por meio de uma rede de cidades. Uma cidade está conectada com os principais nós desta rede urbana através da qual os mais importantes fluxos de informação, capital e recursos estariam circulando (MARQUES; TORRES, 2000, p. 143).

A existência de uma rede de grandes cidades conectadas mundialmente é fenômeno relativamente antigo e conhecido [...] uma das mais importantes características distintivas do período atual de transformações seria a alta concentração de atividades de comando, especialmente de negócios, assim como de serviços de alta complexidade orientados a empresas nos nós centrais do sistema mundial (MARQUES; TORRES, 2000, p. 160).

Estes nós centrais ou pontos de conexão privilegiados da rede urbana são denominados “cidades globais”, onde as mais importantes decisões da economia mundial estariam sendo tomadas (MARQUES; TORRES, 2000, p. 143).

O que se convencionou chamar de cidade global, nas mais variadas concepções que o termo recebeu, resulta de um processo característico dos anos 80⁶ e assumiu um caráter típico ideal, reunindo características (atributos) que se repetem em algumas cidades, tanto no mundo desenvolvido como daqueles periféricos ou semiperiféricos – ou por força de serem base de operações do capital financeiro, ou por apresentarem determinadas funções industriais

⁶ A partir da década de 80, no cenário de crise de superprodução e desemprego, de desconcentração industrial em muitas cidades européias e norte-americanas, e de alta competitividade, a possibilidade de alavancar parcerias milionárias com o setor privado para a construção de pólos urbanos capazes de atrair grandes empresas e negócios globais mostrou-se uma via de salvação para prefeitos submersos em graves crises de governabilidade (FERREIRA, 2004, p. 3).

sofisticadas tecnologicamente, ou pela presença de estratégias de empresas transnacionais, com crescente desemprego, polarização social, processos excludentes, violência e assim por diante (BÓGUS e VÉRAS, p. 90).

E Carvalho complementa (2000, p. 72):

Seria, portanto, “global” a cidade que se configurasse como “nó” ou “ponto nodal” entre a economia nacional e o mercado mundial, congregando em seu território um grande número das principais empresas transnacionais; cujas atividades econômicas se concentrassem no setor de serviços especializados e de alta tecnologia, em detrimento das atividades industriais.

Dessa forma, uma cidade é considerada global pelo papel de comando que desempenha no contexto urbano mundial, concentrando sedes de importantes empresas, em especial de empresas de caráter transnacional, e conectada com importantes fluxos de capitais financeiros globalizados.

Um fator que demarca a transformação da cidade moderna para o caráter urbano contemporâneo se dá na mudança do processo industrial para o de serviços (TASSARA, RABINOVICH, 2007, p. 506). Tal transformação pode ser notada na cidade de São Paulo, uma vez que esta passou de capital da indústria brasileira para uma metrópole que concentra cerca de 80% da sua receita no setor terciário⁷, configurando-se hoje como a décima cidade mais rica do mundo⁸ e, como coloca Teles (2005, p. 6):

Diante dessa classificação, tornou-se importante enquanto cidade global viver em constante estado de transformação e de reprodução da cidade e do urbano, estabelecendo novas relações com o mundo e redefinindo suas formas ao adaptar-se aos novos paradigmas ditados pela economia global.

A desconcentração industrial não significou que São Paulo tenha perdido sua capacidade de polarização do processo econômico, pois conseguiu manter

⁷ Revista SÃO PAULO OUTLOOK: Cidade Criativa. n. 35. 2012. p. 11

⁸ Revista SÃO PAULO OUTLOOK: Cidade Criativa. n. 35. 2012. p. 6

as sedes e atividades de comando das grandes corporações (MARQUES; TORRES, 2000, p. 161).

Enquanto cidade global, São Paulo se conecta aos principais pontos nodais da rede de cidades através dos diversos fluxos: de pessoas, de recursos, de capital, de informação, de transportes, entre outros.

A centralidade da cidade perante esta rede pode ser comprovada através da distribuição das agências bancárias, um indicador dos fluxos financeiros da economia local assim como de sua ligação com as economias nacional e internacional (MARQUES; TORRES, 2000, p. 162).

Os fluxos de transporte acentuam ainda mais a centralidade de São Paulo como cidade de comando e de produção (MARQUES; TORRES, 2000, p. 162), como pode-se notar na Tabela 4, que mostra São Paulo como o município de maior movimento aéreo do Brasil no período de 2009 – 2010.

Tabela 4. Movimento aéreo total, segundo os municípios de maior movimento – 2009 – 2010.

Municípios de maior movimento	Movimento aéreo total	
	Passageiros	Carga (kg)
São Paulo	26 848 944	201 132 886
Rio de Janeiro	14 467 527	37 296 620
Brasília	12 340 576	81 252 247
Salvador	6 391 352	39 475 055
Belo Horizonte	5 847 509	13 329 341
Porto Alegre	5 216 372	16 642 656
Recife	4 791 872	26 282 028
Curitiba	4 791 018	10 802 168
Fortaleza	3 858 424	33 673 910
Campinas	3 118 673	15 866 100
Vitória	2 220 272	5 668 942
Manaus	2 171 153	103 488 125
Belém	2 145 670	15 975 225
Florianópolis	1 956 563	4 651 834
Natal	1 751 132	4 737 472
Cuiabá	1 624 820	7 531 848
Goiânia	1 615 554	5 056 305
Maceió	1 080 537	2 596 116
Campo Grande	1 008 430	2 363 516

Fonte: Ligações Aéreas 2010 - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Os fluxos da cidade ratificam a importância do papel que esta possui como nó de conexão do Brasil com o resto do mundo.

[...] São Paulo, mesmo com menor produção industrial (em termos relativos), manteve a sua centralidade e capacidade de comando sobre a economia nacional nas últimas décadas, inclusive com o aumento da concentração de serviços produtivos e financeiros. [...] Assim, mesmo com a desconcentração industrial São Paulo continua a ser a principal metrópole nacional e o principal elo de ligação da economia brasileira com o restante do mundo (MARQUES; TORRES, 2000, p. 164).

Contudo, isto só foi possível a partir da abertura da economia brasileira no início da década de 1990 (MARQUES; TORRES, 2000, p. 167), que teve forte impacto na reestruturação do setor terciário no estado de São Paulo (LEME, 2003, p. 31).

A desconcentração da indústria e a precarização do mercado de trabalho paulista estavam presentes em diferentes graus desde os anos 1970 e 1980 e pode-se creditá-las a fatores predominantemente nacionais ou locais. Apenas a abertura comercial – ao se fortalecerem os vínculos entre economia brasileira e economia mundial – parecem emergir os mesmos tipos de condição que formam ou produzem outras cidades globais (MARQUES; TORRES, 2000, p. 167).

A capital paulista não para de se transformar e se remodelar. Ela atinge, no final do século XX e no início do século XXI, a expressão máxima do processo de urbanização (TELES, 2005, p. 6).

Hoje, São Paulo integra uma rede urbana mundial, atravessada pelos diversos fluxos, na qual faz parte das relações econômicas globalizadas, desempenhando funções de produção e serviços internacionais (ROLNIK, 2001, p. 74). No processo global da produção, a circulação prevalece sobre a produção propriamente dita (SANTOS, 2006, p. 181) e define as mudanças de valor no espaço urbano.

São Paulo configura-se como uma das maiores aglomerações urbanas do mundo, apresentando um crescimento com proporções gigantescas. Com grande rapidez, São Paulo passa por profundas alterações no processo de reprodução da vida e do espaço urbano, firmando-se, cada vez mais, como cidade mundial (BORELLI, 2010, p. 62).

O processo de reestruturação pelo qual São Paulo passou trouxe novos significados à cidade, que apresenta mercado com dimensão e grau de diversificação produtiva notável (TELES, 2006, p. 150). Neste contexto, encontra-se o turismo. Para entender sua dinâmica, é necessário conhecer os elementos que o compõem na cidade de São Paulo, assunto que será abordado no tópico a seguir.

2.3 O turismo na cidade de São Paulo

O processo de globalização da economia se reflete em São Paulo, agregando significados na conformação urbana da cidade, tornando-a uma destinação turística de grande importância (TELES, 2007, p. 185).

Para contextualizar o cenário do turismo na cidade de São Paulo, foram utilizados indicadores e dados estatísticos de importantes instituições vinculadas à atividade turística como o Ministério do Turismo e o Observatório do Turismo da Cidade de São Paulo, núcleo de estudos e pesquisas da São Paulo Turismo S/A (SPTuris).

Este núcleo é atualmente a principal fonte de referência de dados oficiais de turismo no município, cujo objetivo é acompanhar e analisar periodicamente a atividade turística na cidade. Configura-se como um importante instrumento estratégico de planejamento, desenvolvimento e promoção do turismo que contribui diretamente na elaboração de diretrizes que visem maximizar os resultados do setor.

De acordo com os dados divulgados no Anuário Estatístico de 2014 do Observatório do Turismo da Cidade de São Paulo, a demanda turística da cidade de São Paulo foi de 13,22 milhões de turistas em 2013, com ganhos estimados de R\$ 10,9 bilhões.

Tabela 5. Demanda turística da cidade de São Paulo (milhões)

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
9,47	10,26	10,76	11,00	11,35	11,75	12,16	12,58	13,22	15,08	13,97	14,88	15,45	15,75	16,24	16,52

Fonte: Observatório do Turismo da Cidade de São Paulo, 2011⁹.

Tabela 6. Receitas com turistas na cidade de São Paulo (R\$ bilhões)

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 P	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
7,10	7,61	8,07	8,25	8,92	9,69	10,08	10,48	10,90	11,34	11,03	11,43	12,44	12,94	13,45	13,99

Fonte: Observatório do Turismo da Cidade de São Paulo, 2011.

Essa demanda utiliza serviços ligados diretamente à atividade turística, sobretudo à hotelaria. Em 2013, a taxa de ocupação dos hotéis da capital paulista alcançou uma média de 65,55%.

Tabela 7. Taxa de ocupação dos hotéis na cidade de São Paulo

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
% TOTAL	58,73	64,74	67,00	67,31	61,37	68,54	69,29	65,99	65,55

Fonte: Observatório do Turismo da Cidade de São Paulo, 2011.

Um dado importante a respeito do turismo na cidade de São Paulo é a arrecadação de ISS (Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza), que teve valor de R\$ 252,5 milhões em 2013, correspondendo a 2,5% dos R\$ 10 bilhões gerados em tributos por todas as outras atividades econômicas na cidade.

⁹ Estimativas baseadas em um cenário tendencial para economia brasileira desenvolvido pela (FIPE), através dos principais emissores de turistas domésticos e internacionais levantados pelo Observatório do Turismo, e para a Economia Mundial disponibilizado pela *Economist Intelligence Unit*; Receitas com turistas construídas com base nas projeções de demanda do turismo (FIPE) e em valores dos gastos médios dos turistas nacionais e internacionais na cidade de São Paulo, incluindo hospedagem, lazer, alimentação, transporte e compras.

Tabela 8. Arrecadação de impostos sobre serviços (ISS) - participação do Turismo

2013	IMPOSTOS SOBRE SERVIÇOS CIDADE DE SÃO PAULO	IMPOSTOS SOBRE SERVIÇOS GRUPO 13 - TURISMO	PARTICIPAÇÃO (%)
janeiro	977.442.086	21.828.785	2,2
fevereiro	728.469.612	18.801.394	2,6
março	699.642.785	17.741.399	2,5
abril	804.657.784	21.905.332	2,7
maio	829.476.719	22.214.426	2,7
junho	821.666.029	20.718.432	2,5
julho	854.858.483	20.832.002	2,4
agosto	847.977.740	19.730.325	2,3
setembro	827.159.283	20.887.750	2,5
outubro	866.033.338	22.241.500	2,6
novembro	877.427.021	22.860.894	2,6
dezembro	880.678.710	22.700.175	2,6
TOTAL	10.015.489.590	252.462.414	2,5

Fonte: Secretaria Municipal de Finanças, 2014.

O turismo enquanto atividade econômica é bastante particular. O produto turístico não é composto por um único tipo de elemento, mas sim por um conjunto de itens, como transporte, hospedagem, alimentação, entretenimento, *souvenirs* e outros (SANTOS; KADOTA, 2012, p. 24). Este produto é composto de bens (por exemplo, artesanatos e roupas) e/ou serviços (hospedagem, transportes, entre outros). Produto turístico, portanto, é entendido como todo produto consumido pelo turista.

Esta demanda é influenciada por diversas variáveis, incluindo preço do produto, preço dos substitutos, preço dos complementares, renda dos consumidores, gostos, características do produto e número de consumidores no mercado (SANTOS; KADOTA, 2012, p. 71). Conhecer esta demanda torna-se indispensável para a melhor compreensão e gestão do turismo.

No item a seguir, será abordado o perfil do turista que consome o produto turístico da cidade de São Paulo.

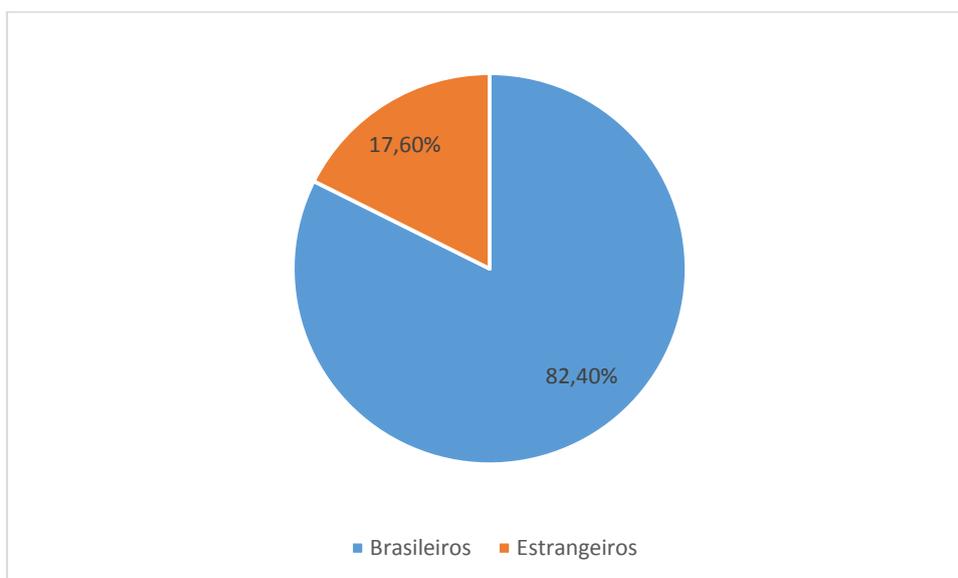
2.3.1 Perfil do turista

Segundo pesquisa elaborada pelo Observatório do Turismo da Cidade de São Paulo, é possível traçar um perfil do turista que chega a São Paulo. Esta pesquisa é realizada semestralmente em hotéis através de abordagem

direta com os hóspedes dos principais estabelecimentos da cidade. A partir da amostra obtida (média de 4000 questionários) no segundo semestre de 2013 obtém-se o perfil do turista.

- Procedência

Gráfico 1. Procedência dos turistas (%) - 2º semestre - 2013



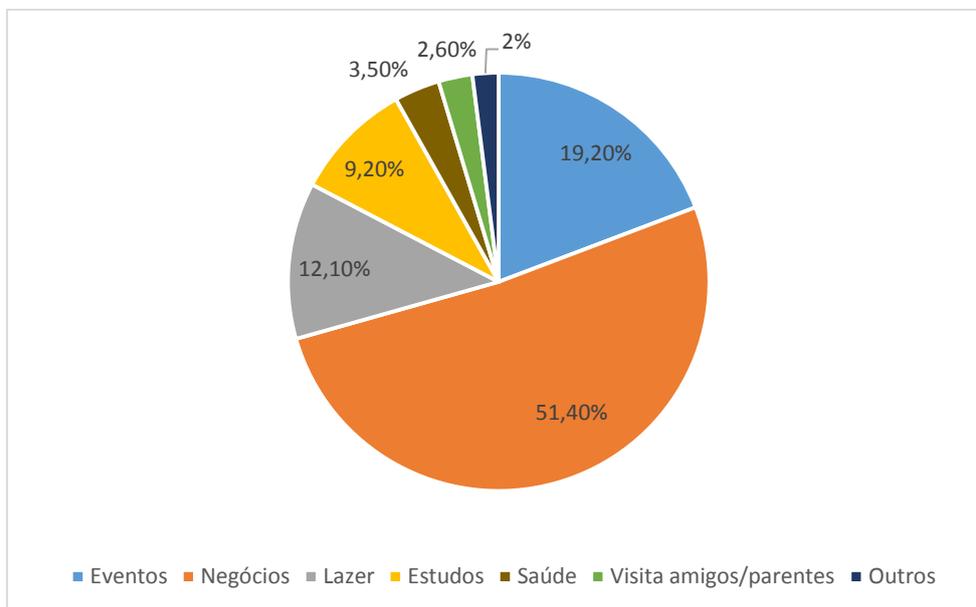
Fonte: Elaborado pela autora. Baseado nos dados do Observatório do Turismo da Cidade de São Paulo (2014).

Dentre as principais procedências nacionais, o Rio de Janeiro encontra-se em primeiro lugar, seguido por Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre e Brasília.

Já em relação às principais procedências internacionais, encontram-se sucessivamente, Estados Unidos, Alemanha, Argentina, França e Espanha.

- Motivo

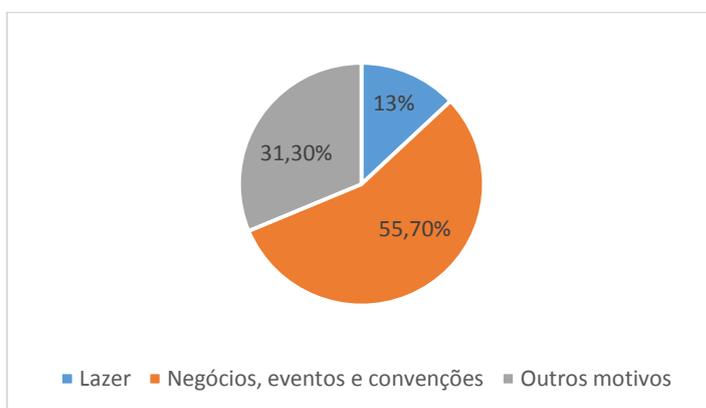
Gráfico 2. Motivo predominante da viagem (%) para São Paulo – 2º semestre – 2013



Fonte: Elaborado pela autora. Baseado nos dados do Observatório do Turismo da Cidade de São Paulo (2014).

Em estudo realizado pelo Ministério do Turismo e pela FIPE sobre a demanda turística internacional, no ano de 2012 também nota-se o destaque dos negócios e eventos como motivação de viagem a São Paulo, conforme Gráfico 3.

Gráfico 3. Motivo da viagem (%) para São Paulo – 2012



Fonte: Elaborado pela autora. Baseado nos dados do Ministério do Turismo e da FIPE (2013).

Percebe-se que o turismo de eventos e o turismo de negócios são segmentos que se fortalecem em São Paulo.

- Permanência Média

A permanência média geral do turista na cidade de São Paulo é de 3,4 dias. Discriminando este dado entre brasileiros e estrangeiros, os primeiros permanecem uma média de 2,7 dias, já os segundos, de 5,2 dias.

- Gasto Médio

O gasto médio geral apresentado no segundo semestre de 2013 foi de R\$ 1.815,00. Os brasileiros gastam em média R\$ 519,00 por dia durante sua permanência em São Paulo. Os estrangeiros, por sua vez, gastam em média R\$ 664,00 por dia.

2.3.2 Oferta turística

Beni (2007, p. 177), define a oferta turística como:

O conjunto de equipamentos, bens e serviços de alojamento, de alimentação, de recreação e lazer, de caráter artístico, cultural, social ou de outros tipos, capaz de atrair e assentar numa determinada região, durante um período determinado de tempo, um público visitante.

A oferta turística em São Paulo é composta por diversos atrativos, dirigida aos principais segmentos, contando com a infraestrutura de serviços própria para se consolidar como um destino turístico (BORELLI, 2010, p. 63).

A relação do turismo urbano com a cidade de São Paulo apresenta-se mais ligada ao turismo de negócios e de eventos do que a qualquer outro segmento de turismo (TELES, 2005, p. 5). De acordo com o Plano de Turismo Municipal de São Paulo (PLATUM, 2011-2014, p. 46), a cidade recebe 90 mil

eventos por ano, movimentando R\$ 3,4 bilhões em negócios/ano. Ainda segundo o PLATUM (2011-2014, p. 51), São Paulo sedia 72% das grandes feiras de negócios do país. Em 2013, a cidade ficou em 4º lugar no ranking das cidades das Américas da ICCA.

A essas atividades – negócios e eventos –, mesclam-se outras, como o turismo cultural (BORELLI, 2010, p. 55).

A capital paulista definitivamente possui uma vocação natural para a cultura e o entretenimento. Pioneira na difusão de novas manifestações artísticas, como a Semana de Arte Moderna de 1922, um dos marcos dessa sua característica, São Paulo é referência para os amantes de artes, história e arquitetura, bem como para aqueles que queiram apenas desfrutar de bons momentos de lazer em suas salas de cinema, teatro e casas de espetáculos (PLATUM, 2011-2014, p. 52).

São Paulo conta com aproximadamente 110 museus, 97 centros culturais, 181 teatros, 287 salas de cinema e 90 bibliotecas.

O turismo de compras também se destaca em São Paulo. Segundo a SPTuris¹⁰, 21,5% dos turistas realizam compras na cidade. Quem chega a São Paulo tem à sua disposição cerca de 79 shoppings centers, 240 mil lojas comerciais e 59 ruas de comércio especializado.

Com relação à infraestrutura de serviços, a cidade reúne as principais redes de hotéis nacionais e internacionais, contando com aproximadamente 410 hotéis (42 mil apartamentos); conta também com 105 hospitais entre públicos e privados e mais de 9 mil clínicas; e, ainda possui cerca de 12,5 mil restaurantes das mais variadas culinárias.

A cidade de São Paulo se tipifica como um destino turístico diferenciado, numa dinâmica de atratividade a partir de negócios, eventos, compras e do chamado lazer cultural (BORELLI, 2010, p. 72). Dessa forma, entender a distribuição da oferta turística na cidade se faz necessário para uma melhor

¹⁰ SPTURIS. São Paulo é referência no turismo de compras. Disponível em: <<http://imprensa.spturis.com/imprensa/releases/pdf/sao-paulo-e-referencia-no-turismo-de-compras.pdf>>. Acesso em: 02 nov. 2014.

compreensão do turismo paulistano. No capítulo 3, serão analisadas as centralidades da cidade de São Paulo a partir da oferta.

3. ANÁLISE CARTOGRÁFICA DA OFERTA TURÍSTICA NA CIDADE DE SÃO PAULO

3.1 Centro Histórico Tradicional (CHT)



Figura 1. Localização da área de estudo - Centro Histórico Tradicional.

Fonte: SPTuris, 2012.

Configurado como a primeira centralidade de São Paulo, o Centro Histórico Tradicional possui atributos e qualidades únicos que o diferenciam das demais centralidades. Repleto de potencialidade, o CHT é privilegiado de cultura e história da capital paulista.

Conforme abordado no capítulo anterior, diante das transformações que ocorreram na cidade através do processo de urbanização, consolidando novos núcleos no município, a área central sofreu significativas modificações. Submetido a condições de desvalorização e deterioração ao longo do tempo, algumas ações surgem como forma de recuperar a importância do CHT no âmbito social, econômico e cultural de São Paulo.

Neste cenário, as formas espaciais recebem novos usos e significados, que estão ligados diretamente ao turismo. A recuperação da cultura, da memória e da identidade local motivada pelo turismo promove a revalorização do patrimônio do CHT através da sua formatação como atrativo turístico.

Para esta pesquisa, foi utilizado o perímetro do Centro de acordo com o mapa desenvolvido pela SPTuris (Anexo I)¹¹, que abrange os distritos da Bela Vista, Liberdade, Cambuci, Brás, Bom Retiro, Santa Cecília e República. O mapa utilizado engloba a área de estudo e interesse, além de contar com um

¹¹ Anexo I – Mapa da delimitação do Centro Histórico Tradicional (CHT) da cidade de São Paulo.

inventário dos principais atrativos, estações de metrô e outros elementos da infraestrutura que compõem a oferta turística da região.

A partir da análise cartográfica da oferta turística desta região, foi possível identificar 87 atrativos histórico-culturais¹² (Anexo II)¹³, que foram divididos segundo tipologias, conforme a Tabela 9. É importante ressaltar que um mesmo atrativo pode estar classificado em mais de uma tipologia, o que faz com que o resultado da soma das porcentagens apresentadas seja maior que o número total de atrativos.

Tabela 9. Divisão dos atrativos histórico-culturais conforme tipologia

Tipologia	%
Edificações	
Arquitetura civil	39
Arquitetura militar	1
Arquitetura religiosa	24
Instituições Culturais	
Biblioteca	1
Centro cultural/Casa de cultura	11
Museu	17
Teatro	18

Fonte: Elaborada pela autora.

Existem na área do CHT formas espaciais que registram os diferentes momentos históricos pelos quais a cidade de São Paulo passou e que hoje tornaram-se matéria-prima para o desenvolvimento do turismo paulistano. Isto pode ser comprovado a partir da forte presença de edificações de relevância

¹² Considera-se patrimônio histórico e cultural os bens de natureza material e imaterial que expressam ou revelam a memória e a identidade das populações e comunidades. São bens culturais de valor histórico, artístico, científico, simbólico, passíveis de se tornarem atrações turísticas: arquivos, edificações, conjuntos urbanísticos, sítios arqueológicos, ruínas, museus e outros espaços destinados à apresentação ou contemplação de bens materiais e imateriais, manifestações como música, gastronomia, artes visuais e cênicas, festas e celebrações (Ministério do Turismo, 2010, p. 16).

¹³ Anexo II – Lista dos atrativos histórico-culturais do Centro Histórico Tradicional (CHT) da cidade de São Paulo.

arquitetônica que fizeram parte do passado de São Paulo e que representam a maior parcela dos atrativos histórico-culturais.

Dentre os estabelecimentos inseridos nesta categoria, há aqueles que mantêm atividades relacionadas diretamente ao turismo e à cultura, como também há os que não possuem caráter turístico, mas são de grande importância para o desenvolvimento desta prática, sem perder, contudo, sua característica original.

As edificações de arquitetura de caráter civil são as de maior ocorrência, atingindo 39% do total dos atrativos. Já as edificações de arquitetura religiosa representam 24% dos atrativos e a arquitetura militar apenas 1%.

No que diz respeito às instituições culturais, os teatros são os que aparecem com maior porcentagem (18%). Nesta categoria, encontra-se o Teatro Municipal, que merece destaque pela importância arquitetônica e histórica na cidade de São Paulo.

Em seguida encontram-se os museus, os quais representam 17% do total dos atrativos. Dentre eles, merecem destaque o Museu da Língua Portuguesa, a Estação Pinacoteca, a Pinacoteca do Estado e o Museu de Arte Sacra.

Com parcela significativa estão os centros culturais e as casas de cultura, atingindo 11% dos atrativos turísticos.

Com a análise cartográfica não só foi possível conhecer os atrativos histórico-culturais, mas também suas disposições pelos espaços da área de estudo (Anexo III)¹⁴. Conforme observado, os teatros em sua maioria encontram-se no distrito da Bela Vista, local de maior concentração de teatros da cidade.

Em relação aos museus, pode-se perceber uma maior dispersão em relação ao todo, mas há, de forma tímida, atrativos que encontram-se agrupados em alguns distritos.

Quanto aos centros culturais, notou-se uma maior concentração no distrito da Sé, porém há também certa dispersão destes atrativos pelos espaços do CHT.

¹⁴ Anexo III – Mapa da distribuição dos atrativos histórico-culturais no Centro Histórico Tradicional da cidade de São Paulo.

O turismo no Centro Histórico não é apenas configurado por atrativos histórico-culturais. O comércio também destaca-se na região e torna-se importante atrativo tanto para moradores quanto para turistas. A partir da análise cartográfica, foi possível identificar 40 ruas comerciais e 5 *shoppings centers*. Estas dezenas de ruas abrangem diversos estabelecimentos comerciais especializados como: acessórios para veículos, agências de turismo, armarinhos, confecções, vestuário, artigos para pesca, componentes eletroeletrônicos, perfumaria, joias e bijuterias, entre outras.

Nesta categoria destaca-se a Rua 25 de março, maior centro de comércio da América Latina¹⁵ e também um dos principais pontos turísticos da cidade de São Paulo.

Pode-se inferir a partir da análise cartográfica que a concentração de grande e diversa quantidade de atrativos históricos, de relevância arquitetônica e cultural, se dá devido ao fato de que foi nesta região que a história da cidade começou a ser construída. Seus marcos históricos, através de suas edificações, contam a trajetória pela qual a cidade de São Paulo passou.

Quanto à oferta comercial, esta é reflexo das modificações que a região sofreu: de centro industrial no período entre as décadas de 1920 e 1940, para um centro ligado às atividades terciárias a partir da década de 1950. Esta oferta resulta do próprio processo de produção ocorrido nesta área.

O Centro Histórico Tradicional possui uma gama variada de atrativos e serviços que, aliados a políticas e programas de desenvolvimento e revalorização urbana, o colocam em papel de destaque no desenvolvimento da atividade turística.

¹⁵ SPTURIS. Rua 25 de março. Disponível em: <<http://www.cidadedesao Paulo.com/sp/br/o-que-visitar/atrativos/pontos-turisticos/4406-rua-25-de-marco>>. Acesso em: 05 nov. 2014.

3.2 Avenida Paulista



Figura 2. Localização da área - Avenida Paulista

Fonte: SPTuris, 2012.

A Avenida Paulista destacou-se no cenário urbano de São Paulo, num primeiro momento, como área residencial da elite paulistana. Esta ocupação inicial abrigava imponentes e luxuosas mansões, consagrando-a como local de nobreza.

Com as transformações assistidas na capital durante os anos de 1960 e 1970, abordadas no capítulo dois deste trabalho, a Avenida ganha novos elementos que a transformam em um novo núcleo da cidade. Se antes a avenida era essencialmente residencial, neste momento passa a receber as sedes de grandes empresas, bancos e instituições financeiras.

Esta nova centralidade passou a desempenhar funções nos contextos econômico, financeiro e arquitetônico. Transformou-se, com o decorrer do tempo, em centro de prestação de serviços, qualificado principalmente pela modernidade, característica inerente à avenida que permanece até os dias de hoje.

A partir da evolução da estrutura urbana da Avenida Paulista, equipamentos e serviços suscitaram ações que favoreceram o desenvolvimento da atividade turística no local.

Para este estudo, foi utilizado o mapa desenvolvido pela SPTuris (Anexo IV)¹⁶, que, apesar de abranger os distritos da Bela Vista, Liberdade, Jardins, Paraíso, Bixiga, Jardim Vila Mariana, Vila Mariana e Itaim Bibi, somente será levada em consideração a Avenida Paulista. O mapa utilizado engloba a área de estudo e interesse, além de contar com um inventário dos principais

¹⁶ Anexo IV – Mapa da delimitação da Avenida Paulista.

atrativos, estações de metrô e outros elementos da infraestrutura que compõem a oferta turística da região.

Pôde-se identificar 16 atrativos na Avenida Paulista (Anexo V)¹⁷, os quais foram organizados em tipologias de acordo com a Tabela 10. Cabe aqui destacar que um mesmo atrativo pode estar classificado em mais de uma tipologia, assim, o resultado da soma das porcentagens apresentadas é maior que o número total de atrativos.

Tabela 10. Divisão dos atrativos conforme tipologia

Tipologia	%
Edificações	
Arquitetura civil	31
Arquitetura religiosa	6
Instituições Culturais	
Centro comercial	19
Centro cultural	25
Teatro	31
Museu	25
Parque	12,5
Cinema	25

Dentre as edificações, as de caráter arquitetônico civil abrangem 31% do total dos atrativos e aquelas de caráter religioso atingem apenas 6%. Com esta análise, já é possível identificar diferenças entre os atrativos observados no Centro Histórico e os atrativos da Avenida Paulista.

No CHT a presença de edificações de relevância arquitetônica religiosa é bastante frequente, já na Avenida Paulista este atrativo não é significativo em relação ao todo.

No que diz respeito às instituições culturais, destacam-se os teatros com 31% do total dos atrativos. Em seguida estão os centros culturais, os museus e os cinemas, cada um representando 25% dos atrativos. Dentre estas

¹⁷ Anexo V – Lista dos atrativos turísticos da Avenida Paulista.

categorias destaca-se o Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand (MASP), que conta com um rico acervo de interesse internacional.

Os centros comerciais correspondem a 19% do total. Nesta categoria, merece destaque o Conjunto Nacional, importante construção no cenário urbano da Avenida Paulista, pois ele foi o primeiro edifício que reuniu em um só bloco um centro comercial, um hotel, salas para escritórios e, ainda, apartamentos residenciais de luxo.

Por fim, estão os parques atingindo 12,5% dos atrativos localizados na avenida. Dentre estes encontra-se o Parque Trianon, construído com o intuito de reserva natural e que tornou-se importante ponto de encontro entre os cidadãos não só da época em que foi realizado, mas também da atualidade.

A partir da análise cartográfica, é possível compreender também a disposição da oferta turística através da área estudada. A distribuição dos atrativos ao longo da avenida aparece de forma regular, sem a aglomeração de atrativos em um determinado ponto, como ocorre no CHT em relação aos teatros.

De modo geral, a oferta de atrativos da Avenida Paulista diferencia-se da oferta do CHT, pois a primeira é contemporânea e adaptada ao processo de urbanização pelo qual a avenida passou, revelando sua modernidade e tornando-se centro prestador de serviços, como permanece até os dias atuais.

A Avenida Paulista é um marco na história da cidade; ela própria torna-se um atrativo que, aliado aos seus equipamentos, configura-se como importante oferta para o desenvolvimento da prática do turismo urbano.

3.3 Região das avenidas Brigadeiro Faria Lima e Engenheiro Luís Carlos Berrini



Figura 3. Localização da área - Região das avenidas Brigadeiro Faria Lima e Engenheiro Luís Carlos Berrini

Fonte: Adaptado SPTuris, 2012.

A região compreendida pelas avenidas Brigadeiro Faria Lima e Engenheiro Luís Carlos Berrini surgiu como nova centralidade no cenário urbano da cidade de São Paulo a partir dos anos de 1990.

A Avenida Berrini abrange um centro de negócios que está ligado diretamente à região da Faria Lima - este eixo Berrini/Faria Lima configura-se como o mais recente centro de negócios da capital paulista.

Diferentemente do processo ocorrido entre o CHT e a Avenida Paulista, esta centralidade formou-se a partir de novos empreendimentos e que hoje se complementam àqueles encontrados na região da Paulista.

Conforme abordado no capítulo anterior, nesta dinâmica região está instalado o setor terciário moderno, onde encontram-se inúmeras instalações para escritórios além da oferta hoteleira.

Para o estudo desta região, foi utilizado o mapa desenvolvido por Teles (2006, p. 128) (Anexo VI)¹⁸, que, abrange a Avenida Brigadeiro Faria Lima, a Rua Funchal e a Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini. O mapa utilizado engloba a área de estudo e interesse, além de contar com a concentração hoteleira e de atrativos turísticos que compõem a oferta turística da região.

A partir da análise cartográfica, nota-se a alta concentração de hotéis e equipamentos de hospedagem nesta região. Isto se dá, principalmente, pela procura destes empreendimentos por parte da demanda de negócios que

¹⁸ Anexo VI – Mapa da delimitação da região das avenidas Brigadeiro Faria Lima e Engenheiro Luís Carlos Berrini.

compõe este segmento no turismo de São Paulo. Observa-se também a pouca oferta de atrativos, o que ratifica a característica da região enquanto centro de negócios da capital paulista.

Com relação ao turismo, esta região proporciona enorme fluxo para o turismo de negócios, além de se destacar na oferta de serviços e infraestrutura que compõem a oferta geral. O eixo Berrini/Faria Lima aliado à Avenida Paulista foram um importante potencial para o desenvolvimento e fortalecimento do turismo urbano na cidade de São Paulo.

Considerações Finais

A presente pesquisa teve como foco a identificação dos principais atrativos que compõem a oferta turística de três centralidades da cidade de São Paulo (Centro Histórico Tradicional, Avenida Paulista e Região das Avenidas Brigadeiro Faria Lima e Engenheiro Luís Carlos Berrini), bem como a distribuição de tais atrativos, a partir da análise cartográfica destas áreas do espaço urbano paulistano.

A partir das questões abordadas no decorrer do texto, percebeu-se que a dinâmica espacial da cidade de São Paulo se constitui através de agentes modelares do espaço urbano inseridos nos diferentes momentos históricos. As transformações que ocorreram na cidade desde a vila jesuítica, passando por centro de poder da oligarquia cafeeira, até tornar-se centro industrial e, mais recentemente, voltando-se para o setor terciário, são reflexos do processo de produção a que ela – a cidade – encontra-se submetida. Neste sentido, é possível compreender a formação de alguns recortes espaciais na cidade que configuram as três centralidades estudadas.

Ao analisar a relação do espaço urbano de São Paulo, através das centralidades, com o turismo, percebeu-se que a forma como esta atividade está estruturada atualmente na cidade é reflexo da própria história de São Paulo, bem como de questões geográficas, econômicas, sociais e culturais. A partir da análise cartográfica esta questão fica mais evidente.

No Centro Histórico Tradicional, primeira centralidade abordada, nota-se que a oferta de atrativos turísticos é formada em sua maioria pelos de caráter histórico-cultural. Isto é reflexo do processo histórico da cidade de São Paulo, uma vez que foi nesta região que a história da cidade começou a ser desenhada. Ainda em relação ao Centro Histórico, a presença de ruas e estabelecimentos comerciais é muito forte, atraindo fluxo de turistas e moradores para a região. Esta oferta comercial é consequência do modo de produção que se instalou na região, quando se iniciou o processo de transitoriedade da indústria para o setor terciário. O deslocamento das sedes de importantes empresas e bancos para a Avenida Paulista tornou o comércio na região do CHT popular, como encontra-se configurado até os dias de hoje.

A Avenida Paulista caracteriza-se pela diversidade de atrativos oferecidos, dentre os quais destacam-se os teatros, os museus e os centros culturais. Nesta área, em decorrência do desenvolvimento do setor terciário, o turismo de negócios e eventos acaba se destacando, porém, estes segmentos estão fortemente ligados à oferta hoteleira, questão que não foi abordada nesta pesquisa, mas que é importante ressaltar. Além de seus atrativos e equipamentos que compõem a oferta da região, a própria avenida é um atrativo do turismo urbano de São Paulo, representando um símbolo da modernidade, reflexo de sua história.

Já em relação à região das Avenidas Brigadeiro Faria Lima e Engenheiro Luís Carlos Berrini, a questão do turismo de negócios e eventos é muito clara, uma vez que este eixo representa o mais recente e moderno centro de negócios da cidade de São Paulo. O turismo de negócios e de eventos contribuem para um maior fluxo de pessoas, de transporte e capital dentro do cenário urbano paulistano. Estes segmentos representam a maior motivação de viagens à capital paulista e crescem cada vez mais, colocando a cidade de São Paulo em destaque no cenário mundial.

De maneira geral, o turismo na cidade de São Paulo estrutura-se de acordo com a realidade histórica, geográfica e econômica de suas regiões. Porém, a cidade ainda não configura-se como destino consolidado. Para tanto, é necessário que a gestão da atividade turística proporcione ações que permitam a promoção e o desenvolvimento do turismo urbano em São Paulo, conectando os diversos segmentos turísticos encontrados na cidade.

Referências

Obras, artigos e teses

AB'SÁBER, Aziz Nacib. **São Paulo: ensaios entreveros**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Senac, 2004.

ALLIS, Thiago. **Projetos urbanos e turismo em grandes cidades: o caso de São Paulo**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 12. ed. São Paulo, Senac, 2007.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo: Perspectiva, 1999.

BOTELHO, Adriano. **O urbano em fragmentos: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2007.

CAMPOS, Candido Malta; GAMA, Lúcia Helena; SACCHETTA, Vladimir. **São Paulo – metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais**. São Paulo: Senac, 2004.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2007.

CARVALHO, Caio Luiz de. Desafios para consolidar um destino turístico: estudo preliminar do caso cidade de São Paulo. **Revista Turismo em Análise**, v.17, n. especial, p. 24-35, 2005.

CHAUÍ, Marilena de Souza. **Convite à filosofia**. São Paulo: Editora Ática, 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 4. ed. São Paulo: Editora Ática, 2004.

FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor. **Centralidade em São Paulo:** trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. 1. ed. São Paulo: Cortez/Editora da Universidade de São Paulo/Fapesp, 2000.

JOSÉ, Beatriz Kara. **A popularização do centro de São Paulo:** um estudo de transformações ocorridas nos últimos 20 anos. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2010.

Plano de Desenvolvimento Turístico do Centro da Cidade de São Paulo. 1. ed. São Paulo: São Paulo Turismo, 2008.

ROLNIK, Raquel. **São Paulo** - Coleção Folha Explica. 1. ed. São Paulo: PubliFolha, 2001.

ROSSETTI, Clarissa; SALMERÓN, Mariana Luz; MARCHINA, Tiago Carzetta. **Logística: integração dos elementos e reflexos espaciais** - A experiência turística na cidade de São Paulo. 2006. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Turismo) – Faculdade Cásper Líbero, São Paulo, 2006.

SANDRONI, Paulo Henrique Ribeiro. **Novíssimo dicionário de economia**. 3. ed. São Paulo: Best-Seller, 1999.

SANTOS, Glauber Eduardo de Oliveira; KADOTA, Décio Katsushigue. **Economia do Turismo**. São Paulo: Aleph, 2012.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço:** Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed., 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

_____. **O Espaço Dividido**. 2. ed., 1. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. **Por uma Geografia Nova:** da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. 6. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

TELES, Reinaldo Miranda de Sá. **Fundamentos geográficos do turismo**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

_____. Turismo Urbano na Cidade de São Paulo: a importância de alguns segmentos e seus reflexos na configuração do espaço. **Revista Turismo em Análise**, v. 18, n. 2, p. 184-196, 2007.

_____. **Turismo Urbano na Cidade de São Paulo: o deslocamento do CBD e seus reflexos na hotelaria**. 2006. Tese (Doutorado em Ciências da Comunicação) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Editora Studio Nobel, 2001.

Revistas e guias

DESTINO SÃO PAULO: Manual para profissionais de turismo. São Paulo: São Paulo Turismo S/A, 2006.

SÃO PAULO OUTLOOK: Cidade Criativa. São Paulo: Análise Editorial, n. 35. 2012. ISSN 1808-9240.

Documentos eletrônicos

ABRAHÃO, Sérgio Luís. Espaço Público na São Paulo do Século XXI: perspectivas. **Arq.Urb**, v. 6, p. 73-90, 2011. Disponível em: <http://www.usjt.br/arq.urb/numero_06/arqurb6_04_artigo_04_serjio_abrahaao.pdf>. Acesso em: 01 out. 2014.

ASSUNÇÃO, Paulo de. Turismo e processo de urbanização: desafios na preservação do patrimônio natural e cultural. **Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo**, v. VII, p. 17-32, 2012. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/oit/article/viewFile/6888/5461>>. Acesso em: 25 ago. 2014.

BÓGUS, Lucia Maria Machado; VÉRAS, Maura Pardini Bicudo. A reorganização metropolitana de São Paulo: espaços sociais no contexto da globalização. In: BÓGUS, Lucia Maria Machado; RIBEIRO, Luiz César Queiroz. (Org.). **Cadernos Metrópole, Desigualdade e Governança**. São Paulo: EDUC, 2000, v. 3, p. 105-127. Disponível em: <http://cadernosmetropole.net/download/cm_artigos/cm3_10.pdf>. Acesso em: 01 out. 2014.

BORELLI, Elizabeth. Turismo paulistano: uma abordagem urbano-espacial. **Revista Patrimônio: Lazer & Turismo** (UNISANTOS), v. 7, p. 54-74, 2010. Disponível em: <[http://www.unisantos.br/pos/revistapatrimonio/pdf/Artigo4_v7_n10_abr_mai_jun2010_Patrimonio_UniSantos_\(PLT_23\).pdf](http://www.unisantos.br/pos/revistapatrimonio/pdf/Artigo4_v7_n10_abr_mai_jun2010_Patrimonio_UniSantos_(PLT_23).pdf)>. Acesso em: 25 ago. 2014.

BRAGA, Rhalf Magalhães. O espaço geográfico: um esforço de definição. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 22, p. 65-72, 2007. Disponível em: <http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geousp/Geousp22/Artigo_Rhalf.pdf>. Acesso em: 06 out. 2014.

BRASIL, Ministério do Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo – 2014**. Disponível em: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/anuario/downloads_anuario/Anuario_Estatistico_de_Turismo_-_2014_-_Ano_base_2013.pdf>. Acesso em: 28 de out. 2014.

_____. **Estudo da demanda turística internacional 2006-2012**. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/demanda_turistica/internacional/download_internacional/Demanda_Turxstica_Internacional_-_Fichas_Sinteses_-_2006-2012.pdf>. Acesso em: 29 de out. 2014.

_____. **Turismo Cultural: Orientações básicas**. 3. ed. 2010. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Turismo_Cultural_Versxo_Final_IMPRESSxO_.pdf>. Acesso em: 04 de nov. 2014.

_____. **Turistas de negócios representam 25% dos visitantes estrangeiros**. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/turismo/2014/04/turistas-de-negocios-representam-25-das-visitantes-estrangeiros>>. Acesso em: 29 de out. 2014.

CALHEIROS, António; DUQUE, Eduardo Jorge. **A contraurbanização: paisagem e humanidade**. VII Congresso Português de Sociologia, 2012. Disponível em: <<http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/24814/1/Contraurbaniza%C3%A7%C3%A3o.pdf>>. Acesso em: 25 ago. 2014.

CARDOSO, Lucicleia Silva; SANTOS, Jean da Silva. **O papel do Estado na produção e organização do espaço urbano em uma pequena cidade: uma análise sobre Barrocas-BA**. In: II Simpósio de cidades médias e pequenas da

Bahia, 2011, Vitória da Conquista - BA. Contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos. Vitória da Conquista: Editora da UESB, 2011. v. 2. p. 1-10. Disponível em: <http://www.uesb.br/eventos/simposio_cidades/anais/artigos/eixo5/5g.pdf>. Acesso em: 21 out. 2014.

CARVALHO, Mônica de. Cidade Global: anotações críticas sobre um conceito. In: **SP em Perspectiva**, Revista da Fundação SEADE, 2001, São Paulo, v.14, no.4, out/dez 2000. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/spp/v14n4/9753>>. Acesso em: 02 out. 2014.

CASTROGIOVANNI, Antonio Carlos. Turismo, Organização e Reconstrução do Espaço Urbano Contemporâneo. **Revista Rosa dos Ventos**, v. 5, p. 381-389, 2013. Disponível em: <https://www.google.com/url?q=http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/download/2241/1379&sa=U&ei=Z0E0VNSsAomxuATvnlLoCQ&ved=0CAUQFjAA&client=internal-uds-cse&usg=AFQjCNFoFIXCBQrfLxTVnlwKfTY_ttDXSw>. Acesso em: 25 ago. 2014.

CUNHA, Érika Jorge Rodrigues da. **A natureza do espaço urbano**: formação e transformação de territórios na cidade contemporânea. 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/RAAO-7EFPDL/a_natureza_do_espaco_urbano.pdf?sequence=1>. Acesso em: 23 set. 2014.

EMBRATUR. **Indústria de eventos movimentada mais de R\$ 200 bilhões por ano**. Disponível em: <http://www.embratur.gov.br/piembratur/opencms/salaImprensa/artigos/arquivos/Industria_de_eventos_movimentada_mais_de_R_200_bilhoes_por_ano.html>. Acesso em: 29 de out. 2014.

FERREIRA, João Sette Whitaker. **O mito da cidade global**: o papel da ideologia na produção do espaço terciário em São Paulo. Revista Pós-FAUUSP, São Paulo, 2004. Disponível em: <http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/ferreira_mitocidadeglobal_pos2.pdf>. Acesso em: 01 de out. 2014.

_____. **São Paulo**: o mito da cidade-global. 2003. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo,

Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/deprojeto/labhab/biblioteca/teses/ferreira_doutorado_miticidglobal.pdf>. Acesso em: 01 out. 2014.

GONÇALVES, Thalimar Matias. **A dinâmica do espaço urbano**: um estudo sobre o Bairro Parque Residencial Laranjeiras, Serra – ES. 2007. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2007. Disponível em: <http://www.geo.ufes.br/sites/geografia.ufes.br/files/field/anexo/m_thalimar.pdf>. Acesso em: 22 set. 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades** – São Paulo. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=355030>>. Acesso em: 12 set. 2014.

_____. **Ligações aéreas**: 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2013. Disponível em: <ftp://geoftp.ibge.gov.br/redes_e_fluxos_do_territorio/ligacoes_aereas/ligacoes_aereas_2010.pdf>. Acesso em: 29 de out. 2014.

INTERNATIONAL CONGRESS AND CONVENTION ASSOCIATION. **ICCA Statistics Report 2013**: country and city rankings. Disponível em: <<http://www.iccaworld.com/dcps/doc.cfm?docid=1696>>. Acesso em: 29 de out. 2014.

LEME, Maria Cristina da Silva. O impacto da globalização em São Paulo e a precarização das condições de vida. **Revista eure**, Santiago de Chile, v. 29, n. 87. p. 23-36, 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.cl/pdf/eure/v29n87/art02.pdf>>. Acesso em: 01 out. 2014.

LIGUORI, Fernanda Pereira. **Revalorização urbana no Centro Histórico de São Paulo**: uma análise dos novos usos. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, 2011. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?down=000847334>>. Acesso em: 04 de nov. 2014.

LIMA, Bruno Luiz Philip de; COSTA, Ademir Araújo da. **O espaço urbano**: perspectiva teórico-metodológica da análise espacial. In: Seminário Nacional de Governança Urbana e Desenvolvimento Metropolitano, 2010, Natal. Disponível

em:<http://www.cchla.ufrn.br/seminariogovernanca/cdrom/ST5_Bruno_Ademir.pdf>. Acesso em: 19 set. 2014.

MARIN, Jeferson Dytz; MARIN, Karen Irena Dytz. A imperatividade do reordenamento do espaço urbano e os contributos ambientais. **Revista Direitos Emergentes na Sociedade Global**. v. 1, n. 1, p. 1-26, 2012. Disponível em: <<http://cascavel.ufsm.br/revistas/ojs-2.2.2/index.php/REDESG/article/view/5778/pdf#.VDRGOPIdWAU>>. Acesso em: 24 ago. 2014.

MARQUES, Eduardo Cesar; BICHIR, Renata Mirandola. Estado e espaço urbano: revisitando criticamente as explicações sobre as políticas estatais urbanas. **Revista de Sociologia e Política**, n. 15, 2001. Disponível: <<http://www.scielo.br/pdf/rsocp/n16/a02n16.pdf>>. Acesso em: 21 out. 2014.

MARQUES, Eduardo César; TORRES, Haroldo da Gama. São Paulo no contexto do sistema mundial de cidades. **Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, v. 56, p. 139-168, 2000. Disponível em: <http://www.cebrap.org.br/v2/files/upload/biblioteca_virtual/MARQUES_TORRES_Sao%20Paulo%20no%20contexto%20do%20sistema%20mundial%20de%20c.pdf>. Acesso em: 01 out. 2014.

MARTINS, Priscila Celeste. **Os “gigantes” na dinâmica urbana de Catalão (GO): a atuação do capital – da especulação à verticalização (1975-2010)**. 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Catalão, 2011. Disponível em: <<http://repositorio.bc.ufg.br/tede/bitstream/tde/390/1/Dissertacao%20parte1%20Priscila%20Celeste%20Martins.pdf>>. Acesso em: 21 out. 2014.

MATTOS, Cristiane Passos de. **A emergência do urbano e o turismo**. XIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2013, Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.simpurb2013.com.br/wp-content/uploads/2013/11/GT09_Criatiane.pdf>. Acesso em: 25 ago. 2014.

MIELE, Sávio Augusto de Freitas. Avenida Eng. Luis Carlos Berrini: a produção do “moderno”. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 20, p. 145-171, 2006. Disponível em: <http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geousp/Geousp20/Artigo_Savio.pdf>. Acesso em: 30 set. 2014.

MONDARDO, Marcos Leandro. Meandros na produção do espaço urbano: mobilidade, acessibilidade e exclusão social. **Boletim Goiano de Geografia**, v.

29, p. 57-72, 2009. Disponível em: <<http://www.revistas.ufg.br/index.php/bgg/article/view/5765/5026>>. Acesso em: 24 ago. 2014.

MONTE MÓR, Roberto Luís de Melo. As Teorias Urbanas e o Planejamento Urbano no Brasil. In: DINIZ, C.C.; CROCCO, M.. (Org.). **Economia Regional e Urbana: contribuições teóricas recentes**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006, p. 61-85. Disponível em: <<http://www.ceap.br/material/MAT2308201001849.PDF>>. Acesso em: 01 out. 2014.

MTUR; FIPE. **Relatório Executivo: Caracterização e Dimensionamento do Turismo Doméstico no Brasil – 2010/2011**. São Paulo, 2012. Disponível em: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/demanda_turistica/domestica/downloads_domestica/Demanda_domestica_-_2012_-_Relatorio_Executivo_nov.pdf>. Acesso em: 29 de out. 2014.

NABOZNY, Almir. Uma discussão sobre gênero e acesso ao espaço urbano: o paradoxo da participação política cívica e da participação no Estado. **Revista de História Regional**, v. 11, p. 07-28, 2007. Disponível em: <<http://www.eventos.uepg.br/ojs2/index.php/rhr/article/viewFile/2221/1702>>. Acesso em: 21 out. 2014.

OBSERVATÓRIO DO TURISMO DA CIDADE DE SÃO PAULO. **Anuário Estatístico Turismo 2014**. Disponível em: <http://www.observatoriodoturismo.com.br/pdf/anuario_2013.pdf>. Acesso em: 12 de set. 2014.

OLIVEIRA, Prissilla Mello de. Algumas abordagens teóricas do espaço urbano e dos processos sócio-espaciais e a contribuição de Lefebvre. **Revista Tamoios**, n. 1, p. 68-76, 2009. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/tamoios/article/view/891/3015>>. Acesso em: 24 ago. 2014.

ORTIGOZA, Silvia Aparecida Guarnieri. **Geografia e consumo: dinâmicas sociais e a produção do espaço urbano**. 2009. Tese (Livre-docência em Geografia Urbana) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2009. Disponível em: <http://base.repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/106700/ortigoza_ag_id_rcla.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 24 ago. 2014.

PALMA, Niara Clara. **Dinâmica espacial urbana e potencial de atratividade**. 2011. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/propur/teses_dissertacoes/Niara_Palma.pdf>. Acesso em: 24 ago. 2014.

PEREIRA, William Eufrasio Nunes. Notas sobre a intervenção capitalista no espaço urbano. **Interface** (Natal), v. 10, p. 05-17, 2013. Disponível: <<http://ojs.ccsa.ufrn.br/index.php/interface/article/view/360/390>>. Acesso em: 21 out. 2014.

ROBINSON, William I. Saskia Sassen and the Sociology of Globalization: a critical appraisal. **Sociological Analysis**. v. 3. n. 1, 2009. Disponível em: <<http://www.soc.ucsb.edu/faculty/robinson/Assets/pdf/Saskia%20Sassen.pdf>>. Acesso em: 02 out. 2014.

SANTOS, Telma Mara Bittencourt Bassetti; ELICHER, Maria Jaqueline. Turismo e produção do espaço na cidade do Rio de Janeiro. **Revista Turismo em Análise**, São Paulo, v. 24, n. 3, p. 654-675, 2013. Disponível em: <<http://www.turismoemanalise.org.br/turismoemanalise/article/view/329/571>>. Acesso em: 25 ago. 2014.

SAQUET, Marcos Aurelio; SILVA, Sueli Santos da. **Milton Santos: concepções de geografia, espaço e território**. Geo UERJ (2007), v. 2, p. 24-42, 2008. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/viewFile/1389/1179>>. Acesso em: 06 out. 2014.

SILVA, Carlos Henrique Costa da. O turismo e a produção do espaço: perfil geográfico de uma prática socioespacial. **Geografia Ensino & Pesquisa**, vol. 16, n. 2, maio/ago. 2012. Disponível em: <<http://arquivo.rosana.unesp.br/docentes/rocortez/Geografia%20do%20Turismo/texto%201%20-%20O%20turismo%20e%20a%20produ%C3%A7%C3%A3o%20do%20espa%C3%A7o.pdf>>. Acesso em: 01 out. 2014.

SILVA, Érica Tavares da; RODRIGUES, Juciano Martins. (2010). **Mobilidade espacial nas Metrôpoles Brasileiras: complexidade do espaço urbano**. *Territórios*, 22, p. 11-32. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35714236002>>. Acesso em: 24 ago. 2014.

SILVA, Moises Barbosa da. **As ações do poder público na produção do espaço urbano-regional em Manacapuru – Amazonas – Brasil**. In: XIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2013, Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.simpurb2013.com.br/wp-content/uploads/2013/11/GT13_Moises.pdf>. Acesso em: 21 out. 2014.

SILVA, Joseli Maria. **Valorização fundiária e expansão urbana recente de Guarapuava – PR**. 1995. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1995. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/111961/102805.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 20 out. 2014.

SILVA, Rodrigo Kuhn. **A evolução do conceito de espaço geográfico**. Disponível em: <<http://www.unifra.br/eventos/sepe2012/Trabalhos/5199.pdf>>. Acesso em: 06 out. 2014.

SPTURIS, Platum 2011-2014. **Plano de Turismo Municipal da Cidade de São Paulo**. São Paulo: São Paulo Turismo, 2010.

SPTURIS. **Rua 25 de março**. Disponível em: <<http://www.cidadedesao paulo.com/sp/br/o-que-visitar/atrativos/pontos-turisticos/4406-rua-25-de-marco>>. Acesso em: 05 nov. 2014.

_____. **São Paulo é referência no turismo de compras**. Disponível em: <<http://imprensa.spturis.com/imprensa/releases/pdf/sao-paulo-e-referencia-no-turismo-de-compras.pdf>>. Acesso em: 02 nov. 2014.

SUZUKI, Júlio César. **A gênese da moderna cidade de São Paulo: uma contribuição da Geografia Urbana à história da cidade**. In: 9 Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2003, Mérida. 9 Encuentro de Geógrafos de América Latina. Mérida: UNAM, 2003. v. único. Disponível em: <<http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal9/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/08.pdf>>. Acesso em: 12 set. 2014.

TASSARA, Eda Terezinha de Oliveira; RABINOVICH, Elaine Pedreira. Movimentos migratórios na metrópole de São Paulo no século XXI: um estudo quali-quantitativo. **Estudos e Pesquisas em Psicologia** (Online), v. 7, p. 142-160, 2007. Disponível em: <<http://www.revispsi.uerj.br/v7n3/artigos/pdf/v7n3a12.pdf>>. Acesso em: 01 out. 2014.

TELES, Reinaldo Miranda de Sá. **Dimensão espacial do turismo em São Paulo**: O espaço como categoria de análise para o entendimento do turismo urbano. In: XXVIII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação, 2005, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.intercom.org.br/papers/nacionais/2005/resumos/R0848-1.pdf>>. Acesso em: 25 ago. 2014.

TEOBALDO, Izabela Naves Coelho. A cidade espetáculo: efeito da globalização. Sociologia: **Revista do Departamento de Sociologia da FLUP**, v. XX, 2010, p. 137-148. Disponível em: <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8791.pdf>>. Acesso em: 02 out. 2014.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Entre o público e o privado: agentes e estratégias de apropriação do espaço na orla fluvial de Belém-Pará (Brasil). **Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, v. IX, n. 194. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-08.htm>>. Acesso em 19 out. 2014.

VERCEZI, Jaqueline Telma; TÖWS, Ricardo Luiz; MENDES, César Miranda. **Os grupos sociais excluídos e suas particularidades na produção do espaço urbano**: um estudo de caso na cidade de Maringá (PR). In: IV Congresso Internacional de História, 2009, Maringá. v. 1, p. 1629-1639. Disponível em: <<http://www.pph.uem.br/cih/anais/trabalhos/541.pdf>>. Acesso em: 21 out. 2014.

WANDERLEY, Luiz Eduardo Waldemarin. São Paulo no contexto da globalização. **Lua Nova**, São Paulo, 69: 173-203, 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ln/n69/a08n69.pdf>>. Acesso em: 02 out. 2014.

Documentos Cartográficos

SPTURIS. Centro e Bom Retiro. São Paulo: São Paulo Turismo, 2012.

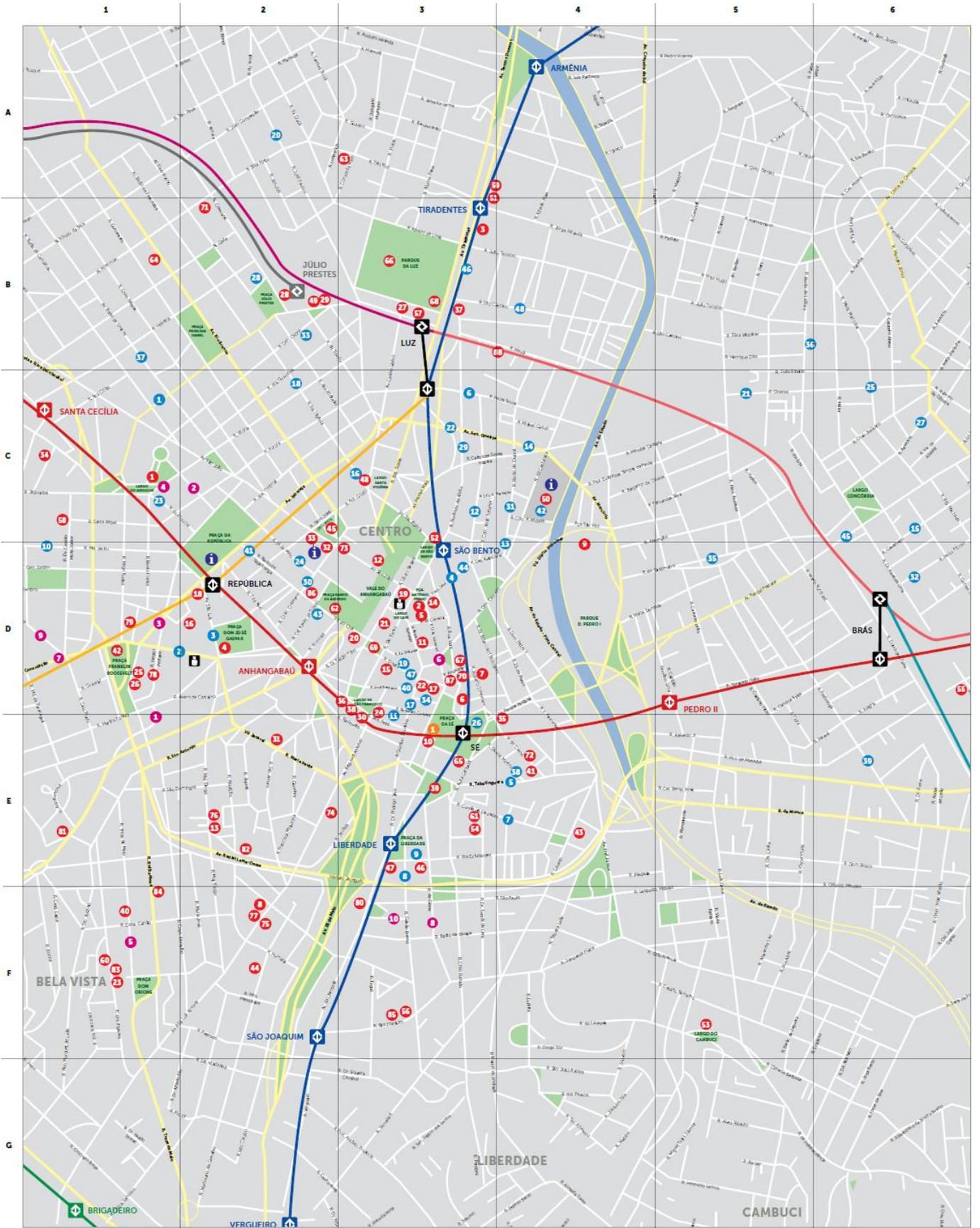
_____. Paulista e Ibirapuera. São Paulo: São Paulo Turismo, 2012.

TELES, Reinaldo Miranda de Sá Teles. Concentração hoteleira e atrativos turísticos – Região Faria Lima-Berrini 2006. São Paulo. 2006.

Vídeos

ENCONTRO com Milton Santos ou: O mundo global visto do lado de cá. Direção: Silvio Tandler. Produção: Ana Rosa Tandler. Edição: Bernardo Pimenta. Narração: Beth Goulart; Fernanda Montenegro; Matheus Nachtergaele; Milton Gonçalves; Osmar Prado. Elenco: Milton Santos. Caliban Produções Cinematográficas, 2006. (89 min), son., color. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=-UUB5DW_mnM>. Acesso em: 01 out. 2014.

**Anexo I – Mapa da delimitação do Centro Histórico Tradicional (CHT) da
cidade de São Paulo**



Legenda / Key

-  Terminal Rodoviário / Bus Terminals
-  Aeroporto / Airport
-  CPTM / Regional trains

-  Metrô / Subway
-  Delegacia / Police Station
-  Central de Informação Turística / Tourist Information Center

-  Áreas verdes / Green areas
-  Hidrografia / Hydrography
-  Atrativos turísticos / Tourist attractions

-  Monumentos / Monuments
-  Comércios / Shopping
-  Ruas de bares, casas noturnas e restaurantes / Bars, restaurants and nightclubs streets



Atrativos / Attractions

1	Academia Paulista de Letras	C1	45	Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos	C2
2	Banco de São Paulo	D3	46	Igreja Nossa Senhora dos Aflitos	E3
3	Batalhão Tobias de Aguiar	B3	47	Igreja Santa Cruz das Almas dos Enforcados	E3
4	Biblioteca Mário de Andrade	D2	48	Igreja Santa Ifigênia	C3
5	BM&F Bovespa	D3	49	Memorial da Resistência	B2
6	Caixa Cultural	D3	50	Mercado Municipal	C4
7	Casa Nº 1 (Casa da Imagem) / Beco do Pinto / Solar da Marquesa de Santos	D3	51	Mosteiro da Luz	A3
8	Castelinho da Brigadeiro	F2	52	Mosteiro de São Bento	C3
9	Catavento Cultural e Educacional	D4	53	Muro do Cambuci (arte urbana)	F5
10	Catedral da Sé	E3	54	Museu da Associação Okinawa	E3
11	Centro Cultural Banco do Brasil	D3	55	Museu da Imigração	D6
12	Centro Cultural dos Correios	D3	56	Museu da Imigração Japonesa	F3
13	Centro de Preservação Cultural Casa de Dona Yayá	E2	57	Museu da Língua Portuguesa	B3
14	Edifício Altino Arantes	D3	58	Museu da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo	C1
15	Edifício Barão de Iguape	D3	59	Museu de Arte Sacra	A3
16	Edifício Copan	D2	60	Museu dos Óculos	F1
17	Edifício Guinle	D3	61	Museu do Palácio da Justiça	E3
18	Edifício Itália / Teatro de Dança	D2	62	Museu do Theatro Municipal	D2
19	Edifício Martinelli	D3	63	Oficina Cultural Oswald de Andrade	A3
20	Edifício Matarazzo	D3	64	Palácio Campos Eliseos	B1
21	Edifício Sampaio Moreira	D3	65	Palácio da Justiça	E3
22	Edifício Triângulo	D3	66	Parque da Luz	B3
23	Escadaria do Bixiga	F1	67	Pateo do Collegio / Museu Anchieta / Igreja do Beato José de Anchieta	D3
24	Escola de Comércio Álvares Penteado	D3	68	Pinacoteca do Estado	B3
25	Espaço dos Satyros	D1	69	Praça do Patriarca e Pórtico / Igreja de Santo Antônio	D3
26	Espaço Parlapatões	D1	70	Secretaria da Justiça	D3
27	Estação da Luz	B3	71	SESC Bom Retiro	B2
28	Estação Júlio Prestes / Sala São Paulo	B2	72	SESC Carmo	E4
29	Estação Pinacoteca	B2	73	SOSO Arte Contemporânea Africana	D3
30	Faculdade de Direito da USP - Largo São Francisco	E3	74	Teatro Abril	E2
31	Floresta Urbana (arte urbana)	E2	75	Teatro Bibi Ferreira	F2
32	Galeria do Rock (Grandes Galerias)	D2	76	Teatro Brasileiro de Comédia - TBC	E2
33	Galeria Olido	C2	77	Teatro Brigadeiro	F2
34	Grupo Cordão de Ouro	C1	78	Teatro Cultura Artística	D1
35	Igreja da Ordem Terceira do Carmo	E4	79	Teatro de Arena Eugênio Kusnet	D1
36	Igreja das Chagas do Seraphico Pai São Francisco	D3	80	Teatro Fecap	F3
37	Igreja de São Cristóvão	B3	81	Teatro Maria Della Costa	E1
38	Igreja de São Francisco de Assis	D3	82	Teatro Oficina	E2
39	Igreja de São Gonçalo	E3	83	Teatro Ruth Escobar	F1
40	Igreja Nossa Senhora Achiropita	F1	84	Teatro Sérgio Cardoso	F1
41	Igreja Nossa Senhora da Boa Morte	E4	85	Templo Budista Busshinji	F3
42	Igreja Nossa Senhora da Consolação	D1	86	Theatro Municipal	D2
43	Igreja Nossa Senhora da Paz	E4	87	Tribunal de Justiça	D3
44	Igreja Nossa Senhora do Carmo	F2	88	Vila dos Ingleses	B4

Ruas de Bares, restaurantes e casas noturnas / Bars, restaurants and night club streets

1	Rua Avanhandava	E1
2	Avenida Dr. Vieira de Carvalho	C2
3	Avenida Ipiranga	D1
4	Proximidades do Largo do Arouche	C1
5	Rua 13 de Maio	F1
6	Rua 15 de Novembro	D3
7	Rua da Consolação	D1
8	Rua da Glória	F3
9	Rua Maria Antônia	D1
10	Rua Tomás Gonzaga	F3

Monumentos / Monuments

1	"Apóstolo Paulo", "Garatuja", "Marco Zero", entre outros	E3
---	--	----

Comércio / Shopping

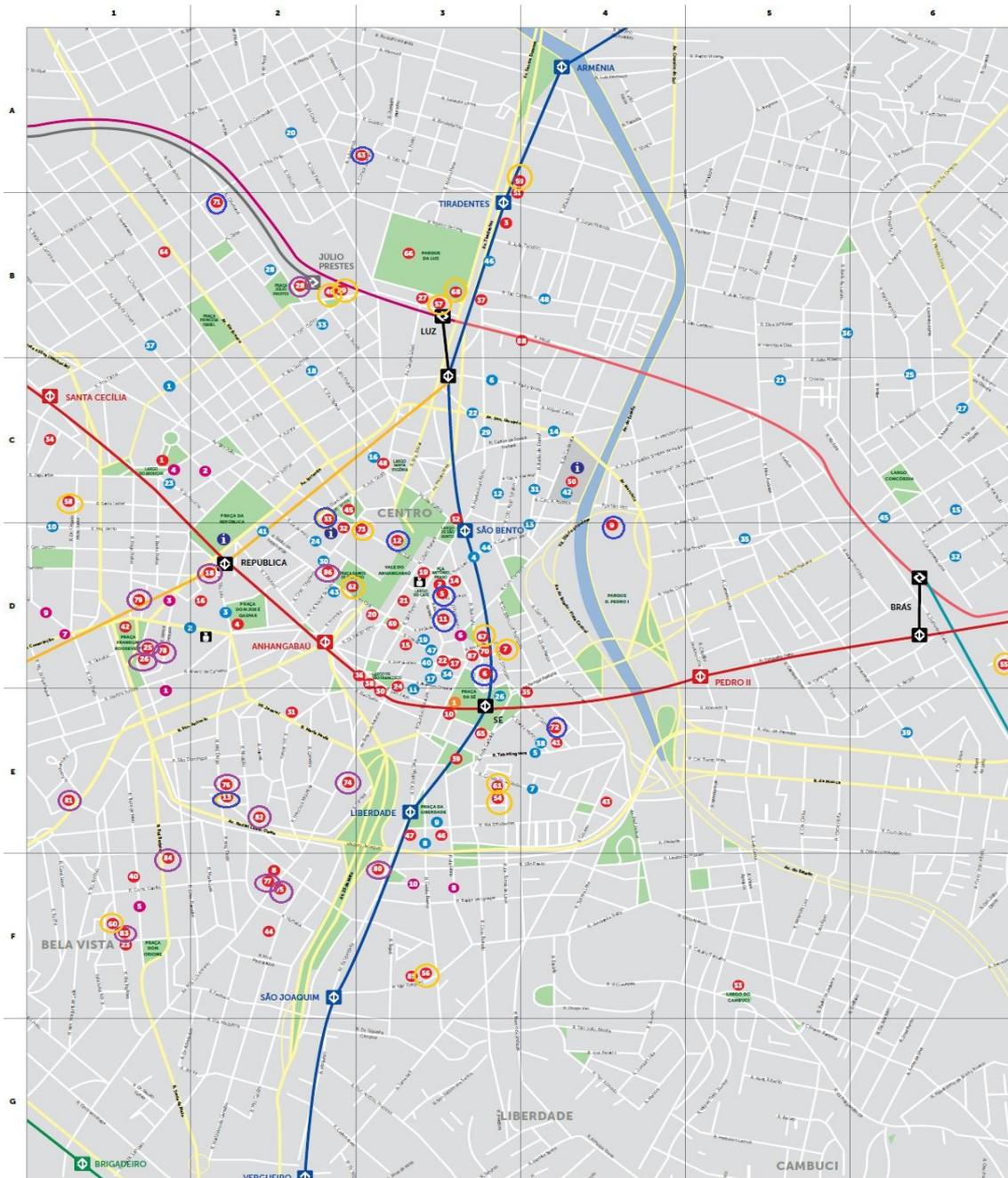
1	Acessórios automotivos / <i>Automotive Accessories</i> Avenida Duque de Caixias	C1	27	Fashion Shopping Brás	C6
2	Agências de turismo, companhias aéreas e locadoras de veículos / <i>Travel agencies, airlines and car rental companies</i> Rua da Consolação	D1	28	Fashion Center Luz	B2
3	Agências de turismo, companhias aéreas e locadoras de veículos / <i>Travel agencies, airlines and car rental companies</i> Avenida São Luis	D2	29	Ferramentas, máquinas e artigos em borracha / <i>Tools, machinery and rubber articles</i> - Rua Florêncio de Abreu	C3
4	Armarinhos e Fantasias / <i>Haberdashers and Costumes</i> Ladeira Porto Geral	D3	30	Fotografia / <i>Photography</i> - Rua Conselheiro Crispiniano	D2
5	Artigos de perfumaria / <i>Cosmetic items</i> - Rua Tabatinguera	E4	31	Grandes magazines de artigos para festas e brinquedos (atacado e varejo) / <i>Large stores of party items and toys</i> (wholesale and retail) - Rua Barão de Duprat	C4
6	Artigos, acessórios e utensílios para cozinha residencial, bares, hotéis e hospitais / <i>Items, accessories and utensils for residential</i> <i>kitchen, bars, hotels and hospitals</i> - Rua Paula Souza	C3	32	Ingredientes para comida e produtos do Norte e Nordeste / <i>Food products and ingredients from North and Northeast</i> Rua Paulo Afonso e Mercado Municipal	D6
7	Artigos Evangélicos / <i>Evangelicals Items</i> - Rua Conde de Sarzedas	E4	33	Instrumentos musicais / Motos e acessórios <i>Musical Instruments / Motorcycles and accessories</i> Rua General Osório	B2
8	Artigos Orientais / <i>Oriental Items</i> - Rua Galvão Bueno	E3	34	Jóias em ouro, prata, chapeados, bijuterias, acessórios e ferramentas para joalheiros / <i>Jewelry in gold, silver, plated, bijouterie,</i> <i>accessories and tools for jewelers</i> - Rua Barão de Paranapiacaba	D3
9	Artigos Orientais / <i>Oriental Items</i> - Rua dos Estudantes	E3	35	Madeiras e Acessórios / <i>Timber and Accessories</i> Rua do Gasômetro e imediações / <i>and surroundings</i>	D5
10	Artigos para pintura artística / <i>Items for artistic painting</i> Rua Marquês de Itu	D1	36	Mega Polo Moda	B5
11	Artigos Religiosos / <i>Religious Items</i> Largo de São Francisco e Arredores / <i>and surroundings</i>	E3	37	Motos, acessórios e peças / <i>Motorcycles, accessories and parts</i> Rua Barão de Limeira	B1
12	Bijuterias, armarinhos, papelerias e artigos de Festa / <i>Costume jewelry, haberdashery, stationery and party items</i> Rua 25 de Março	C3	38	Óleo e essências de perfumes / <i>Oil and perfume essences</i> Rua Silveira Martins	E4
13	Bijuterias, armarinhos, papelerias e artigos de Festa / <i>Costume jewelry, haberdashery, stationery and party items</i> Rua Barão de Duprat	D4	39	Peças de veículos fora de série, máquinas e motores / <i>Parts of outstanding vehicles, machines and motors</i> Rua Piratininga	E6
14	Caça e Pesca / Cordas, barbantes e lonas / Ferramentas e ferragens <i>Hunting and Fishing / Strings, twines and canvas / Tools & Hardware</i> Avenida Senador Queiroz	C4	40	Pedras preciosas e semi-preciosas / <i>Precious and semi-precious stones</i> - Rua José Bonifácio	D3
15	Calçados Populares / <i>Popular Shoes</i> - Rua Cavalheiro	C6	41	Ouro, Pedras preciosas e semi-preciosas <i>Gold, Precious and semi-precious stones</i> - Rua Barão de Itapetininga	D2
16	Chapéus, bonés e afins / <i>Hats, caps and the similar</i> - Rua do Seminário	C3	42	Produtos hortifrutigranjeiros / <i>Horticultural products</i> Mercado Municipal	C4
17	Chapéus, bonés e afins / <i>Hats, caps and the similar</i> Rua Quintino Bocaiúva	D3	43	Shopping Light - Edifício Alexandre Mackenzie	D2
18	Componentes eletro-eletrônicos / <i>Electrical and electronic components</i> - Rua Sta. Ifigênia	C2	44	Shopping Porto Geral	D3
19	Confecções / <i>Clothes</i> - Rua Direita e imediações / <i>and surroundings</i>	D3	45	Tapeçaria / <i>Tapestry</i> - Avenida Rangel Pestana	C6
20	Confecções / <i>Clothes</i> - Rua José Paulino e imediações / <i>and surroundings</i>	A2	46	Uniformes profissionais, coletes a prova de bala e insígnias / <i>Professional uniforms, bullet proof vests and insignia</i> - Avenida Tiradentes	B3
21	Confecções / <i>Clothes</i> - Rua Oriente e imediações / <i>and surroundings</i>	C5	47	Utilidades Domésticas / <i>Housewares</i> - Rua Direita	D3
22	Cordas, barbantes e lonas / Caça e Pesca <i>Strings, twines and canvas / Hunting and Fishing</i> - Rua Senador Queiroz	C3	48	Vestidos de Noiva - Utilidade domésticas / <i>Wedding dresses</i> Rua São Caetano	B4
23	Couro / <i>Leather</i> - Rua do Arouche e arredores / <i>and surroundings</i>	C1			
24	Discos raros / <i>Rare records</i> - Rua 24 de Maio	D2			
25	Enxovais / <i>Trousseau</i> - Rua Oriente e Rua Maria Marcolina	C6			
26	Ervas Medicinais / <i>Medicinal Herbs</i> - Praça da Sé	E3			

Anexo II – Lista dos atrativos histórico-culturais do Centro Histórico Tradicional (CHT) da cidade de São Paulo.

Academia Paulista de Letras
Banco de São Paulo
Castelinho da Brigadeiro
Edifício Altino Arantes
Edifício Barão de Iguape
Edifício Copan
Edifício Guinle
Edifício Itália
Edifício Martinelli
Edifício Matarazzo
Edifício Sampaio Moreira
Edifício Triângulo
Escola de Comércio Álvares Penteado
Estação da Luz
Estação Julio Prestes
Faculdade de Direito da USP - Largo São Francisco
Mercado Municipal
Palácio Campos Elíseos
Palácio da Justiça
Pateo do Collegio
Secretaria da Justiça
Tribunal de Justiça
Vila dos Ingleses
Parque da Luz
Batalhão Tobias de Aguiar
Catedral da Sé
Igreja da Ordem Terceira do Carmo
Igreja das Chagas do Seraphico Pai São Francisco
Igreja de São Cristóvão
Igreja de São Francisco de Assis
Igreja de São Gonçalo
Igreja Nossa Senhora Achiropita
Igreja Nossa Senhora da Boa Morte
Igreja Nossa Senhora da Consolação
Igreja Nossa Senhora da Paz
Igreja Nossa Senhora do Carmo
Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos
Igreja Nossa Senhora dos Aflitos
Igreja Santa Cruz das Almas dos Enforcados
Igreja Santa Ifigênia
Mosteiro da Luz
Mosteiro de São Bento
Igreja do Beato José de Anchieta
Praça do Patriarca e Pórtico / Igreja de Santo Antônio
Templo Budista Busshinji
Biblioteca Mário de Andrade

BM&F Bovespa
Caixa Cultural
Catavento Cultural e Educacional
Centro Cultural Banco do Brasil
Centro Cultural dos Correios
Centro de Preservação Cultural Casa de Dona Yayá
Galeria Olido
Oficina Cultural Oswald de Andrade
SESC Bom Retiro
SESC Carmo
Casa Nº 1 (Casa da Imagem) / Beco do Pinto / Solar da Marquesa de Santos
Estação Pinacoteca
Memorial da Resistência
Museu da Associação Okinawa
Museu da Imigração
Museu da Imigração Japonesa
Museu da Língua Portuguesa
Museu da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo
Museu de Arte Sacra
Museu dos Óculos
Museu do Palácio da Justiça
Museu do Teatro Municipal
Museu Anchieta
Pinacoteca do Estado
SOSO Arte Contemporânea Africana
Teatro de Dança
Espaço dos Satyros
Espaço Parlapatões
Sala São Paulo
Teatro Abril
Teatro Bibi Ferreira
Teatro Brasileiro de Comédia - TBC
Teatro Brigadeiro
Teatro Cultura Artística
Teatro de Arena Eugênio Kusnet
Teatro Fecap
Teatro Municipal
Teatro Maria Della Costa
Teatro Oficina
Teatro Ruth Escobar
Teatro Sérgio Cardoso

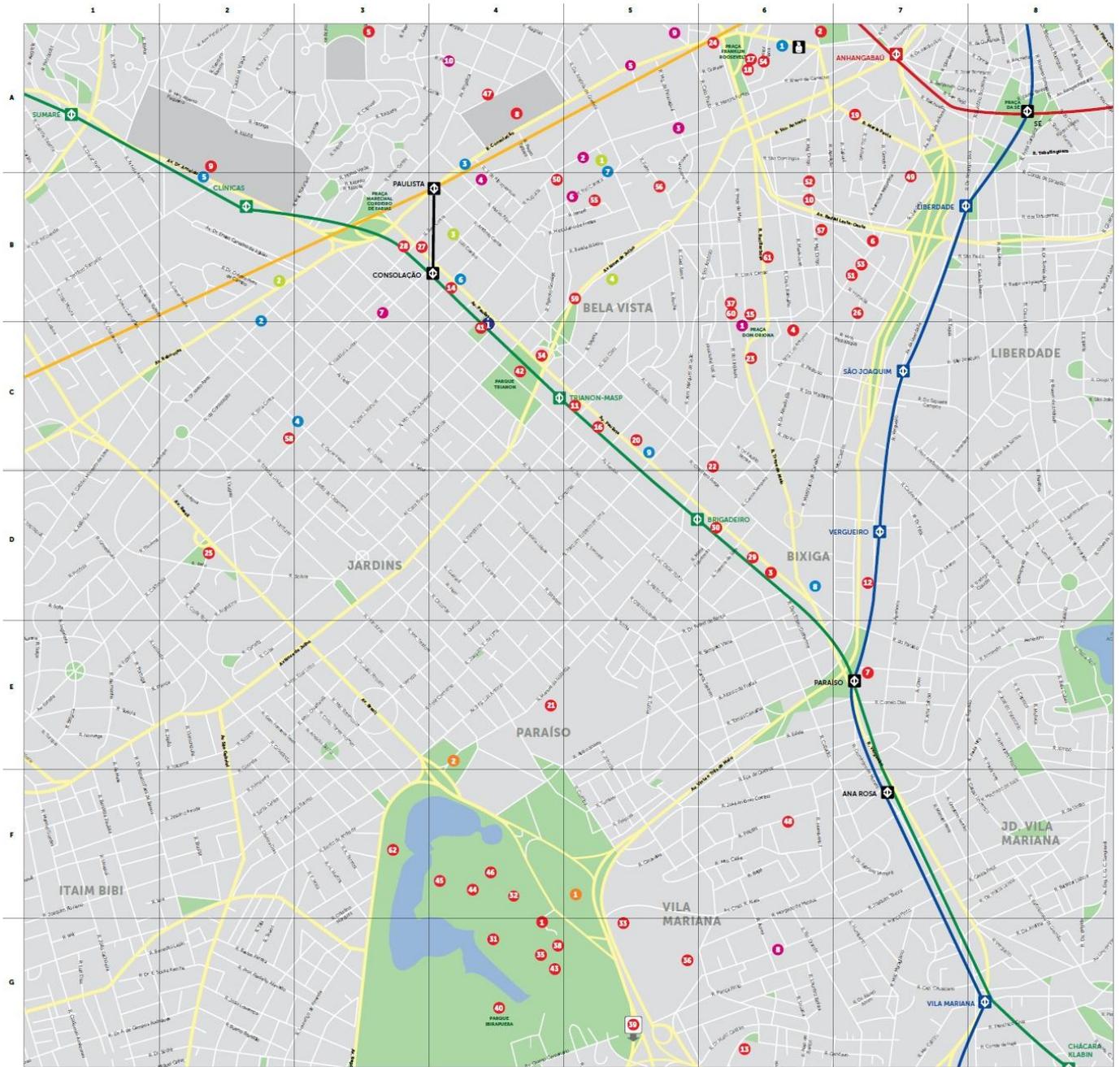
**Anexo III – Mapa da distribuição dos atrativos histórico-culturais no
Centro Histórico Tradicional da cidade de São Paulo**



LEGENDA

- Centro cultural/Casa de Cultura
- Museu
- Teatro

Anexo IV – Mapa da delimitação da Avenida Paulista



Legenda / Key

- | | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------|--|----------------------------|--|---|--|--|
| Terminal Rodoviário / Bus Terminals | CPTM / Regional trains | Delegacia / Police Station | Áreas verdes / Green areas | Atrativos turísticos / Tourist attractions | Comércio / Shopping | Centros de Convenções / Convention Centers | |
| Aeroporto / Airport | Metrô / Subway | Central de Informação Turística / Tourist Information Center | Hidrografia / Hydrography | Monumentos / Monuments | Ruas de bares, casas noturnas e restaurantes / Bars, restaurants and nightclubs streets | | |

Atrativos / Attractions

1	Auditório Ibirapuera	G4
2	Biblioteca Mario de Andrade	A6
3	Casa das Rosas - Espaço Haroldo de Campos de Poesia e Literatura	D6
4	Casa Mestre Ananias	C6
5	Casa Modernista da Rua Itápolis	A3
6	Castelinho da Brigadeiro	B7
7	Catedral Ortodoxa	E7
8	Cemitério da Consolação	A4
9	Cemitério do Araçá / Banca de Flores da Doutor Arnaldo	A2
10	Centro Cultural Casa de Dona Yayá	B6
11	Centro Cultural FIESP	C5
12	Centro Cultural São Paulo	D7
13	Cinemateca Brasileira	G6
14	Conjunto Nacional	B4
15	Escadaria do Bixiga	B6
16	Espaço Cultural Citi	C5
17	Espaço dos Satyros	A6
18	Espaço dos Parlapatões	A6
19	Floresta Urbana (arte urbana)	A7
20	Fundação Cásper Libero / Teatro Gazeta / Reserva Cultural	C5
21	Ginásio do Ibirapuera	E4
22	Igreja Imaculada Conceição	C6
23	Igreja Nossa Senhora da Achiropita	C6
24	Igreja Nossa Senhora da Consolação	A6
25	Igreja Nossa Senhora do Brasil	D2
26	Igreja Nossa Senhora do Carmo	B7
27	Igreja São Luis Gonzaga	B3
28	Instituto Cervantes	B3
29	Instituto Itaú Cultural	D6
30	Instituto Pasteur	D6
31	Jardim das Esculturas	G4
32	Museu Afro-Brasil	F4
33	Museu de Arte Contemporânea - MAC Ibirapuera	G5
34	Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand - MASP	C4
35	Museu de Arte Moderna - MAM	G4
36	Museu do Instituto Biológico	G5
37	Museu dos Óculos	B6
38	Oca - Pavilhão Governador Lucas Nogueira Garcez	G4
39	Parque das Bicicletas	G5
40	Parque Ibirapuera	G4
41	Parque Mário Covas	i C4
42	Parque Tenente Siqueira Campos - Trianon	C4
43	Pavilhão da Bienal	G4
44	Pavilhão das Culturas Brasileiras	F4
45	Pavilhão Japonês	F4
46	Planetário do Ibirapuera - Professor Aristóteles Orsini	F4
47	QAZ Galeria de Arte	A4
48	SESC Vila Mariana	F6
49	Teatro Abril	B7
50	Teatro Augusta	B4
51	Teatro Bibi Ferreira	B7

52	Teatro Brasileiro de Comédia - TBC	B6
53	Teatro Brigadeiro	B7
54	Teatro Cultura Artística	A6
55	Teatro Frei Caneca	B5
56	Teatro Maria Della Costa	B5
57	Teatro Oficina	B6
58	Teatro Procópio Ferreira	C2
59	Teatro Raul Cortez	B5
60	Teatro Ruth Escobar	B6
61	Teatro Sérgio Cardoso	B6
62	Viveiro Manequinho Lopes	F3

Monumentos / Monuments

1	Mausoléu ao Soldado Constitucionalista de 32	F5
2	Monumento às Bandeiras	E4

Comércio / Shopping

1	Artigos Infantis de Grife / Children's brands items Rua Dr. Melo Alves	A6
2	Agências de turismo, companhias aéreas e locadoras de veículos / Travel agencies, airlines and car rental companies Rua da Consolação	C2
3	Iluminação / Lighting - Rua da Consolação	A4
4	Lojas de Grifes nacionais e internacionais / National and international brands stores Rua Oscar Freire	C3
5	Mercado das Flores / Flowers Market - Avenida Dr. Arnaldo	B2
6	Shopping Center 3	B4
7	Shopping Frei Caneca	B5
8	Shopping Patio Paulista	D6
9	Top Center Shopping	C5

Ruas de Bares, restaurantes e casas noturnas / Bars, restaurants and night club streets

1	Rua 13 de Maio	C6
2	Rua Augusta (Baixo Augusta)	A5
3	Rua Avanhandava	A5
4	Rua Bela Cintra	B4
5	Rua da Consolação	A5
6	Rua Frei Caneca	B5
7	Rua Haddock Lobo	B3
8	Rua Joaquim Távora	G6
9	Rua Maria Antônia	A5
10	Rua Pará	A4

Centros de Convenções / Convention Centers

1	Centro de Convenções Frei Caneca	A5
2	Centro de Convenções Rebouças	B2
3	Centro de Convenções São Luis	B4
4	Centro Fecomércio de Eventos	B5

Anexo V – Lista dos atrativos turísticos da Avenida Paulista

Instituto Cervantes
Instituto Pasteur
Igreja São Luis Gonzaga
Conjunto Nacional
Shopping Center 3
Top Center Shopping
Centro Cultural FIESP
Espaço Cultural Citi
Instituto Itaú Cultural
Casa das Rosas - Espaço Haroldo de Campos de Poesia e Literatura
Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand - MASP
Parque Prefeito Mário Covas
Parque Tenente Siqueira Campos - Trianon
Caixa Cultural
Teatro Gazeta
Reserva Cultural

**Anexo VI – Mapa da delimitação da região das avenidas Brigadeiro Faria
Lima e Engenheiro Luís Carlos Berrini**

