

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
GILBERTO SANTOS NERES JUNIOR

Turismo urbano em São Paulo:
uma análise das ações destinadas a Zona Leste da cidade.

Trabalho de Conclusão de Curso

São Paulo
2020

GILBERTO SANTOS NERES JUNIOR

Turismo urbano em São Paulo:
uma análise das ações destinadas a Zona Leste da cidade.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Departamento de Relações Públicas, Propaganda e
Turismo (CRP) da Escola de Comunicações e Artes
da Universidade de São Paulo para obtenção do título
de Bacharel em Turismo.

Orientador: Prof. Dr. Reinaldo Miranda de Sá Teles

São Paulo

2020

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

Neres Junior, Gilberto Santos
Turismo urbano em São Paulo: uma análise das ações destinadas a Zona Leste da cidade. / Gilberto Santos Neres Junior ; orientador, Reinaldo Miranda de Sá Teles. -- São Paulo, 2020.
125 p.

Trabalho de Conclusão de Curso - Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo/Escola de Comunicações e Artes / Universidade de São Paulo.

Bibliografia
Versão corrigida

1. Turismo urbano 2. Gestão pública 3. Espaço urbano 4. Cidade de São Paulo I. Miranda de Sá Teles, Reinaldo II. Título.

CDD 21.ed. - 910

Elaborado por Alessandra Vieira Canholi Maldonado - CRB-8/6194

O que estamos vivendo hoje é que o homem deixou de ser o centro do mundo.

O centro do mundo agora é o dinheiro.

Milton Santos

AGRADECIMENTOS

Esse trabalho é resultado de uma intensa jornada universitária pautada em momentos positivos e também negativos, mas principalmente por importantes processos de permanência universitária, que são relevantes na vida acadêmica de um estudante de baixa renda e oriundo do setor público educacional. Mesmo com todos os percalços, esse trabalho reflete a necessidade de repensar esses processos centralizados na qual a educação e a nossa sociedade como um todo está alocada, e sobretudo aumentar a valorização aos estudantes, professores, funcionários, e demais atores que fazem com que a universidade pública possa se manter viva e atuante.

O TCC é o desfecho deste marcante capítulo da minha vida, que além de ter me preparado de forma intensa para se tornar um profissional, consultor, e pesquisador em Turismo, também cooperou no desenvolvimento de senso crítico, e habilidades técnico-científicas, além de um amplo campo de conhecimento horizontal nas esferas sociais e urbanas.

Nesses seis anos de graduação na ECA, foi possível ampliar de forma significativa a minha compreensão da vida acadêmica, profissional, social, e principalmente das minhas relações comigo mesmo, um autoconhecimento. Esse processo não foi fácil, mas pude contar com a ajuda de diversas pessoas nessa jornada, compartilhando dúvidas, conhecimentos, aflições, dores, e felicidades. Com isso, deixo aqui minha imensa gratidão e agradecimento a todo o corpo docente do curso de Turismo da Escola de Comunicações e Artes da USP, que foram de extrema importância nessa jornada. Dentre eles, deixo meu carinho especial à Professora Karina Toledo Solha, que por diversos momentos me ajudou e me apoiou em alguns dos projetos na qual eu me envolvi nesse período, como no projeto de Iniciação Científica onde ela foi a minha orientadora, e também no Projeto de Turismo Social Rosa dos Ventos, onde ela foi a coordenadora do projeto.

Deixo aqui um especial agradecimento e apreço ao Professor Reinaldo M. S. Teles, meu orientador. Uma pessoa que admiro muito como professor e pesquisador, e que dedicou uma grande paciência e empenho nas delimitações e discussões que tivemos a fim de viabilizar esse trabalho. E acima de tudo, por servir de inspiração e esperança para que eu

possa seguir com a minha vida acadêmica de forma mais intensa nos próximos anos, e ajudar em mais discussões no campo científico do turismo.

Mãe e Pai, obrigado pelo apoio nesse trajeto. Tenho vocês como meu maior tesouro, e me orgulho de ser filho de vocês. Me orgulho ainda mais de conseguir traçar um caminho além daquilo que a vida possibilitou à vocês, mas sem dúvida alguma, eu não estaria aqui sem o suporte de ambos. Mesmo que no meio desse processo, um de vocês tenha nos deixado, a minha ambição é gigante e com certeza não acaba aqui, levarei a sua memória sempre comigo Pai, e juntos iremos voar muito alto. Agradeço ainda a minha irmã, que quando iniciei o curso era uma adolescente problemática, e que hoje é uma mulher forte e com objetivos claros. Nesses anos, você me ajudou a reformular meu papel de irmão mais velho. Também, quero agradecer a minha Tia Denise, que desde sempre me incentivou a estudar e ampliar meu conhecimento.

Muita gratidão também, por algumas pessoas que no decorrer dos anos foram se introduzindo e criando laços de identidades comigo, em especial aos meus queridos amigos Daiane, Barbara, Marie, e outros que fizeram parte da formatação do meu ‘eu’ acadêmico e na qual eu sou muito grato.

Também quero agradecer outras pessoas que entraram na minha vida em diferentes momentos, mas que foram de extrema importância na minha formação. Obrigado Maísa Nascimento, Thainá Gonçalves, e Jackson Negreiros, sem vocês esse caminho poderia não ter sido concretizado.

Por fim, quero agradecer a Universidade de São Paulo, por permitir que os alunos explorem os mais diversos campos de estudo de forma livre e criativa, na qual tem cada vez mais ampliado suas políticas de inclusão social e diversidade, embora deva-se admitir que esse caminho ainda é longo. Além da Escola de Comunicações e Artes, tenho um grande apreço pelo campus da Escola de Ciências e Humanidades (USP-LESTE), onde pude me dedicar a novos fundamentos em turismo, política, e outras áreas do conhecimento, caracterizando algo que eu considero fundamental dentro da universidade: a autonomia dos alunos em buscar conteúdos e teorias de forma emancipada e independente, e ainda a descentralização do conhecimento, ampliando a participação social.

RESUMO

NERES JR, Gilberto Santos. **Turismo urbano em São Paulo:** uma análise das ações destinadas a zona leste da cidade. 2020, 125p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Turismo) – Departamento de Relações públicas, propaganda, e turismo, Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

Resumo: O turismo em centros urbanos tem crescido de forma intensa em diversas regiões do mundo, e esse processo vem ocorrendo em conjunto à valorização espacial e social desses territórios, sobretudo nos países subdesenvolvidos. Nesse contexto, este trabalho busca discutir as abordagens socio-políticas da gestão do turismo na Zona Leste da cidade de São Paulo, especialmente no bairro de Itaquera e arredores. O problema aqui enfrentado é analisar como e quando a Zona Leste se abriu para o turismo, e qual o posicionamento da gestão pública diante dessa região, antes e depois da realização da Copa do Mundo Fifa - 2014. A partir disso, os objetivos deste trabalho se estruturam na compreensão das ações dos órgãos responsáveis pela atividade turística na cidade, em relação a esse território mais a leste, e ainda busca-se entender quais as novas práticas sociais presentes em Itaquera após essas intervenções em decorrência do megaevento. Para atingir os objetivos traçados, utilizou-se de uma ampla revisão bibliográfica, análise de documentos públicos oficiais e materiais promocionais de turismo, além de entrevista com uma das gestoras da SPTuris, realizada através de e-mail. Com o suporte desses instrumentos, as discussões aqui exploradas servem de legitimação das intenções, até aqui, do poder público responsável em instituir a Zona Leste de São Paulo como um novo pólo de desenvolvimento global de capital, negligenciando as ações socioespaciais necessárias para o desenvolvimento da atividade turística de forma sustentável e em consonância com a valorização histórica e patrimonial da região.

Palavras-chave: Turismo urbano. Gestão pública. Espaço urbano. Cidade de São Paulo.

ABSTRACT

Abstract: Tourism in urban centers has grown intensely in several regions of the world, and this process has taken place together with the spatial and social valorization of these territories, especially in underdeveloped countries. In this context, this research seeks to discuss the socio-political approaches to tourism management in the East Zone of São Paulo city, especially in the Itaquera neighborhood and surroundings. The problem faced here is to analyze how and when the East Zone opened up to tourism, and what is the public management's position in relation to this region, before and after the FIFA World Cup - 2014. From this, the objectives of this study are structured in the understanding of the actions of the agencies responsible for tourism activity in the city, in relation to this territory further east, and also seeks to understand the new social practices present in Itaquera after these interventions as a result of the event. In order to achieve the objectives outlined, an extensive bibliographic review, analysis of official public documents and promotional materials for tourism were used, in addition to an interview with one of SPTuris' managers, by e-mail. With the support of these instruments, the discussions explored here serve as legitimacy of intentions, until here, of the public authority responsible for establishing the East Zone of São Paulo as a new global capital development pole, neglecting the socio-spatial actions necessary for the development of the tourist activity in a sustainable way and in line with the historical and heritage valuation of the region.

Key-words: Urban Tourism. Public management. urban space. São Paulo city.

SUMÁRIO

Listas de abreviaturas e siglas	13
Listas de figuras	14
Listas de tabelas	15
Introdução	16
Capítulo 1: Reflexões sobre as questões urbanas e suas lógicas de capital	19
1.1. Período industrial	21
1.2. A Globalização	25
1.3. A lógica imobiliária	31
Capítulo 2: Aspectos gerais de gestão e planejamento urbano	36
2.1. Atributos do espaço urbano	38
2.2. Novas perspectivas no planejamento das cidades	44
2.3. Planejamento urbano: um breve panorama da cidade de São Paulo	49
2.3.1 Características urbanas da Zona Leste de São Paulo	55
Capítulo 3: A atividade turística no espaço urbano	63
3.1 Turismo urbano	68
3.2 As cidades e o turismo no futuro	73
Capítulo 4: Turismo em São Paulo	76
4.1 O olhar da gestão pública para o turismo	80
4.2 O olhar para a Zona Leste	84
4.3 Itaquera e o legado da copa	94
Considerações finais	103
Referências Bibliográficas	106
Apêndices	
Questionário aplicado à SPTuris	120
Respostas obtidas através de email	121
Anexos	
Matriz de Responsabilidade da Copa	122
Material de divulgação temático da Zona Leste	125

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CIT	Central de Informação Turística.
COHAB	Companhia de Habitação Popular.
ETEC	Escola Técnica.
FATEC	Faculdade Técnica.
Fifa	Federação Internacional de Futebol e Associados.
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
MINTur	Ministério do Turismo.
PAC	Projeto de Aceleração do Crescimento.
PLATUM	Plano de Turismo Municipal.
PUB	Plano Urbanístico Básico.
PMSP	Prefeitura Municipal de São Paulo.
SEMPRA	Secretaria Municipal do Planejamento.
SESC	Serviço Social do Comércio.
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial.
SIDA	Síndrome da Imunodeficiência Humana.
SPTuris	São Paulo Turismo.
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.
OMT	Organização Mundial de Turismo.
ONU	Organização das Nações Unidas.
USP	Universidade de São Paulo.

LISTA DE FIGURAS

- Fig. 1 - Planta Imperial da Cidade de São Paulo, levantada em 1810 pelo engenheiro Rufino José Felizardo e Costa.....p. 50
- Fig. 2 - Planta da Cidade de São Paulo, Carlos Rath, 1968.....p. 50
- Fig. 3 - Planta Geral da capital de São Paulo/Organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim, Intendente de Obras - 1987.....p. 52
- Fig. 4 - Planta da Cidade de São Paulo, levantada pela divisão cadastral - 1916
.....p. 52
- Fig. 5 - Mapa de expansão da área urbanizada da região metropolitana de São Paulo.....p. 57
- Fig. 6 - Mapa político-administrativo de São Paulo (recorte da Zona Leste).....p. 60
- Fig. 7 - Mapa das Sensações.....p. 85
- Fig. 8 - Projeto de construção do Polo Institucional Itaquera.....p. 87

LISTA DE TABELAS

Tab. 1 - Atrativos destacados no mapa turístico da Zona Leste.....p. 88

Tab. 2 - Lista de alguns patrimônios edificados da Zona Leste de São Paulo....p. 101

INTRODUÇÃO

Atualmente, no mundo inteiro os centros urbanos se multiplicam cada vez mais, e a população que já vive em cidades ultrapassa os 50% de toda a população do globo (ONU, 2019), evidenciando a necessidade de repensar as formas de organização dessas sociedades e de seus territórios. Esse acúmulo de pessoas, aumenta exponencialmente a demanda por produtos e serviços, emprego, saúde, lazer, e diversos outros serviços sociais básicos, ampliando a necessidade do planejamento ordenado e sustentável do território por parte da gestão local. Essas cidades vêm sofrendo intervenções há centenas de anos, e sempre se adequando geograficamente ao fluxo de capital e de produção vigente. A globalização por exemplo, tem se tornado um importante sistema base para essa ampliação de fluxos, e o turismo tem sido um dos principais setores beneficiados por esse sistema.

A adequação de centros urbanos para o desenvolvimento da atividade turística tem sido alvo de diversas discussões de pesquisadores, teóricos, e planejadores urbanos, sobretudo nos últimos anos, em virtude da eclosão de novos efeitos sociais e econômicos em importantes cidades européias decorrente da grande massa de visitantes. Esse tipo de resposta da sociedade em relação ao desenvolvimento do turismo, está balizado no planejamento e nas decisões tomadas pela gestão pública em relação a atividade no território, e é esse quadro que essa pesquisa visa explorar.

Este trabalho busca discutir as abordagens socio-políticas da gestão do turismo na cidade de São Paulo, sobretudo no bairro de Itaquera e arredores. Considera-se de extrema importância essa discussão, principalmente após a realização de megaeventos internacionais nessa região da cidade, alterando algumas perspectivas de desenvolvimento e gestão nesse território. Portanto, no campo da problemática esse trabalho busca identificar em São Paulo como e quando a Zona Leste se abriu para o turismo. E ainda, qual o posicionamento dos órgãos responsáveis pela atividade na cidade, diante dessa região, antes e depois da realização da Copa do Mundo Fifa - 2014. Aliando essa discussão, ao impacto social dessas intervenções junto ao possível legado deixado pelo megaevento na esfera do turismo. Pouquíssimos são os trabalhos que atuam nessa interpretação de análise conectando as ações públicas direcionadas para a atividade turística e os megaeventos no bairro de Itaquera, mais raro ainda é o número de trabalhos na área do turismo que estabelecem essa conexão entre o desenvolvimento do turismo na Zona Leste de São Paulo, desse modo consideramos importantíssima essa

discussão, sobretudo por trazer uma perspectiva aliada ao planejamento sustentável do turismo e possibilidades de atuação.

Para essa análise, os objetivos que estruturam o presente trabalho se baseiam em compreender as tomadas de decisões dos órgãos turísticos responsáveis pelo desenvolvimento da atividade em São Paulo (Prefeitura municipal, e a São Paulo Turismo), em contraste com o posicionamento dos mesmos em relação ao turismo na Zona Leste. Além disso, os objetivos específicos nos levam a pensar primeiramente como a atividade turística foi introduzida nesse território, e as suas formas de abordagem. E ainda entender quais as novas práticas sociais presentes em Itaquera após essas intervenções em decorrência do megaevento. É importante salientar que a Zona Leste da cidade é uma região que não recebe um grande fluxo de visitantes, mesmo com atrativos histórico-culturais de extrema importância para a criação da cidade e suas identidades, aspectos que reforçam o empenho aqui empregado em analisar e discutir as ações de desenvolvimento do turismo na cidade, que de certo modo vem ocorrendo com grandes níveis de centralidade.

Portanto, o enfoque da pesquisa é teórico, ou seja, dedicando-se ao conhecimento, aprofundamento, ou reconstrução de teorias e ideias com o intuito de comparar todo esse material aos constructos analisados no campo do espaço urbano e novas categorias de análises para pensarmos epistemologias mais sólidas no campo do turismo. Para a sua viabilização atuou-se metodologicamente com uma ampla revisão bibliográfica buscando possibilitar uma solidificação da compreensão das formas de uso e planejamento do espaço urbano e suas influências nas práticas sociais. Além disso, foi utilizado como aporte teórico a análise de documentos oficiais da gestão pública, como Planos de Desenvolvimento Turísticos, e outros projetos e contratos públicos, além de material promocional da SPTuris, sobretudo analisando alguns mapas. Ainda foi utilizado como ferramenta de legitimação das discussões apresentadas, uma entrevista de cunho empírico com uma das gestoras da SPTuris, realizada através de e-mail.

Esse trabalho é dividido em quatro capítulos. No primeiro capítulo, é apresentado algumas reflexões sobre as principais formas de produção e reprodução do espaço urbano através das práticas socioeconômicas, com ênfase para a industrialização, para a globalização, e ainda para o sistema de especulação imobiliária. O segundo capítulo apresenta as características desse espaço urbano e os aspectos que norteiam o seu planejamento, com destaque para um panorama do planejamento e urbanização de São Paulo, e da Zona Leste da

cidade. No terceiro capítulo é discutido as peculiaridades do chamado turismo urbano e suas formas de atuação nas cidades, tanto nas problemáticas como nas alternativas sustentáveis. O quarto capítulo traz as análises finais e os resultados obtidos através da consulta de documentos públicos, e materiais de promoção, como também da entrevista realizada. E ainda apresenta recomendações de alternativas para a gestão do turismo nesse território. Por último, o trabalho apresenta as considerações finais e possíveis desdobramentos de estudos futuros.

CAPÍTULO 1

REFLEXÕES SOBRE AS QUESTÕES URBANAS E SUAS LÓGICAS DE CAPITAL

As cidades na contemporaneidade revelam alterações em suas dinâmicas sociais e econômicas, e assim verifica-se que suas funções vem se alterando através do tempo, os períodos históricos ganham importância na memória e, nesse contexto, o turismo passou a ser o grande sujeito em importantes centros urbanos do mundo. As cidades e suas funções vem se alterando através do tempo, de acordo com as suas localidades, dinâmicas sociais, dinâmicas econômicas, e períodos históricos em que se encontram. Nesse quadro, se faz necessário considerar o turismo como uma das atividades mais significativas presentes hoje no tecido social dos centros urbanos. Contudo, nem sempre essa atividade tem sido instrumentalizada de forma coerente e democrática nos territórios e na maioria das vezes vê os benefícios econômicos sendo direcionados para regiões e populações já abastadas.

Esse trabalho busca compreender como a atividade turística foi introduzida na Zona Leste da cidade de São Paulo, e analisar as tomadas de decisões dos órgãos turísticos responsáveis, e as ações desenvolvidas nesse território. Ainda objetiva-se discutir quais os impactos que assolam a região do bairro de Itaquera decorrentes das ações dessa gestão mediadas a partir da realização da Copa do Mundo Fifa - 2014, e identificar qual o real legado herdado pela população. Para chegar a essa discussão mais precisa, é indispensável que antes se discuta as principais características de desenvolvimento socioeconômico que vem impactando no dia-a-dia das cidades desde o século XVIII, e as diversas formas de apropriação do espaço urbano, sobretudo através dos processos de exclusão por renda, gênero, e raça. Então, iremos examinar alguns panoramas dos impactos causados nas cidades pelo avanço dos fluxos de capitais, através da revolução industrial, globalização, e pela especulação imobiliária, aspectos diretamente ligados ao progresso do turismo nos espaços urbanos.

Pode-se dizer que a atividade turística como conhecemos hoje, começou a ser discutida mais profundamente nas sociedades urbanizadas durante a revolução industrial deflagrada na Europa no século XVIII. Primariamente através do conceito de uso do tempo livre, que já em meados do século XX fez diversos pensadores e escritores da época se

debruçar no conceito de lazer. (TRIGO, 1998, p. 12). No decorrer das décadas, outras formas de se apropriar dos espaços urbanos foram surgindo de acordo com o desenvolvimento das sociedades sustentadas pelo avanço tecnológico, principalmente nas áreas de produção industrial, de planejamento, e gestão urbana. Posteriormente com o advento da evolução dos transportes, sobretudo na popularização das viagens de avião, o turismo sofreu uma grande expansão para outras regiões, como Ásia e América do norte, e cada vez mais agências de viagens europeias montavam pacotes para atender a demanda crescente. Eram os primeiros indícios do surgimento do turismo de massa.

Esse grande movimento de viagens, que era realizada pela elite europeia, fez com que as cidades, inicialmente os condados próximos ao litoral da Inglaterra, e mais tarde outras cidades mais interioranas como Londres, iniciassem um processo de readequação de seus espaços para receber essa população de visitantes. As ações se concentravam principalmente no número de leitos disponíveis em pousadas e hotéis, buscando aumentar cada vez mais essa oferta. Com o advento da popularização dos automóveis, esse fluxo se intensificou mais ainda e essas pequenas cidades mesmo sem infraestrutura ficavam abarrotadas de pessoas. (Urry, 2001).

Nos dias atuais, podemos ver situações como essa em algumas das cidades mais visitadas do mundo, e o impacto que o grande fluxo de pessoas traz é severo, tanto para as estruturas físicas das cidades, como para as sociabilidades da população. A vida das pessoas mudam e o turismo passa a ser vivenciado cotidianamente, sem ser desfrutado. O turismo se tornou uma das maiores atividades econômicas do mundo, e movimenta um gigantesco fluxo de capital, de informações, e de imaginário. Porém, suas atividades não são estritamente mercadológicas, entre produtor e comprador. Seus impactos atingem diversos setores da sociedade, principalmente em escalas sociais, culturais, econômicas, e espaciais. Para isso, é de extrema necessidade que haja uma legislação específica de regulação da atividade para que seja uma atuação segura, democrática, e sustentável, beneficiando a população local.

Portanto, as diversas ações que ocorrem no espaço urbano a partir do turismo, são sociabilidades construídas no decorrer do tempo, e cada espacialidade possui singularidades que definem suas identidades históricas e culturais. Nesse cenário, iremos analisar como os impactos da produção do capital influenciou no desenvolvimento das cidades e nas suas dinâmicas sociais, primeiramente no período da revolução industrial, abrindo o caminho para as diversas formas de apropriação do espaço urbano pela população residente, e

posteriormente no decorrer das décadas de intervenção dos processos da globalização e também da valorização do capital imobiliário.

1.1. Período industrial

Considerando que esse trabalho se propõe a discutir o turismo urbano e o contexto territorial na qual essa atividade se estabelece, as práticas socioeconômicas nas cidades são relevantes para compreender a evolução dos mecanismos de gestão e planejamento sócio-urbano, sobretudo nos períodos que contaram com grande avanço das atividades industriais. Período esse, que intensificou de diversas maneiras as formas de produção nas indústrias, os processos de fluxos de capital, e ainda trouxe novas formas de consumo para sociedade.

A primeira revolução industrial, surgiu no continente europeu entre o fim do século XVII e meados do século XVIII, principalmente nas fábricas de algodão na Inglaterra e posteriormente na França. Foi a fase em que as principais potências mundiais europeias, iniciaram um processo de mecanização da sua produção industrial, e consequentemente prosseguiram instalando uma produção em massa de diversos tipos de produtos, sendo eles primários e secundários (Bottini; Batista; 2013). Esse acontecimento é considerado como um marco limiar na sociedade moderna, pois dentre diversos aspectos, esse período trouxe novas formas de lidar com o capital e suas dinâmicas de troca, e impactaram diretamente no comércio, nos transportes, e na qualidade de vida das pessoas. Porém, sua maior influência foi no setor de manufatura, onde trouxe conhecimentos transformadores das maneiras de produção na Europa, principalmente na Inglaterra. Bottini e Batista (2013) indicam que esse fenômeno foi criado em um processo de grandes transformações que ocorriam nas estruturas sociais em diversos fatores.

A Revolução Industrial ocorreu graças às melhorias significativas que a Inglaterra promoveu no século XVIII nas vias de transportes e nas comunicações, assim como, houve também um crescimento do mercado consumidor interno e das exportações. Além disso, o Estado britânico desempenhou um papel fundamental como fomentador das atividades econômicas na ação e proteção dos interesses dos industriais. Outro fator determinante foram as profundas mudanças na relação entre o campo e a cidade. (BOTTINI; BATISTA, 2013, p. 1).

Segundo Elaine Lima e Calisto Neto (2017), as intervenções ocorridas nesse período foram extremamente complexas e ampliaram os debates sobre as maneiras de como intensificar as produções e os lucros do setor industrial. Provocou ainda, uma grande mudança social nas cidades e no dia-a-dia das pessoas, principalmente na concepção do crescimento populacional desencadeado pela constante migração de trabalhadores do campo para a cidade. (LIMA; NETO, 2017. p. 103-104). Ainda apontam, que os principais avanços na esfera da produção industrial, ocorreram através do aprimoramento e evolução das tecnologias. Como na substituição das habilidades humanas por máquinas; no domínio da energia de fonte inanimada perante a força humana e animal; e na melhora acentuada dos métodos de extração e transformação das matérias-primas. (LIMA; NETO, 2017. p. 109).

Evidentemente, a revolução industrial ocasionou diversos impactos nos territórios base de sua ascendência sendo eles positivos e negativos, e muitos desses impactos tiveram repercussão direta na vida das pessoas, principalmente no dia-a-dia da classe trabalhadora. Contudo, iremos nos conter apenas nos efeitos sofridos por esses atores no viés dos espaços urbanos e suas formas de uso da cidade. Para que seja possível, compreender como as cidades se adequaram nesse processo de industrialização.

Pode-se dizer que desde o século XVIII, os principais centros urbanos ocidentais vêm buscando maneiras de otimizar e requalificar seus espaços e ampliar as possibilidades de uso da cidade pelos seus moradores e também pelos visitantes. E nesse sentido, a revolução industrial implicou em uma mudança no cotidiano das cidades europeias, tanto nos aspectos de produção e oferta de novos serviços, quanto nas novas relações sociais desenvolvidas pelos cidadãos dentro desses territórios em diferentes níveis sociais. Lima e Neto (2017) concluem:

Em suma, a Revolução Industrial foi revolucionária porque mudou a capacidade produtiva da Inglaterra e Europa. Contudo, a revolução foi mais do que apenas novas máquinas, fábricas, aumento da produtividade e aumento do nível de vida. Foi uma revolução que transformou e originou a sociedade ocidental moderna, ou seja, não foi uma mera sequência de mudanças nas técnicas industriais e de produção, mas uma revolução social com causas sociais, bem como profundos efeitos sociais. Ademais, o capitalismo separou a sociedade em duas classes revolucionárias e antagônicas: burguesia e o proletariado. (LIMA; NETO, 2017. p. 112).

Os impactos da revolução industrial nas sociabilidades urbanas tiveram grande relevância na qualidade de vida e no cotidiano dos trabalhadores, essencialmente no período final dessas intervenções quando o sistema de produção passava a ser mais homogêneo nas indústrias européias e já se espalhava para os outros continentes. Observa-se que essa nova dinâmica nas produções afetou de modo direto os processos sociais nos espaços urbanos

públicos e privados. Com a diminuição do tempo de trabalho oriunda dos avanços citados por Lima e Neto (2017), as pessoas passaram a desfrutar de um maior tempo livre nas suas rotinas diárias, que foi empregado de diferentes formas e em múltiplas atividades. No entanto, Bottini e Batista (2013) esclarecem que para uma grande parte da população de trabalhadores, o trabalho ainda era a principal (e às vezes única) opção de ocupação do tempo. Esses trabalhadores se divergiam entre mulheres, homens, e até crianças, porém, as trabalhadoras obtinham menos tempo para o lazer, “já que elas passaram a executar dupla jornada de trabalho”. No âmbito doméstico elas continuaram a cumprir com as funções da casa e, na fábrica passaram a desenvolver as atividades precarizadas. As mulheres, assim como os homens operários, eram condenadas ao trabalho em razão das necessidades impostas pela subsistência, porém elas em grande parte exerciam uma jornada diária mais intensa. (BOTTINI; BATISTA, 2013, p. 3).

Oliveira (2004), ao trabalhar com as questões dos impactos e transformações no processo de produção, menciona que uma relevante questão que contribuiu positivamente para essa melhoria na vida dos trabalhadores nos países pioneiros na industrialização foram os intensos movimentos sociais protagonizados pelos próprios operários. Segundo a autora, a pressão socioeconômica estabelecida através desses movimentos resultou na implantação de um sistema de previdência social pública. Ou seja, um sistema de bem estar cujo o estado deveria prover aos seus cidadãos serviços de previdência social, como seguro desemprego, aposentadoria, cobertura de educação e saúde em todos os níveis sociais e até mesmo a garantia de uma renda mínima, além de recursos adicionais para a manutenção da vida. (OLIVEIRA, 2004, p. 93).

Nessa mesma perspectiva, outra característica que contribuiu para essas mudanças no cotidiano dos trabalhadores foi o uso do tempo. Podemos utilizar o exemplo empregado por Rodrigues e Macedo (2004), quando falam da popularização do relógio nesse período. Pontuam que, esse equipamento surge com um viés disciplinador e de controle aos trabalhadores cujo objetivo era tornar a produção industrial mais eficaz. Nesse sentido, essa condição passou a influenciar também outras características do dia-a-dia da sociedade, como as rezas, a alimentação, o descanso, e o lazer. (RODRIGUES; MACEDO, 2014, p. 64-65). Em vista disso, essas intervenções no cotidiano das pessoas acarretou em novas características urbanas, e a partir desse movimento na busca por qualidade de vida e bem estar dos

trabalhadores através das lutas de classes, que o lazer surge como uma opção de ocupar o tempo livre que antes era destinado integralmente ao trabalho.

Jost Krippendorf, teórico social altamente conhecido por seus estudos sobre o lazer e o turismo, ao analisar a atividade turística em uma perspectiva socioeconômica nas sociedades modernas, esclarece que com as novas dinâmicas do trabalho que foram implementadas com o objetivo de ampliar as produções em massa, os trabalhadores se veem com alguns privilégios adquiridos, como salários maiores (em virtude do aumento da produção), e também maior disponibilidade de tempo livre, com folgas e férias (Krippendorf, 2001). E quando o tão desejado momento de descanso se aproxima, qualquer que seja ele, o lazer é cobiçado.

Enfim chegou o fim de semana, enfim chegaram as férias! Durante toda a semana e durante todo o ano contamos os dias, alegramo-nos de antemão, trabalhando com essa perspectiva, traçando planos e fazendo preparativos. Desejamos aproveitar o tempo livre, as férias, para satisfazer nossos desejos, as necessidades que não foram realizadas no dia-a-dia, no cotidiano do trabalho, que reprimimos, mas que fala ao coração e tem uma importância vital para nós. (KRIPPENDORF, 2001, p. 37).

Mesmo com as novas jornadas de trabalho com tempo reduzido (porém com a produção sempre crescente), as funções produtivas dentro das fábricas chegavam a ser extremamente cansativas e desgastantes para os trabalhadores. Então, essas pessoas desejavam acima de tudo o seu tão esperado tempo de descanso, sendo ele o fim de semana, ou as férias. Essa situação, pode-se dizer que foi o embrião para as discussões de uso do tempo livre por essa população, que até então sempre se viu no ambiente de trabalho. (Krippendorf, 2001).

Os avanços e benefícios no dia-a-dia dos trabalhadores (mesmo que timidamente), são indiscutíveis, porém, toda moeda possui dois lados, e não podemos ignorar os problemas sociais que o progresso da industrialização trouxe. As configurações das cidades no período industrial, eram particularmente subordinadas à produção, e seus planejamentos territoriais não se preocupavam com o lazer e nem com as necessidades de descanso da população. (Ferreira, et al, 2011). Com o tempo, a vida na cidade se torna estressante para os trabalhadores, e o cotidiano acaba declinando-se naquilo que Krippendorf chama de tripla fragmentação: trabalhar aqui - morar ali - repousar em outro lugar. (KRIPPENDORF, 2001, p. 37). E mesmo quando pensamos no tempo livre reservado intrinsecamente para o repouso, sua atribuição estava sempre conectada ao trabalho:

O tempo livre é o que resta além do trabalho, é um derivado da atividade profissional. Tomando isoladamente, é improdutivo do ponto de vista social e,

consequentemente, desprovido de qualquer sentido e valor próprios. A principal utilidade que lhe é atribuída, socialmente falando, é a de estar a serviço do trabalho. É o tempo livre considerado como tempo de renovação da forma física e psíquica, a fim de restaurar a capacidade de trabalho. (KRIPPENDORF, 2001, p. 106).

Sendo assim, mediante a essa situação de vulnerabilidade na qual os trabalhadores se encontravam ao viver nesses espaços, o lazer (e o turismo) era apontado como um alívio perante a cansativa dinâmica diária do trabalho, mesmo que sua prática como conhecemos estivesse relegada quase que unicamente aos indivíduos pertencentes às classes mais abastadas da sociedade. Essa população já lotava os famosos balneários ingleses nesse período, e as grandes cidades eram moldadas para o melhor funcionamento do sistema de produção, e se caracterizavam como centros de moradia e trabalho. Enquanto isso, o lazer era desfrutado em regiões distantes, causando fluxos de pessoas indo e voltando de cidades pequenas para os centros urbanos, onde o automóvel recém popularizado, se estabeleceu de vez como principal meio de transporte. (Urry, 2001).

O grande movimento de progresso industrial oriundo na Inglaterra foi de extrema importância para o avanço econômico mundial, e que posteriormente se somou a chamada revolução tecnológica que move a sociedade pós-moderna até os dias atuais. É certo que além de toda tecnologia, produção em massa, e entre outros avanços, esses movimentos trouxeram grandes problemas e o mundo conheceu o capitalismo e a busca pelo lucro, sem respeito às vidas humanas. (CAVALCANTE; SILVA, 2011, p. 05). Esse avanço foi possibilitado em grande parte pela ascensão da globalização, que abriu um grande campo para um novo movimento de fluxos. Fluxos de capital, de informações, de comunicação, de pessoas, e de diferentes tipos de insumos de produção. A globalização torna o mundo menor, e amplia a universalidade de culturas, de paisagens e de negócios. E além disso, absorve aquilo que o período industrial deixou para trás, como doenças relacionadas ao cotidiano de stress e agitação, o desemprego ocasionado pela substituição do homem pelas máquinas, além do capitalismo desenfreado.

1.2. A Globalização

Ao trabalhar com a questão da globalização, é possível estabelecer uma maior aproximação dos aspectos teóricos usualmente abordados pelos estudiosos desse fenômeno,

com as características de desenvolvimento urbano das cidades localizadas em países subdesenvolvidos, ou em desenvolvimento, como o Brasil. Para isso, será proposta aqui, uma breve discussão sobre os atributos da globalização no dia-a-dia das pessoas e suas relações, considerando algumas áreas específicas desses espaços para que seja possível compreender com mais clareza como a globalização tem afetado as dinâmicas de fluxos e as sociabilidades desses atores, e também o turismo.

Iremos nos fundamentar de forma inicial, na teoria de fluxos econômicos de Milton Santos (1977), atribuída às dinâmicas da globalização em países subdesenvolvidos. Trata-se de um princípio abordado pelo autor já há algumas dezenas de anos, e que a muito tempo vem sendo discutido por diversos pesquisadores em variadas vertentes do conhecimento. O autor retrata de forma clara e objetiva o caminho traçado pela sociedade subdesenvolvida no viés da globalização, então, para abrir essa discussão, iremos nos respaldar nele.

Antes de mais nada, busca-se assimilar uma melhor definição ao termo globalização, para que este exponha suas principais características como atividade produtiva, e ainda sua importância e utilidade nas dinâmicas urbanas contemporâneas. Para tal compreensão, devemos partir das formas conceituais de discussão que o termo globalização é empregado e compreendido. Segundo Therborn (2001), quando a globalização surgiu de forma mais evidente, ela estava alocada em ao menos 5 diferentes discursos fundamentais. O discurso econômico, onde o termo surge como uma compreensão dos novos padrões de produção, comércio, investimento, e empreendedorismo. O discurso sócio-político, caracterizando de forma geral a redução do poder do estado e o avanço das privatizações. O discurso crítico, onde o termo surge em discussões sociais e com um papel de inimigo das culturas e representatividades locais. E ainda nas áreas voltadas para pesquisa e conhecimento social, com as análises antropológicas e culturais, avaliando a globalização como encontros, movimentações e culturas mistas. E nos campos voltados para análises espaciais, onde a globalização aparece como parte de discursos relacionados aos impactos ambientais. (THERBORN, 2001. p. 124). Em contraponto a isso, Scheid (2007), salienta a grande dificuldade em definir esse fenômeno, e que por mais que haja diferentes abordagens de suas ações nas sociedades ainda sim há divergências, porém esclarece que de maneira geral a globalização consiste em um:

[...] conjunto de processos de naturezas diversas que afetam diferentes setores sociais, numa dinâmica de interdependência essencialmente econômica entre nações, alterando a compreensão de tempo e espaço através da intensidade com que se dão

os fluxos de capital, informação, bens e pessoas num mundo considerado, por isso, cada vez mais sem fronteiras. (SCHEID, 2007, p. 1).

Então, é pertinente considerar o termo globalização como extremamente vasto e que pode refletir distintos significados, de acordo com a sua aplicação teórica e social.

Da mesma forma que a revolução industrial se baseou na produção em massa nas indústrias para progredir, a globalização se apoiou primordialmente no avanço tecnológico dos meios de comunicação, principalmente a internet já no final do século XX, além é claro do avanço nos sistemas de produção. Segundo Milton Santos (1977), a globalização surge de modo a instalar, através da evolução tecnológica, novas formas de produzir e consumir. E com isso, a indústria e os modos tradicionais de produção, e principalmente de trabalho, começam a amargar um processo de declínio, onde até mesmo o sistema de produção agrícola sofre mudanças consideráveis provocadas pela modernização. A partir disso, essa sociedade começa a se desenvolver com duas características:

A presença de uma massa populacional com salários muito baixos, dependendo de trabalho ocasional para viver, ao lado de uma minoria com altos salários, cria na sociedade urbana uma distinção entre os que têm permanente acesso aos bens e serviços oferecidos e os que, mesmo apresentando necessidades similares, não podem satisfazê-las. (SANTOS, 1977, p. 37).

Perante a isso, esse novo fenômeno que progrediu inicialmente nos países desenvolvidos e posteriormente nos outros ainda em desenvolvimento, inovou de diversas maneiras os sistemas de produção e de consumo nas cidades, com maior modernidade e facilidade em diversos setores.

No entanto, essa dinâmica também propiciou que diversas problemáticas de carácter socioeconómico e sociourbano eclodirem, principalmente as desigualdades e exclusões sociais que já estavam arraigadas nos territórios urbanos menos favorecidos. Santos (1977), utiliza como base para a sua teoria dos dois sistemas de fluxos econômicos, esses dois campos sociais opostos, a classe baixa (representada pelos trabalhadores) e as classes altas (representadas principalmente pelos proprietários dos meios de produção, e pela parcela mais abastada da população). O autor propõe os termos ‘sistema superior’ e ‘sistema inferior’, onde ambos são resultados dessa modernidade adquirida no decorrer da globalização, porém, se diferem no sentido de que a parcela da população que se encontra nas classes mais altas (sistema superior), possui acesso direto aos benefícios da produção e do consumo oriundas desse avanço tecnológico. Já a outra parcela da população (sistema inferior), concentra

aqueles indivíduos que se beneficiam parcialmente ou, em muitos casos, não se beneficiam desse sistema globalizado.

Através desses dois sistemas de fluxos de capital, os poderes público e privado, buscam impulsionar a produção e o consumo nos espaços urbanos para uma economia mais flexível, através de investimentos em produtos e serviços que atendam as demandas da população em todos os campos sociais, principalmente nas atividades de lazer. (Santos, 1977). Ou seja, pode-se dizer que com a globalização as grandes cidades dos países caracterizados como subdesenvolvidos se colocam em uma dinâmica mista de consumo e produção. Santos sustenta a ideia de que as sociedades com essas características costumam utilizar duas formas de consumo: o consumo moderno (globalizado), e o consumo tradicional (restrito). Ainda, quando comparadas aos atributos das classes inferior, superior, e até mesmo uma terceira classe descrita como ‘mista’, esse consumo surge de maneira diferente nas camadas da população, ocorrendo inclusive em alguns setores um certo equilíbrio entre elas. (Santos, 1977).

Deve-se considerar que o processo global que toma conta dos países subdesenvolvidos, estão apoiados diretamente nos problemas de desigualdade social e má distribuição de renda na qual essas sociedades estão expostas, portanto o consumo das cidades e as maneiras de usufruir os territórios urbanos por parte da população e dos poderes públicos e privados também dependem desses fatores. O autor conclui que a concentração de bens e serviços, assim como a inovação tecnológica, estão localizadas em espaços favoráveis para seu desenvolvimento, ou seja, mais especificamente nas metrópoles e grandes aglomerados urbanos. (Santos, 1977). São nesses territórios onde há concentrações e segregações para que cada sistema de consumo possa atuar. Isso se torna mais claro com uma analogia utilizando a divisão urbana da cidade de São Paulo, com os bairros da Bela Vista e Itaquera, por exemplo. De acordo com essa teoria, pode-se apontar de maneira generalizada, que o bairro da Bela Vista se enquadra no sistema superior, onde a grande gama de produção e consumo se dá por influência de uma população mais abastada, com fácil acesso ao sistema globalizado moderno, tanto em produtos quanto em serviços, e com propensão ao acúmulo de renda. Já o bairro de Itaquera se apresenta como um bairro de sistema inferior, por se enquadrar em um progresso historicamente industrial, agrícola, e de baixa renda.

Ainda, quando se trata do acúmulo de capital em determinados sítios, a expansão desse fenômeno também pode ocasionar segregação urbana e gentrificação, tanto de produtos e

serviços como de trabalho e habitação. (Scheid, 2007). Esses fatores são consequências típicas do desenvolvimento dos sistemas globais nas cidades contemporâneas, e quando observadas através do olhar espacial, essa divisão pode gerar diversas problemáticas sociais.

Não é cabível nessa discussão conceituar os pontos positivos e negativos da globalização de modo mais detalhado, mas sim, as suas práticas socioeconômicas no uso das cidades. Essas práticas variam de acordo com o nível de desenvolvimento local, de gestão urbana, e de consumo, que interferem diretamente no dia-a-dia das pessoas. Nesse conjunto, o avanço da globalização atua amparado pelo capitalismo, e faz de reféns essa população do ‘sistema inferior’ mencionado por Santos (1977), que acabam por ter a sua qualidade de vida sendo transformada em mercadoria, e assim tornam-se dependentes do consumismo e das novas atividades de caráter cultural, social, e econômico.

Dessa maneira, esse sistema de capital aliado ao processo de urbanização pode intensificar o crescimento da violência, pobreza, depredação do meio ambiente nos centros urbanos, aumento do desemprego, precarização das relações de trabalho, diminuição de políticas públicas, privatização, mercantilização dos serviços públicos, a desigualdade social e, principalmente a exclusão social, com bairros, cidades ou regiões esquecidas pelo estado. (OLIVEIRA et al., 2016, p. 1497). Assim, adverte Santos (2003) que a globalização se estabelece de maneira perversa nas sociedades:

De fato, para a maior parte da humanidade a globalização está se impondo como uma fábrica de perversidades. O desemprego crescente torna-se crônico. A pobreza aumenta e as classes médias perdem em qualidade de vida. O salário tende a baixar. A fome e o desabrigado se generalizam em todos os continentes. Novas enfermidades como a SIDA se instalaram e velhas doenças supostamente extirpadas, fazem seu retorno triunfal. A mortalidade infantil permanece, a despeito dos progressos médicos e da informação. A educação de qualidade é cada vez mais inacessível. Alastra-se e aprofundam-se males espirituais e morais, como os egoísmos, os cinismos, a corrupção. (SANTOS, 2003, p. 10¹ apud OLIVEIRA et al., 2016, p. 1497).

Ou seja, através de uma análise mais profunda sobre as interferências socioeconômicas que a globalização pode acarretar, identifica-se que os impasses sociais são ampliados em consequência do avanço desenfreado do capitalismo moderno, e tem como principais vítimas aquelas pessoas que já vivenciam um dia-a-dia difícil. Ampliando assim, a desigualdade socioeconômica em todos os estratos da sociedade.

¹SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização:** do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, ed. 10, 2003.

Maricato (2009), ao discutir as questões de planejamento urbano em um ambiente marcado pelo consumismo capitalista nessas regiões subdesenvolvidas, relaciona os conceitos de globalização e capital moderno, e assim como Santos (2003), critica os sistemas globalizados que são adotados nas indústrias e companhias com o intuito de ofertar cada vez mais produtos e serviços para seus mercados (em grande parte) externos. A autora expõe o fato de que a globalização avança se baseando em mudanças flexíveis, diante do até então sistema rígido que a sociedade se encontrava nos anos 1970. Essa flexibilização trouxe uma aceleração na estrutura produtiva e de capital, flexibilização de novos mercados e diversificação de produtos, e uma aceleração no avanço tecnológico. (MARICATO, 2009, p. 4). Porém, esse fenômeno surge de maneira largamente impactante na sociedade moderna, e esclarece que:

Diferentemente da desigualdade social ou inserção social precária existentes anteriormente à globalização, após sua dominação hegemônica, ganha destaque uma marca, a da exclusão social: bairros são esquecidos, cidades são esquecidas, regiões são esquecidas e isso acontece, até mesmo, com países, que são ignorados já que não contam para a nova ordem. (MARICATO, 2009, p. 4).

Portanto, a globalização amplia o consumismo que já estava instalado no cotidiano das cidades através da produção em massa, e do capitalismo, e seu papel é estabelecer uma nova dinâmica que amplifique este consumo ao seu limite extremo, independente dos impactos que podem ser causados. Quando algum território não se encaixa nessa nova dinâmica global, nem no papel de produtor ou no papel de um hábil consumidor, segundo a autora, a tendência é que esse espaço e as pessoas que ali estão (morando ou trabalhando) sejam marginalizadas.

Tanto para Maricato (2009), como para Santos (2003), a globalização tem surtido um efeito devastador nas sociedades subdesenvolvidas, e além disso, fomenta e amplia a desigualdade social nesses países. Ambos os autores, apontam o acúmulo e manutenção do capital como impulsor desse sistema globalizado em sítios urbanos estratégicos, sempre buscando ampliar a produção para alcançar um patamar competitivo no mercado das chamadas “cidades globais”. Santos (2003) ainda expõe que essa característica de acúmulo está estabelecida de maneira segregada dentro da dinâmica global desses espaços, pois, os altos índices de desigualdade social, separam aqueles que se preocupam com a sua subsistência e vida familiar diária (e apenas), daqueles que possuem a opção de acumular o capital em função dos avanços tecnológicos. Uma cidade que focaliza seus avanços nesse mercado de investimentos e serviços globais, são colocadas como uma “cidade corporativa”

ou “cidade pátria”, cujo algumas características são estabelecidas como básicas para que seja definida como “cidade global”:

[...] ela deve preparar-se, e apresentar alguns serviços e equipamentos exigidos de todas as cidades globais, tais como hotéis cinco estrelas, centros de convenções, pólos de pesquisa tecnológica, aeroportos internacionais, mega-projetos culturais, etc., para vender-se com competência. (MARICATO, 2009. p. 14).

Um progresso socioeconômico com esse perfil, resulta evidentemente em problemáticas sociais mais frequente nesses países subdesenvolvidos, como os já citados: desigualdade social, falta de moradia, desemprego, etc. Entretanto, se olharmos de maneira mais ampla para a dinâmica social desses territórios, é possível verificar, como identificou Therborn (2001), outras formas de segregação e exclusão que ocorrem pautadas nesse novo sistema moderno de produção global.

Segundo o autor, a globalização ocasionou o enfraquecimento de culturas e tradições locais e introduziu novas formas de consumir serviços e produtos que, diretamente ou não, aprofundou categoricamente a hierarquia social e econômica já imposta na sociedade através dos sistemas industriais, ampliando os níveis de exclusão e suas causas. Além de expandir a supressão de pessoas por causa da sua etnia/raça, idade, orientação sexual, e propriedade, o nível de renda das pessoas ainda tem sido o fator mais complexo e expressivo nas discussões que permeiam os impactos sociais gerados pela globalização, e que “tornou mais indefinida a divisão entre os que têm e os que não têm. (THERBORN, 2001, p. 136).

Diante dessas problemáticas estimuladas pelo avanço da globalização, há de se ressaltar que o capitalismo busca se renovar perante as adversidades sociais que são produzidas, e os impactos tendem a sofrer mudanças também. Então, de forma relevante, deve-se citar a segregação causada através da luta por moradia, que tornou-se uma das principais formas de exclusão social no século XX como aponta Viana (2020), e ainda hoje vem sendo um impasse nas gestões administrativas das grandes cidades, principalmente aquelas localizadas nos países subdesenvolvidos. A globalização tem grande influência no avanço da especulação imobiliária e nas diversas intervenções ocorridas nos centros urbanos, e este impacto assume proporções significativas frente a um mundo cada vez mais hierarquicamente conectado.

1.3. A lógica imobiliária

Assim como a globalização e seu processo de produção do espaço, impactou e vem impactando o cotidiano das pessoas, o avanço da especulação imobiliária também traz diversas consequências ao desenvolvimento urbano das grandes cidades e suas características de uso do solo. (OLIVEIRA et al., 2016, p. 1497). Assim, podemos apontar que o fator preponderante desse desenvolvimento em caráter socioeconômico é a importância territorial que essa indústria adquire no que diz respeito ao uso do capital.

Paul Singer (1987), trabalha esses pontos ao avaliar a economia capitalista e o uso do solo nos ambientes urbanos. Ele busca esclarecer que, mesmo a indústria imobiliária nutrindo seu avanço lucrativo vinculado diretamente ao progresso econômico capitalista, o segmento é extremamente amplo e diferentemente da relação ao uso do capital no trabalho, as maneiras de usufruir do solo traz para esse mercado uma mobilidade quase autônoma de controle territorial.

A posse de meios de produção é condição necessária e suficiente para a exploração do trabalho produtivo, ao passo que a ocupação do solo é uma contingência que o seu estatuto de propriedade privada torna fonte de renda para quem a detém. Isso é igualmente verdadeiro nos casos em que o solo é objeto de trabalho, como na agricultura e na extração vegetal ou animal. (SINGER, 1987, p. 21).

Ou seja, o aspecto espaço-territorial que a indústria imobiliária possui, facilita um processo de lucro e desenvolvimento de capital mais amplo, com diferentes escalas de atuação que vai de acordo com a localização deste território, assim como sua vizinhança, e também vai de acordo com o potencial progresso da região. (Singer, 1987).

Botelho (2007) ao estudar as questões de uso do espaço urbano em consonância com a valorização mercadológica, afirma que as ações desse mercado se concentram em grande parte nas áreas mais valorizadas da região urbanizada, e se emoldura através de empreendimentos de alto padrão, voltados para o comércio, para a gestão do capital (negócios), ou para a moradia de luxo. E completa:

[...] tais empreendimentos cada vez possuem menos relação com seu entorno imediato, constituindo-se em verdadeiras ilhas no urbano, cercadas por muros altos, aparatos de segurança sofisticados e verdadeiros exércitos de agentes de segurança privada que inibem a livre circulação daqueles que podem ser considerados suspeitos, bem como apresentam uma arquitetura defensiva e ostentatória, que exclui como usuários de seu entorno imediato as camadas da população de rendimentos médios e baixos. (BOTELHO, 2007, p. 38-39).

Nessa mesma linha, Trigo (1998) discute as formas de urbanização das cidades européias ao longo do século XX, e esclarece que as inovações arquitetônicas que tomavam conta das cidades, tinham como princípio básico a disponibilização de serviços para a burguesia, e aponta que “separar os detentores do capital e do conforto, dos miseráveis, era mais um bom motivo para reestruturar arquitetonicamente as antigas cidades européias[...]” (TRIGO, 1998, p. 21.). Dessa forma, fica mais claro compreender as características de valorização do solo conectada ao valor de capital empregado direta e indiretamente nas atividades da sociedade.

Quando Singer (1987) cita as dinâmicas de organização das cidades brasileiras, fica ainda mais evidente as particularidades locais de inserção do capital na organização urbana. Geralmente há um centro principal, no qual se encontram os poderes de administração pública, tribunais, a tradicional igreja matriz, distritos financeiro e comercial atacadista, o comércio varejista de luxo, cinemas, teatros, e outras gamas de serviços. “O centro principal possui em alto grau todos serviços urbanos e ao seu redor se localiza as zonas residenciais da população mais rica.” (SINGER, 1987, p. 24). Esse atributo, inclusive, nos enuncia o fator segregacionista na qual a urbanização brasileira foi se adequando com o seu desenvolvimento no desenrolar do capitalismo industrial, e posteriormente global. Pois, quando as populações mais abastadas se instalaram nas bordas desse território central, claramente, as populações mais pobres e menos favorecidas são deslocadas para as regiões mais afastadas e menos urbanizadas, sustentando assim a idéia de que o uso e apropriação do solo atua em conjunto ao valor econômico empregado nesse espaço em uma projeção a médio e longo prazo como apontado por Trigo (1998).

Singer (1987), ainda expõe as maneiras específicas de localização dos diferentes tipos de empreendimentos dentro do território urbano, seja ele comercial, industrial ou habitacional. Pois, cada empreendimento industrial por exemplo, necessita estar localizado em um espaço que disponha de infraestrutura específica para seu pleno funcionamento, como acesso à “energia, transporte, água”, e ainda, fácil acesso às áreas de distribuição e venda da produção. O setor habitacional também segue essa premissa de valorização do solo de acordo com o acesso a maior ou menor quantidade de serviços urbanos, como “transporte, serviços de água e esgoto, escolas, comércio, telefones, etc., e pelo prestígio social da vizinhança.”(SINGER, 1987, p. 27). Portanto, deve-se ressaltar que a instalação de novos empreendimentos, em quaisquer que seja a região urbana, exige outros tipos de serviços e infraestrutura predisposta para que o mercado obtenha o retorno econômico esperado com aquele negócio.

Então assim, as cidades passam a ter traços diferentes de ocupação e planejamento dos seus territórios mediante ao progresso econômico capitalista que essa possui, e também motivado pelo aumento exponencial do número de pessoas que migram do campo para as cidades urbanizadas, multiplicando assim a demanda por habitação e consumo em geral. Os serviços urbanos se difundem do centro até a periferia, tornando-se cada vez mais escassos à medida que a distância do núcleo aumenta. E o estado, que em grande parte atua como intermediador, busca cada vez mais atrair novas formas de explorar as diferentes regiões, e torná-las lucrativas. (Singer, 1987).

A evolução da cidade industrial, para a chamada ‘cidade pós-moderna’, tem como influência, dentre outros aspectos, o desenvolvimento das novas formas de ocupar a cidade por parte dos poderes público e privado, e é claro dos cidadãos, além da valorização das paisagens urbanas. Também deve-se citar a evolução tecnológica como um fragmento importantíssimo no desenvolvimento das cidades, inclusive como campo de experimentação e aplicação, que chega até a alterar a estética dos espaços. (SAMPAIO, 2004, p. 89). Trigo (1997) descreve as construções edificadas nos Estados Unidos do século XX, como estéticamente artificial e estranha no cenário cinematográfico. Pois, no decorrer do pós-modernismo “as paisagens urbanas abandonadas da desindustrialização foram substituídas pelas paisagens revitalizadas – como tentou impor o discurso oficial da requalificação, desde as suas primeiras referências norte-americanas”. (PAES, 2017, p. 670).

Essa abordagem também é discutida por França (2016), que trabalha essa questão, em sua discussão sobre a transformação urbanística ocorrida em espaços urbanos com o propósito de atender ao mercado turístico. E segundo ela, esse modelo de intervenção urbana para requalificar antigos espaços centrais de uma cidade, tem crescido de forma exponencial, baseado principalmente no argumento de que esses locais a serem requalificados, já perderam suas funções produtivas. A autora ilustra esse discurso, em um exemplo ocorrido no porto da cidade de Santa Fé na Argentina:

Nesse contexto é possível perceber, o papel assumido pelo porto da cidade, onde até a segunda metade do século XIX, era considerado como o centro geográfico, em decorrência de sua funcionalidade. A partir daí, as suas funções sofreram reflexos das crises econômicas mundiais, conduzindo a um processo de reconfiguração dessas áreas para aproveitamento de sua qualidade paisagística de serviços, como por exemplo, lazer, turismo, e gastronomia. (FRANÇA, 2016, p. 306).

Isto é, mesmo quando o sistema de capital aliado ao mercado imobiliário se mostra como parceiro da gestão pública ao aplicar projetos de requalificação e renovação de espaços

urbanos até então abandonados, ainda mantém a ideologia de transformar o espaço urbano em mercadoria, e acaba por limitar o acesso de uma parcela da população à centralidade e também aos bens e serviços ali dispostos. A produção dos territórios urbanos assumida através desse modelo de projeto, expõe a importância da valorização da paisagem da cidade pelo mercado, e geralmente os espaços mais valiosos são aqueles localizados nas regiões centrais das cidades, envoltos de serviços e outras instalações urbanas que possam movimentar o maior fluxo de capital possível, e que atenda os interesses da iniciativa privada. (FRANÇA, 2016).

Assim, as alterações urbanas territoriais e as novas dinâmicas de uso do espaço que por conseguinte ocasiona a segregação, a gentrificação e diversos outros problemas sociais, são justificadas através do uso da imagem da cidade com um viés mercadológico para que esta possa estar bem posicionada no mercado global de investimento de capital. “A fetichização da renovada paisagem urbana encobre descaradamente os processos de segregação socioespacial e os seus sujeitos indesejáveis” (PAES, 2017, p. 670), nessa perspectiva, o urbanismo passa a ter um papel motivador de degradação social e patrimonial das cidades, pois com as características de desenvolvimento dos territórios que busca primordialmente o seu progresso econômico e de uma qualidade de vida acessível para poucos, acaba escondendo ou até apagando o autêntico patrimônio material e imaterial do local, e que pode ainda gerar o chamado Não-lugar, principalmente quando essa maneira de gestão está diretamente conectada a promoção turística do espaço urbano.

Decorrente disso, torna- se cada vez mais importante pensar os espaços urbanos através de ações pautadas em leis e projetos que incluem a participação social, a valorização identitária e cultural local, e acima de tudo o combate a desigualdade social. No próximo capítulo, iremos nos aprofundar nas características desse espaço urbano, para compreender como ele tem sido pensado e organizado, e posteriormente, entender como ele tem sido utilizado pela atividade turística.

CAPÍTULO 2

ASPECTOS GERAIS DE GESTÃO E PLANEJAMENTO URBANO

Seguindo o argumento de apropriação da cidade a partir da produção do capital destacada no capítulo anterior, podemos aqui, compreender com mais afinco como as nuances de desenvolvimento econômico e social estão representadas no planejamento urbano das cidades pós-modernas. Na grande maioria dos casos, é o estado quem tem assumido o papel de mediador dessas intervenções, e diversos são os fatores que influenciam as tomadas de decisão do poder público perante a gestão do território.

Uma cidade, seja ela rural ou urbana, ou como aponta Milton Santos (1997), agrícola ou urbana, é caracterizada pelo seu espaço. Ou seja, o seu espaço e tudo que ocorre nele estabelece ou ao menos indica a sua singularidade. Em relação ao espaço urbano, Manuel Castells (1974) faz um panorama sobre as suas características e diferenças no decorrer dos anos, e sustenta a teoria de que as formas de uso do espaço se alteram de acordo com a evolução da própria sociedade, nos campos da ciência e da tecnologia, e principalmente nos campos sociais e políticos. O autor mostra que uma cidade possui singularidades que a coloca especificamente em determinado contexto histórico-social. Essa cidade, historicamente se constituiu como Imperial, no período de ascensão romana; Medieval, no processo de luta entre a burguesia e nobreza; e Industrial, no avanço do capitalismo através da exploração do trabalho. Assim, conforme a sociedade vai se reproduzindo no espaço, ela se desdobra através da formação social anterior, ampliando seus alcances e complementando suas características atuais à novas perspectivas. (CASTELLS, 1974 , p. 21).

Essas mudanças, acabam sendo utilizadas para classificar os estágios da história da humanidade, e portanto as formas espaciais se tornam uma das principais características de identidade de uma cidade e seu respectivo período de evolução. Também é possível identificar essa visão em relação ao uso do espaço através das sociedades, na teoria de espaço e tempo de Milton Santos (1997), onde o autor define o espaço da seguinte maneira:

O espaço constitui uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação. O espaço impõe sua própria realidade; por isso a sociedade não pode operar fora dele. [...] A sociedade só pode ser definida através do espaço, já que o espaço é o resultado da produção, uma decorrência de sua história - mais precisamente, da história dos processos produtivos impostos ao espaço pela sociedade. (SANTOS, 1997, p. 49).

Portanto, Santos segue a mesma linha de pensamento apresentada por Castells, onde considera que a sociedade necessita do espaço para se constituir, e pode-se dizer que com isso é criado um panorama de mútua dependência entre ambos. O urbanismo em si, é uma forma de se apropriar do espaço urbano de inúmeras maneiras e tem impacto direto no desenvolvimento das sociedades.

Desde o período medieval, até as cidades pós-modernas, cada era caracterizou um método diferente de uso do espaço urbano e de sua imagem, tornando a compreensão do ‘urbano’ de certa forma subjetiva. As cidades, contemplam diversas formas de produção, de convivências, e de trocas, logo está alocada como um ponto central na vida das pessoas, independente de seu período na história humana. Todo esse espaço considerado urbano, abrange de forma abstrata inúmeras maneiras de classificar e identificar a sociedade, inclusive no que diz respeito aos objetivos da gestão pública ao desenvolver o território de uma cidade e as características dessas intervenções.

Correa (2004), analisa o espaço urbano como um conjunto fragmentado que se comunica através das relações sociais:

[...] um 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 serviço e de gestão; áreas industriais e áreas residenciais, distintas em termos de forma e conteúdo social; áreas de lazer; e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. (CORREA, 2004, p. 9).

Para o autor, o espaço urbano é formatado de maneira aglomerada com diferentes funções geograficamente organizadas, mas que se configuram em conjunto social. Essa definição contrasta com os apontamentos de Santos (1997) de que a sociedade, nesse caso representada pela relação social, se reproduz no espaço. Outra compreensão do espaço urbano é no parâmetro de comparação ao espaço rural, Castells (1974) refuta essa teoria, e aponta que na prática ela não é clara e que a amplitude do espaço faz com que sua mensuração se torne subjetiva, e a falta de clareza nos critérios adotados torna a teoria de que o urbano se opõe ao rural demasiadamente infundada. Castells ainda conclui, apontando essa ideologia como uma forma social organizada que coloca o urbano acima do rural através de características de distâncias, e de funcionalidade, impostas pela modernidade.

Flávio Villaça (2001) considera um outro termo, o espaço intra-urbano, como o mais adequado a ser aplicado nas discussões que abrangem as dinâmicas de ocupação e uso do solo

de forma concentrada e localizada. Pois para ele, o termo espaço urbano tem sido utilizado como um sinônimo de região urbana, o que torna as análises espaciais imprecisas.

A expressão *espaço urbano* [...] está hoje de tal forma comprometida com o componente urbano do espaço regional que houve necessidade de criar outra expressão para designar o espaço urbano; daí o surgimento e uso do intra-urbano. (VILLAÇA, 2001, p.18).

O autor trabalha com a diferença entre o espaço regional e o espaço intra-urbano, sendo o espaço regional, com característica territorial mais ampla de atuação, e baseado primordialmente pelo deslocamento de informações, de energia, do capital constante, e também das mercadorias. E o espaço intra-urbano, apoiado principalmente no deslocamento humano, é definido pelo autor como:

O espaço intra-urbano [...], é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho - como no deslocamento casa/trabalho -, seja enquanto consumidor - reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc. Exatamente daí vem, por exemplo, o enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano. (VILLAÇA, 2001, p.18).

Ou seja, o espaço urbano e seu planejamento necessitam ser pensados a partir do cotidiano das pessoas e suas mobilidades, e não meramente em caráter físico de infraestrutura renovada, principalmente para diminuir essa divergência de terminologia e compreensão.

O planejamento do espaço urbano é necessário principalmente para que a cidade cresça de forma igualitária e organize esse crescimento em um projeto a longo prazo. Esse avanço está atrelado a priorização das necessidades mais urgentes da população, como moradia, emprego, segurança, mobilidade, acessibilidade, e lazer. Com isso, a partir dessa linha de discussão, iremos observar alguns aspectos que caracterizam o planejamento urbano nas sociedades, e posteriormente estabelecer uma breve análise sobre o desenvolvimento da cidade de São Paulo e especificamente da Zona Leste da cidade, nesse quadro executivo de gestão urbana.

2.1. Atributos do espaço urbano

Como mencionado por Castells (1972) e Santos (1997), pode-se caracterizar o espaço urbano através de seu período histórico sociopolítico. Porém, nos termos da

contemporaneidade e dos novos atributos culturais e tecnológicos na qual as cidades estão inseridas, devemos apontar como os principais aspectos relevantes de identidade nos centros urbanos, as edificações ali espalhadas, os fluxos de pessoas com diferentes motivações, a descentralização da produção e do comércio, e principalmente a própria imagem da cidade a partir do olhar dos moradores e dos visitantes. Cada um desses atributos impactam de diferentes maneiras na ocupação e na dinâmica social de uma cidade, e estão diretamente conectados às ações de gestão e execução da atividade turística no espaço urbano. Então considera-se relevante o esclarecimento de cada um deles.

Dentre as características de intervenção na dinâmica social dos espaços urbanos, é a descentralização da produção e da comercialização de serviços que vem impactando expressivamente a manutenção das performances sociais dentro do território. E para analisar esse aspecto, iremos considerar uma região de extrema influência para a cidade, o centro.

Historicamente o centro da cidade se configurou como o local de moradia da população mais abastada da sociedade. “O prestígio em residir no centro da cidade era muito presente até poucas décadas e essa característica remonta às primeiras cidades da Ásia e da América.” (LOPES JR.; SANTOS, 2010, p.114). O centro era uma região de poder, onde quem residia ali, eram as elites, que dispunham dos privilégios da época, como comunicação, transporte e segurança. Porém essa situação não é mais a mesma nos dias atuais. Nota-se um esvaziamento dos centros das cidades, principalmente as cidades localizadas nos países subdesenvolvidos, onde a saída das famílias tradicionais é motivada por um processo de deterioração do próprio centro e valorização de outras regiões do núcleo urbano. (LOPES JR.; SANTOS, 2010, p.117).

No decorrer do desenvolvimento das cidades pós-modernas, observa-se que as áreas centrais passam por um processo de crescimento influenciado pelos projetos de recuperação, baseados justamente no fato de que esse espaço perdeu seu uso e se tornou marginalizado em âmbito social e econômico. Esses projetos provocam diversos desdobramentos na oferta de serviços e nas formas de apropriação do solo urbano, buscando ocupar esse espaço com estabelecimentos de comércios e serviços, espaços culturais, e novas formas de moradia.

Essa nova característica de ver o centro urbano como um núcleo de comércio, serviços, e lazer, faz com que suas funções dentro do próprio território deixe de ser singular, e passe a ser atribuída também a outras regiões. Nesse sentido, começam a surgir o que Lopes Jr e Santos (2010) chamam de “novas expressões da centralidade”, que se configuram em um

desdobramento da área central, no aparecimento de subcentros, e ainda na instalação de shoppings-centers e hipermercados (centros comerciais) em regiões mais afastadas. (LOPES JR.; SANTOS, 2010, p. 114). Essa nova dinâmica faz com que haja tanto uma situação de centralização como descentralização.

Trata-se da descentralização e é a multiplicação e a diversificação do centro, que forma a cidade polinucleada ou policentrada, de acordo com a evolução de uma estrutura urbana capitalista. As atividades que compõem as novas formas de centralidade correspondem ao comércio e à prestação de serviços que se apresentam não só descentralizados, como também, centralizados. Deste modo, explicita-se a produção de uma nova dinâmica econômica territorial, como também, uma nova espacialização urbana, ou seja, a ocorrência de novos processos espaciais. (Lopes Jr.; Santos p. 114)

Segundo esse olhar, fica claro como o capitalismo se apropria do espaço urbano em caráter de competição. Principalmente pelo fato de que os centros e subcentros tem como característica principal a localização, e com uma nova disposição territorial de centros comerciais por exemplo, mais regiões dentro da esfera urbana se valorizam e com isso sofrem novos processos de apropriação do solo e de especulação imobiliária, e assim se evidencia outra característica de grande relevância no desenvolvimento do espaço urbano, a distribuição das edificações.

A edificação, segundo o dicionário da língua portuguesa, abrange de forma geral quaisquer tipo de construção (edifício) física, pública ou privada e de qualquer amplitude. Edifício é definido como uma “construção de caráter permanente, em geral com paredes e teto e de dimensões médias ou grandes”. (Infopédia, 2020). Na esfera urbana, as edificações são compostas por, casas, prédios de diversas funcionalidades, praças, parques, e etc; que juntas formam uma estrutura urbana que reflete as características e a identidade histórica da localidade e seus avanços no que diz respeito aos efeitos da economia na sociedade. Com essa mesma linha discursiva relacionada a comercialização do território da cidade em forma de produto valorizável de acordo com seus atributos locacionais, Moreira de Carvalho (2013) analisa a dinâmica do espaço urbano através da disposição de suas construções dentro do mercado imobiliário, e como são efetuadas seguindo os interesses desse mercado.

[...] a produção do espaço urbano envolve um conflito entre o seu valor de uso e o seu valor de troca, o que opõe, de um lado, os moradores da cidade, interessados, sobretudo, na defesa da sua qualidade de vida, e, de outro, uma coalizão de interesses econômicos, comandada pelo capital imobiliário, que busca um maior retorno financeiro e uma ampliação dos seus lucros, com a transformação da cidade em uma espécie de “máquina de crescimento”. (MOREIRA DE CARVALHO, 2013, p. 546)

Então, nota-se que as edificações são organizadas no território urbano de acordo com a sua valorização econômica, em contraste com os interesses do setor imobiliário. Projetos de revitalização, assim como projetos de novos bairros, e até novas cidades, são executados baseando-se no retorno de capital líquido e na maioria das vezes negligenciando diversos fatores sociais. A autora exemplifica essa situação ao identificar a proposta de desenvolvimento urbano da cidade de Natal, capital do estado do Rio Grande do Norte, onde a principal proposta do mercado imobiliário na construção de novas edificações se apoiou no promissor mercado turístico.

Como seria de esperar, o processo de expansão e modernização da cidade foi estreitamente articulado com a expansão imobiliária, elevando o preço de terra urbana e dos imóveis e estimulando a especulação, entre outros aspectos, porque os encantos naturais dessa capital começaram a atrair europeus em busca de uma segunda residência nos trópicos, com baixos custos, tendo em vista o poder aquisitivo de suas moedas no mercado imobiliário local. (MOREIRA DE CARVALHO, 2013, p. 550).

O mercado turístico é apoiado principalmente pela infraestrutura local, que inclui hotéis e resorts, parques de diversões e/ou aquáticos, centros de informações, além de portas de entrada e saída como aeroportos e rodoviárias. No caso de Natal, a faixa litorânea da cidade foi redefinida pela implantação de uma ampla infraestrutura turística, sobretudo hotéis de alto padrão, com a finalidade de exploração de suas características culturais e ambientais para atender o mercado turístico, gerando processos de segregação. Verticalizando novas regiões, expandindo os condomínios horizontais fechados, e instalando grandes equipamentos de comércios e serviços para atender a demanda da população de maior renda, a gestão desses processos ampliou o adensamento de áreas distantes e frágeis pelos grupos mais pobres. (MOREIRA DE CARVALHO, 2013, p. 550).

O espaço urbano também é identificado, sobretudo, pela sua imagem. Imagem essa que é retratada nas edificações históricas e modernas, no olhar de pertencimento (ou de não-pertencimento) dos moradores, e no ideal de desejo atribuído pelos turistas. Esse olhar tem sido moldado de acordo com as características vigentes de fluxo de capital e produção, impondo novas maneiras de se apropriar do espaço em prol do desenvolvimento econômico, como na cidade de Natal. O filósofo Henri Lefebvre reproduz uma análise com base nessa dinâmica de produção do capitalismo, e ao ser citado por Vianna (2017), o autor destaca que o espaço quando é apropriado pelo capitalismo e suas dinâmicas de produção e ocupação do território, passa a adquirir um significado mais amplo e intenso no que diz respeito a sua

imagem e representatividade. E quando comercializado, o mesmo representa um ideal de felicidade criado sob medida para cada público. Ou seja, “o capitalismo parece esgotar-se. Ele encontrou um novo alento na conquista do espaço, em termos triviais, na especulação imobiliária, nas grandes obras (dentro e fora das cidades), e na compra e venda do espaço” (LEFEBVRE, 2008, p. 14,² apud VIANNA, 2017, p. 92). O urbanismo se molda a essa nova prática e se estabelece em uma tendência de produção que satisfaça os desejos da sociedade capitalista de consumo desenfreado.

Seguindo essa perspectiva, é possível interpretar o espaço urbano como uma produção e reprodução espacial organizada e influenciada pela sociedade, como vimos anteriormente. Na atualidade, o turismo é a principal atividade socioeconômica que estabelece sua influência nas cidades com características de promoção dos espaços através da sua imagem. De acordo com Urry (2001), o olhar que o turista impõe sobre um espaço, busca encontrar aspectos que os distanciam da sua experiência rotineira, e são construídos através de signos. As cidades possuem diversos signos que as caracterizam, e segundo Urry, o fator cosmopolita é a principal motivação para as pessoas criarem imagens idealizadas de grandes centros urbanos. (URRY, 2001, p. 70). O autor ainda aponta que esse olhar frequentemente pode ser identificado de duas diferentes maneiras: como um olhar romântico, ou como um olhar coletivo. O primeiro diz respeito ao turista que se interessa em estabelecer um olhar contemplativo, buscando se conectar mais profundamente com os espaços visitados, e valorizando as paisagens. Já o olhar coletivo, se aplica aos turistas que buscam diversão, festividades, e estar nos lugares onde todos estão. Ao ponto que a presença de uma grande quantidade de pessoas, é um fator extremamente determinante para sua prática. (Urry, 2001).

Na realidade proposta por Urry (2001), pode ser notada claramente alguns efeitos da apropriação dos espaços feita pelo capitalismo através das imagens, pois segundo o autor, as classes mais abastadas são mais propensas a estabelecer um olhar romântico sobre os espaços, que no período de seu advento se compunha por burgueses e intelectuais que dispunham de um grande tempo livre, enquanto as classes baixas, em grande parte operários com período de férias, desenvolviam um olhar coletivo. Ou seja, ambos olhares se diferem principalmente nos tipos de organizações das indústrias relacionadas com o turismo e seus desenvolvimentos a fim de satisfazer esses diferentes olhares.

²LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana.** Tradução Sérgio Martins. 3. ed. Belo Horizonte: Humanitas, 2008.

Outro aspecto que influi na gestão e apropriação do espaço urbano que deve ser mencionado, são os fluxos de pessoas. É inegável o fato de que a partir do desenvolvimento de tecnologias que possibilitaram o avanço dos meios de transporte, principalmente após a segunda guerra mundial, cada vez mais pessoas puderam se locomover localmente, regionalmente, e internacionalmente. O espaço urbano está fundamentalmente centrado no dia-a-dia social, e nele ocorre um grande fluxo de pessoas com as mais diferentes motivações, como trabalho, lazer, estudo, e etc. Para que essas demandas sejam atendidas, cabe ao estado estabelecer políticas e projetos que viabilizem a locomoção das pessoas por todo o território urbano de forma organizada e democrática.

A população de uma grande cidade se desloca diariamente para todos os cantos e utilizando os mais diversos meios de transporte, como o sistema público (ônibus, trem, metrô, balsas e outros), ou de forma privada (veículos particulares, táxis, veículos de aplicativos, bicicletas, e outros). Dependendo da distância a ser percorrida, os trajetos também são realizados a pé. Contudo, pensar sobre esses fluxos nos leva a refletir de maneira mais acentuada sobre as particularidades geográficas na qual eles ocorrem e principalmente em relação a estrutura produtiva e econômica específica local, que é um ponto em que esse trabalho não se propõe a discutir. Porém, cabe apresentar algumas problemáticas usuais no que diz respeito ao fluxo de pessoas e mobilidade urbana. No caso das cidades brasileiras, Pereira (2012) aponta:

os principais problemas na mobilidade urbana são: a exclusão social que restringe o acesso de pessoas aos sistemas de transportes, a priorização do transporte individual (automóvel) em detrimento do transporte coletivo, que ocupa muito espaço público com vias e estacionamentos, o intenso tráfego nas áreas urbanas, que resulta nos congestionamentos, conflitos, poluição e acidentes de trânsito. (PEREIRA, et al, 2012, p. 244-245).

Isto é, os fluxos de pessoas dentro do espaço urbano estão submetidos aos projetos urbanos e nas necessidades que o poder público estabelece para o desenvolvimento da cidade. No Brasil, por exemplo, na segunda metade do século XX a grande ênfase de desenvolvimento nos meios de transporte se apoiou quase que totalmente no avanço do automóvel como principal meio de locomoção, e portanto houve uma grande quantidade de rodovias e grandes avenidas sendo criadas nas principais cidades do país.

Rezende e Ferreira (2009) apontam que os problemas gerados na esfera urbana estão totalmente associados ao incentivo do poder público à circulação de veículos particulares nas cidades, e ao baixo estímulo ao uso do transporte coletivo. Gerando assim um aumento dos

congestionamentos, e também às altas tarifas e à baixa qualidade na operação do transporte público. Deve-se ainda registrar que nessa natureza de desenvolvimento estabelecida nas cidades brasileiras, acabou por ser negligenciada outros meios de transporte não-motorizados, como a bicicleta. Ocasionalmente ainda problemas como a falta de vias específicas e adequadas de circulação, além do comportamento inadequado dos motoristas no trânsito das cidades. (Rezende; Ferreira, 2009).

Em 2001, foi instituída a criação do Estatuto da Cidade, que estabelece diretrizes gerais para a implantação da política urbana e a regulamentação do uso da propriedade urbana no Brasil. Essas diretrizes gerais fundamentam-se na implantação de um ordenamento no desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, pautado na garantia do direito à cidade sustentável, gestão democrática, cooperação entre governos, planejamento do desenvolvimento das cidades, oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transportes e serviços públicos para a sociedade. (BRASIL – LEI No 10.257/2001). Nesse sentido, fica claro o papel do estado na gestão e ordenamento do sistema urbano como um todo, e principalmente no fato de que os aspectos que definem o espaço urbano de uma grande cidade, atuam de forma conjunta e conversam entre si. Tanto as edificações como a descentralização de serviços são importantes para a imagem criada por cada ator que circula pelo espaço, e que consequentemente influencia no deslocamento dos mesmos. Portanto, cada vez mais o planejamento urbano tem se tornado um item indispensável na gestão das cidades.

2.2. Novas perspectivas no planejamento das cidades

Após os apontamentos em relação à alguns dos principais aspectos que formam o espaço urbano e suas características funcionais, nesse tópico será discutido de forma breve, as dimensões que o planejamento urbano possui nos dias atuais e sua importância socioespacial.

O planejamento e a readequação de espaços urbanos vem já há algum tempo sendo utilizado como uma grande ferramenta de valorização territorial e de desenvolvimento econômico na aplicação do capital excedente em projetos de intervenção que alteram parcialmente ou completamente espaços urbanos. Esses projetos, como já foi dito, estão diretamente sustentados na produção e reprodução do capital moderno através da especulação imobiliária.

Harvey (2014) identifica na Paris de 1853, os primeiros traços do que praticamente todos os grandes centros urbanos no mundo viveram em algum momento de sua história. Foi no grande projeto de reconfiguração da infraestrutura urbana da cidade, aplicado pelo urbanista Georges-Eugene Haussmann, que Paris se viu totalmente modificada, com novos edifícios, grandes bulevares, e extensas avenidas.

O sistema funcionou bem por cerca de quinze anos, e consistiu não apenas em uma transformação das infraestruturas urbanas, mas também na criação de todo um estilo de vida urbano totalmente novo e um novo tipo de persona urbana. Paris transformou-se na "Cidade Luz", o maior centro de consumo, turismo e prazeres - os cafés, as grandes lojas de departamentos, a indústria da moda, as grandes exposições transformaram o estilo de vida urbano, permitindo a absorção de vastos excedentes mediante um consumo desmedido (que ao mesmo tempo agredia os tradicionalistas e excluía os trabalhadores). (HARVEY, 2014, p.35).

Porém, essa intervenção não foi simplesmente em caráter urbano, mas principalmente com interferências nas condições sociais, econômicas, e políticas da população. A capital francesa foi remodelada de maneira a inibir os moradores de rua, desprivilegiados e demais marginalizados da região central. Sendo que Harvey (2014) ainda destaca, que Haussmann atuou em nome da renovação urbana, destruindo bairros ocupados pelas populações pobres de Paris, sobretudo trabalhadores, com o intuito de controlar essa parcela popular que poderiam gerar conflitos ao governo. Esse foi um dos pilares que deu início à Comuna de Paris³. (HARVEY, 2014, p. 49-50). Segundo o autor, além de Paris outros projetos como esse ocorreram em Nova York, em Londres, e posteriormente também em cidades no Japão. Todos com a mesma característica de absorção do excedente de capital através da transformação urbana, gerando diversos problemas sociais. “Quase sempre, isso tem uma dimensão de classe, pois em geral são os pobres [...] os que sofrem mais que quaisquer outros com esse processo.” (HARVEY, 2004, p.50).

No decorrer do século XX, essa característica de apropriação do território urbano foi sendo difundida por diferentes locais e aplicada de diversas maneiras. Porém, um dos maiores marcos no planejamento urbano das cidades pós-modernas é sem dúvida a cidade de Barcelona. O urbanista Oriol Bohigas foi o precursor do chamado ‘Modelo Barcelona’ que revitalizou totalmente o espaço urbano da cidade e teve como impulsor os projetos necessários de adequação da cidade para sediar os Jogos Olímpicos de verão em 1992. (Dias; Esteves Jr; 2017). Além da implantação de quatro áreas olímpicas integradas à cidade, que

³GESSAT, Rachel. Autor. **1871: A Comuna de Paris**. Disponível em:
<https://www.dw.com/pt-br/1871-a-comuna-de-paris/a-483988>. Acesso em: 15. Mai. 2020.

constituíram um legado dos Jogos Olímpicos a Barcelona, o processo de renovação urbana incluiu: estabelecimento de um plano diretor estratégico; reabilitação de mais de 150 espaços públicos tradicionais (praças, parques, jardins); implementação de um novo mobiliário urbano para as ruas; reavaliação dos equipamentos urbanos; e completa modernização infraestrutural. Foi realizada, ainda, a requalificação de sua área industrial, até então abandonada e deteriorada, e que, por sua localização, havia separado a cidade do mar, devolvendo o contato entre Barcelona e o Mediterrâneo (BOHIGAS, 1985, apud DIAS; ESTEVES JR; 2017, p. 651).

Com base no exemplo de Barcelona, diversas outras cidades, sobretudo ocidentais, tentaram seguir projetos de planejamento parecidos, ou inspirados na cidade espanhola. Esse episódio faz parte de um dos modelos urbanísticos analisados por Del Rio (1993) que moldaram as cidades em determinados períodos e as tornaram o que são hoje. O autor apresenta o avanço histórico dos modelos de intervenção e planejamento urbano, e sustenta a idéia de que os modelos de desenvolvimento político e socioeconômico no que diz respeito ao planejamento e revitalização territorial das cidades, sofrem modificações no decorrer do tempo, assim como já vimos anteriormente nos apontamentos de Castells (1972) e Santos (1997). Dentre eles, o modelo intitulado como “preservação histórica e conservadorismo” é o mais relevante no tocante ao planejamento das cidades, por estabelecer um importante momento de ruptura social logo após a Segunda Guerra Mundial. O autor aponta:

Foi a "era" do conservacionismo nos países do Primeiro Mundo, quando tudo era motivo de preservação e a ação política, muitas vezes radical, garantia os tombamentos, áreas históricas, relatórios de impacto ambiental, controle de poluição, etc. Multiplicavam-se os rebatimentos deste paradigma nas políticas sobre os centros urbanos. O modelo urbanístico refletia a crescente onda de busca por identidades (nacionais e regionais), de fortalecimento de bases culturais e da crescente indústria de turismo, o que justificava a "sacralização" de lugares e edificações pela sociedade. (APPLEYARD, 1979, apud DEL RIO, 1993, p.57-58).

O modelo urbanístico adotado, priorizava a valorização histórica e estabelecia a arquitetura como um monumento, estabelecia “os edifícios como museus e as obras de intervenção seguiam rasgos puristas e respeitosos de um passado que, às vezes, nem participava da memória coletiva dos usuários da cidade”. (DEL RIO, 1993, p. 58).

Ou seja, após as destruições provocadas pela 2^a guerra mundial, as principais capitais europeias passaram a se tornar um atrativo simplesmente pelo fato de existirem, e cada vez mais se introduziram na dinâmica de revitalização e renovação de seus espaços. Esse é o caso de Barcelona, que com o seu plano de revitalização urbana, motivado principalmente pela

realização dos Jogos Olímpicos em 1992, colocou em prática um novo olhar dos planejadores urbanos em relação ao uso da cidade. Como também, pode ser notado no aumento do número de museus e casas de cultura na cidade de Londres e na Inglaterra como um todo, ao passo que o país se viu com uma maior vocação de se desenvolver turisticamente através da valorização da sua história e tradição. (Urry, 2001).

Esse modelo persiste até hoje. A valorização do lúdico, da história local, e do patrimônio tangível e intangível tem se tornado os grandes alicerces das reconfigurações urbanas, ainda que esteja sendo aplicada, na grande maioria dos casos, com um viés de desenvolvimento econômico e mercadológico. Além disso, o novo paradigma de planejamento urbano que tem sido considerado por urbanistas e planejadores ao redor do mundo nos últimos anos, se baseia na sustentabilidade e na tecnologia como circunstâncias indispensáveis. Diversos são os trabalhos e grupos que discutem e criam ferramentas e metodologias de gestão para cidades sustentáveis, urbanismo sustentável, e novas maneiras de inovar no planejamento e gestão dos espaços urbanos em geral. Essas novas ações, na grande maioria se baseiam nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU), cujo a motivação principal é apoiar na gestão e no planejamento público integrado, através de ferramentas e metodologias de apoio, além de mecanismos de controle social e estímulo a participação da população. (Prog. Cidades Sustentáveis, 2020).

Segundo Dias e Esteves Jr. (2017), essa característica de administrar cidades mais sustentáveis se aplica na prática, por meio de uma arquitetura e um urbanismo coletivista, inclusivo, e que objetive a reconquista das ruas tradicionais, dos espaços dos pedestres, das praças, largos, parques, e áreas verdes. Estabelecendo uma integração desses territórios ao direito à cidade, e também com o direito ao lazer e a recreação, ao lúdico, à beleza e a arte, e principalmente criando uma renovação de sentimentos identitários e de cidadania participativa (Dias; Esteves Jr, 2017). Os autores ainda consideram o termo ‘neourbanismo’ como indicativo dessa nova forma de pensar as cidades pós-modernas através da ocupação dos espaços públicos, e das sociabilidades:

O neourbanismo deve pensar a cidade como um campo de práticas epistêmicas, políticas, sociais e culturais entrelaçadas, permitindo práticas socioculturais que levem à apropriação dos espaços públicos pela população, para que deixem de ser “espaços de ninguém” e se efetivem como “espaços de todos”. Nessa cidade mais plural, a apropriação funciona como mecanismo de defesa e superação ante os modelos urbanísticos impessoais impostos pelos planejadores. (DIAS; ESTEVESES JR, 2017, p.641)

Alguns teóricos como Gehl e Gemzoe (2002); Borja e Muxi (2003), e até mesmo Bauman (2001), apontam as características mercadológicas assumidas pelos gestores de grandes aglomerados urbanos, principalmente no que diz respeito ao avanço da indústria automobilística, como fatores principais na condução das cidades por caminhos de intensificação da infraestrutura e criação de espaços privados, da minimização de aspectos sociais que não atendiam ao mercado capitalista, como a própria socialização em espaços públicos, e até mesmo o lazer dos cidadãos. Com isso, as interações e convivências nos espaços urbanos cada vez mais assumiram características individualistas. Harvey (2014), assinala que quanto mais individual for uma sociedade, mais facilmente o capitalismo e suas esferas econômicas podem se apropriar da cidade e manipular as interações da população com os espaços. Negligenciando muitas pessoas ao direito à cidade.

O direito à cidade é, portanto, muito mais do que um direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora: é um direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos. Além disso, é um direito mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização. (Harvey, 2014, pg. 28).

Portanto, pensar uma cidade sustentável é romper com esses paradigmas individualistas, e capitalistas predatórios, pois é necessário mudar essas interpretações do espaço urbano em prol da valorização da humanidade. Intervindo assim, na busca por uma cidade “viva e segura, equitativa e inclusiva, diversificada e pluralista, compacta e coesa.” (Gehl, 2013, apud DIAS; ESTEVES JR; 2017, 641).

Para chegar a uma sociedade estruturada dessa maneira, é preciso compreender que por mais que predomine o caráter social nessas novas formas de discutir e pensar os espaços públicos, as políticas de infraestrutura são essenciais para que de fato essa nova orientação de gestão prevaleça. E em comparação a outras maneiras de se apropriar e desenvolver o território urbano, como as já mencionadas, industriais, e também de especulação imobiliária, essa nova referência de desenvolvimento sustentável se baseia nas características locais, tanto territoriais, culturais, de sociabilidades, e histórica. Fazendo com que cada cidade, independente do tamanho e do seu nível de industrialização, possa em alguma escala se introduzir nesse sistema de forma a valorizar suas singularidades.

Experiências como as que foram vistas em Barcelona, também ocorreram em outras cidades, como Copenhague, Medellín, e Curitiba. De maneiras diferentes, porém com características parecidas no que diz respeito a valorização da sociedade humanizada, com

investimentos em mobilidade, espaços de lazer, incentivo ao lúdico, e exaltação dos patrimônios materiais e imateriais. (Dias; Esteves Jr, 2017). Então fica evidente o quanto importante é desenvolver projetos urbanísticos que construam cidades para as pessoas e suas sociabilidades.

O objeto de estudo deste trabalho, é a cidade de São Paulo e suas relações entre o poder público e as práticas sociais na gestão da atividade turística local. Logo, iremos explorar no tópico seguinte, as peculiaridades da cidade em seu desenvolvimento urbano, mediante aos diferentes cenários de apropriação e uso do território.

2.3. Planejamento urbano: um breve panorama da cidade de São Paulo

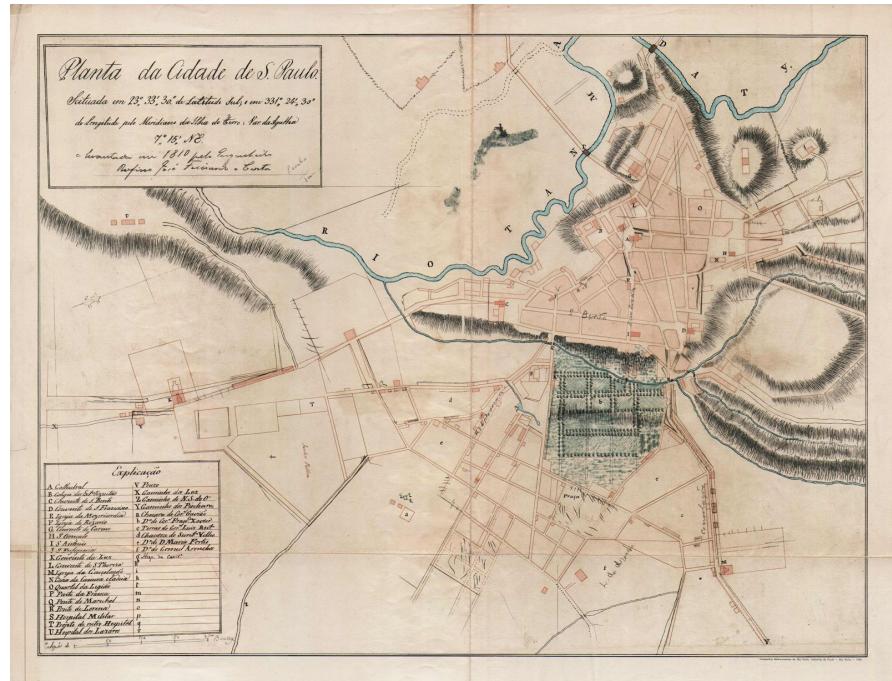
A cidade de São Paulo vivenciou uma grande ampliação na sua configuração territorial no decorrer dos anos 2000, principalmente após a promulgação da Lei Municipal No 13.430 (Cidade de São Paulo, 2002), que diz respeito a implantação do Plano Diretor Estratégico Municipal de 2002 sancionado pela então prefeita Marta Suplicy. O documento aborda de forma geral a readequação da cidade valorizando as características sociais, sustentáveis, e de qualidade de vida, com uma intensa luta no combate à desigualdade.

Embora essa lei tenha estabelecido um importante divisor de águas na configuração urbana municipal, é fundamental discutir antes outras alterações relevantes ocorridas na cidade no decorrer de sua história.

Após a proclamação da república do Brasil em 1822, nos seus primórdios, São Paulo sofreu modestas alterações nas suas dinâmicas territoriais urbanas. Segundo Nestor Reis, que analisou a história da cidade com base em suas grandes obras e projetos urbanos durante anos, essas mudanças mais notórias começaram a ocorrer depois de 1860, com a construção das ferrovias (REIS, 2010). A partir disso, os investimentos em projetos urbanísticos deixaram de atuar exclusivamente no que chamamos hoje de triângulo histórico (um triângulo simbólico, criado entre as ruas XV de Novembro, São Bento, e Direita, no centro da cidade.) e passaram a buscar novos territórios principalmente nas regiões às margens da ferrovia Santos-Jundiaí que era a principal ligação da cidade com o porto de Santos, facilitando assim o escoamento da produção agrícola que vinha da região oeste do estado e também de Minas Gerais. O autor ainda cita que além das obras especificamente de ferrovias, as obras de infraestrutura urbana e

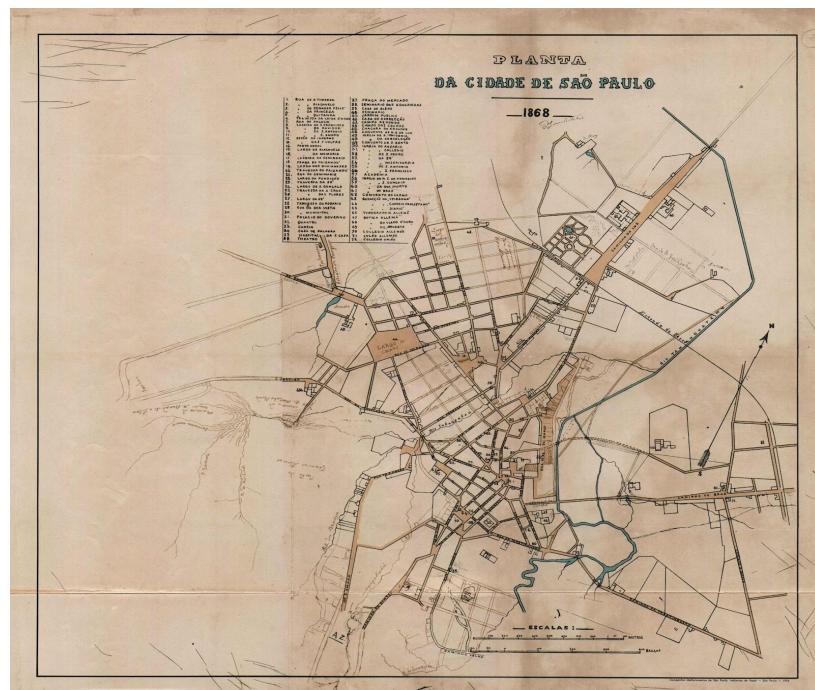
de serviços gerais foram os principais projetos investidos nesse período. Para ilustrar essa evolução discutida por Reis (2010), plantas do período mostram como a cidade de São Paulo se desenvolveu através de seu território.

Figura 1 - Planta Imperial da Cidade de São Paulo, levantada em 1810 pelo engenheiro Rufino José F. e Costa.



Fonte: Informativo - Arquivo histórico Municipal

Figura 2 - Planta da Cidade de São Paulo, Carlos Rath, 1868



Fonte: Informativo - Arquivo histórico Municipal

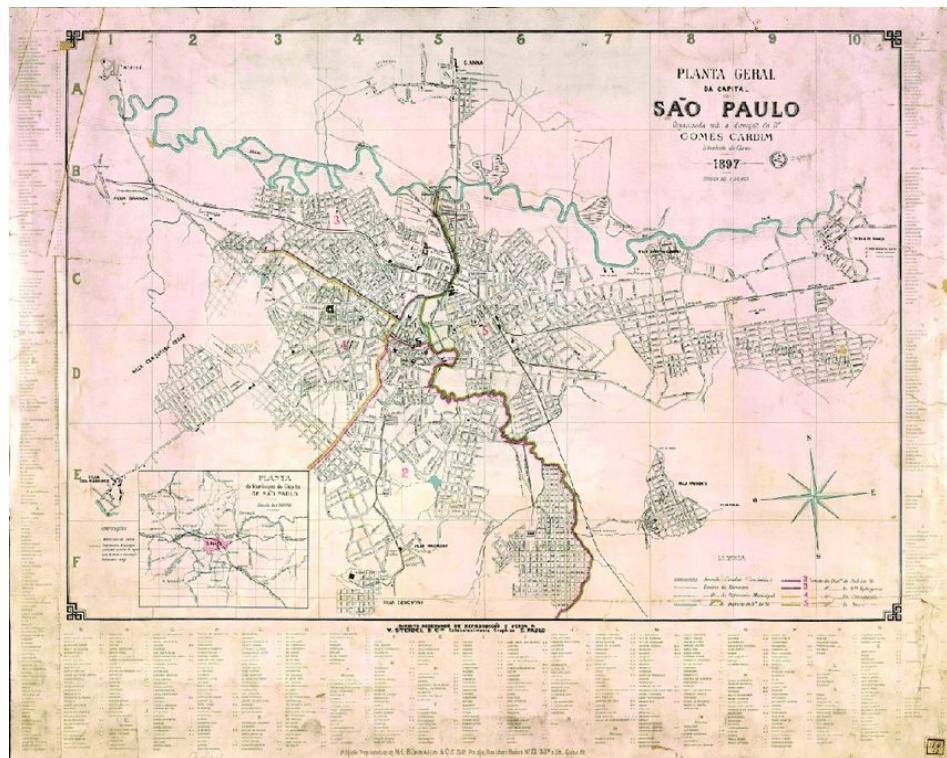
Como nota-se nas figuras 1 e 2, a cidade de São Paulo praticamente não sofreu alteração territorial entre os anos de 1810 a 1868, sendo esse um período onde a cidade se tornava forte no comércio, como salienta Matos (1969). Porém, São Paulo sofreu um adensamento do seu centro e se expandiu de forma tímida para as margens dos rios Tamanduateí e Anhangabaú.

São Paulo era uma espécie de entreposto comercial, que mantinha contato permanente com o porto de Santos e com a zona agrícola do interior, onde prosperava a lavoura canavieira e tinha início a expansão do café, no vale do Paraíba. Tais fatores, embora modestos em suas proporções, bastavam para ocasionar uma certa animação à vida comercial da cidade. (MATOS, 1969, p. 11)

Já entre o fim do século XIX e início do século XX, a cidade deu um impulso na sua expansão territorial. Em 1890 a população de São Paulo chegava próximo a 65 mil, e em 1900 já batia 239.820. Vinte anos mais tarde esse número já era 579.033⁴, e novas aglomerações foram surgindo em regiões mais afastadas do núcleo central, com ênfase para a região a leste do centro (figuras 3 e 4), onde posteriormente se constituiu os bairros do Brás e da Mooca. Processo decorrente de um forte crescimento industrial e de comércio, onde a cidade de São Paulo já em 1930 se colocava como “maior centro industrial da América do Sul” (PETRONE, 1955, p. 128).

⁴IBGE, Censos demográficos. **Histórico Demográfico da Cidade de São Paulo.** Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php. Acesso em: 11. jul. 2020.

Figura 3 - Planta Geral da Capital de São Paulo/Organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim, Intendente de obras - 1897



Fonte: Arquivo Público do estado de SP

Figura 4 - Planta da cidade de São Paulo levantada pela divisão cadastral - 1916



Fonte: Arquivo Público do estado de SP

O desenvolvimento industrial, sustentado pelas conexões da cidade a outras regiões através das ferrovias, fez com que as ocupações territoriais de São Paulo se ampliassem através dessas estradas de ferro:

Não resta dúvida que as principais áreas industriais acompanham as vias-férreas: Brás, Belenzinho, Tatuapé, Comendador Ermelino e São Miguel Paulista, ao longo dos trilhos da "Central do Brasil"; ainda o Brás, Pari, Mooca, Ipiranga, São Caetano do Sul e Santo André, acompanhando a Santos-Jundiaí"; Barra Funda, Água Branca, Lapa e Osasco, servidas tanto por esta via-férrea, como pela "Sorocabana". (PETRONE, 1955, 129).

Então, nesses territórios, foi possível a instalação de uma nova população (majoritariamente de imigrantes) que chegava a São Paulo, e também uma grande quantidade de fábricas, principalmente por ser uma área de baixo valor de compra. (Petrone, 1955).

Em um segundo período, o progresso da cidade foi impulsionado pela criação de grandes ruas e avenidas, possibilitando além do acesso a essas novas regiões da cidade que estavam em expansão, como também a outras regiões do estado. Esse progresso ocorreu associado ao plano de avenidas implantado em 1938 pelo então prefeito da cidade, Prestes Maia. Plano esse que seguiu aspectos de projetos parecidos aplicados em Nova York e outras cidades norte-americanas, e que segundo seus apoiadores tinha como objetivo “adequar as cidades em rápida expansão horizontal, que necessitem estabelecer a movimentação fácil e ágil[...].” (ANELLI, 2007, p. 35). Baseado nesse novo olhar, as discussões sobre mobilidade e os fluxos de pessoas começaram a ser difundidos, porém na prática, a grande valorização ocorreu no mercado de veículos automotivos, na qual as avenidas haviam sido construídas.

Já no fim do século XX, outras ações foram realizadas (especialmente no centro) buscando incluir as melhorias na paisagem urbana e seus espaços públicos, junto ao processo de preservação do patrimônio histórico. (Kara-José, 2010). Tal intervenção, entra em contraste com o ideal de valorização da cultura e de exaltação da história local, apontada por Urry (2001). Kara-José ainda cita algumas dessas intervenções, como a obra do túnel no Vale do Anhangabaú, o Boulevard São João, além do restauro de edifícios tombados como o Palácio das Indústrias e o Solar da Marquesa de Santos.

Esse foi um período de importantes acontecimentos que interferiram de forma direta nas políticas urbanas e nas discussões em relação ao planejamento e gestão das cidades. Como a promulgação da Constituição Federal em 1988, a implantação do Estatuto da Cidade pelo Governo Federal em 2001, e principalmente a implantação do Plano Diretor Estratégico Municipal em 2002, como citado no início do capítulo. Assim, o planejamento urbano se

tornava peça fundamental no desenvolvimento das cidades e, no caso das grandes cidades como São Paulo, uma política necessária.

Como vimos, durante o século XIX, a cidade de São Paulo se ampliou de forma a ocupar mais densamente o território central, e no início do século XX seu espraiamento se deu em sentido aos vales e planícies, acompanhando o trajeto das ferrovias. A Partir da década de 1950, identificou-se um fator preponderante na definição identitária das características urbanas da cidade. Foi um forte movimento de deslocamento da elite paulistana da região central, para um novo território conhecido hoje como ‘centro expandido’ mais a oeste da cidade. Houve ainda, a construção de edifícios multifuncionais e a expansão de serviços que antes apenas estavam disponíveis no núcleo central. (Kara-José, 2010). Pode-se apontar esse movimento como o contraste paulistano das novas expressões da centralidade abordadas por Lopes Jr e Santos (2010), onde citam esse processo como descentralizador e também centralizador na esfera urbana.

Com esse novo progresso apoiado nas novas dimensões do território, no investimento em transporte público e habitação popular, e no avanço de novas centralidades gentrificadas adquirindo uma grande importância econômica, como a região da Avenida Paulista e Bela Vista, e ainda o cinturão da Berrini/Faria Lima, a cidade se tornou um grande aglomerado urbano. (Kara-José, 2010). Tal desenvolvimento, fez com que São Paulo entre o fim do século XX e início do século XXI, adquirisse novas conjunturas urbanas que contribuíram para ampliar as diferenças socioeconômicas da população, sobretudo através da apropriação espacial da cidade. Enquanto a parcela mais abastada da população se instalava nesse novo vetor centro-oeste, as camadas populares de baixa renda foram empurradas para os extremos da cidade.

Nota-se que nos últimos 40 anos, essa característica de desigualdade social enquadrada no âmbito da territorialidade e do direito à cidade, esteve em constante crescimento, motivada essencialmente pelo o que Villaça (2011) chama de reprodução capitalista do espaço urbano. A evolução desse modelo de política urbana, é apontado como a base do surgimento das periferias em São Paulo. Segundo Alves (2011) citando Langenbuch (2001), no seu surgimento, a periferia era compreendida como:

uma aglomeração urbana, em geral distantes das áreas de urbanização consolidadas da cidade, onde havia predomínio de residências voltadas às camadas de menor poder aquisitivo, com alta densidade demográfica, e com déficits de infraestrutura urbana. (LANGENBUCH, 2001, p.89).

Porém, na atualidade essa definição acaba por ser refutável, principalmente ao considerar as diversas formas de ocupação dentro da cidade pelos seus diferentes atores, onde por um lado surgem bairros abastados em regiões longínquas ao centro, e por outro há aglomerações de residências precárias onde vivem pessoas de baixa renda na região central. Para Villaça (2011) a periferia é uma expressão socioespacial da segregação social e esclarece que esse paradigma da periferia *versus* centro não é verdadeiro, e urbanizações como São Paulo e Rio de Janeiro exemplificam muito bem essa compreensão.

Esse complexo progresso urbano presenciado até hoje em São Paulo, evidencia os históricos processos de apropriação da cidade através da especulação imobiliária e políticas de revitalização, que ampliam a desigualdade e dominação social. Causando notável aumento no número de pessoas desabrigadas, no surgimento de novas favelas, na quantidade de edifícios ocupados irregularmente na região central, e interferindo direta ou indiretamente em diversas outras problemáticas urbanísticas. E tratando especificamente da expansão territorial, apoiada nesse modelo estritamente mercadológico de se desenvolver, a Zona Leste da cidade se caracterizou como a região menos favorecida no contexto de valorização espacial.

2.3.1 Características urbanas da Zona Leste de São Paulo

Como vimos, a cidade de São Paulo se desenvolveu fundamentalmente apoiada na forte industrialização do século XIX e sobretudo XX. Nesse cenário, os bairros à leste do centro se tornaram essenciais para o desenvolvimento da indústria paulista, e acomodaram a instalação de galpões e variados edifícios industriais, e também diversas habitações para abrigar a população trabalhadora. Porém, a ocupação dessa região se iniciou bem antes disso, ainda nos primórdios da percussão dos bandeirantes no território paulista, como aponta a Prefeitura Municipal de São Paulo, através da antiga Secretaria Municipal do Planejamento (SEMPRA).

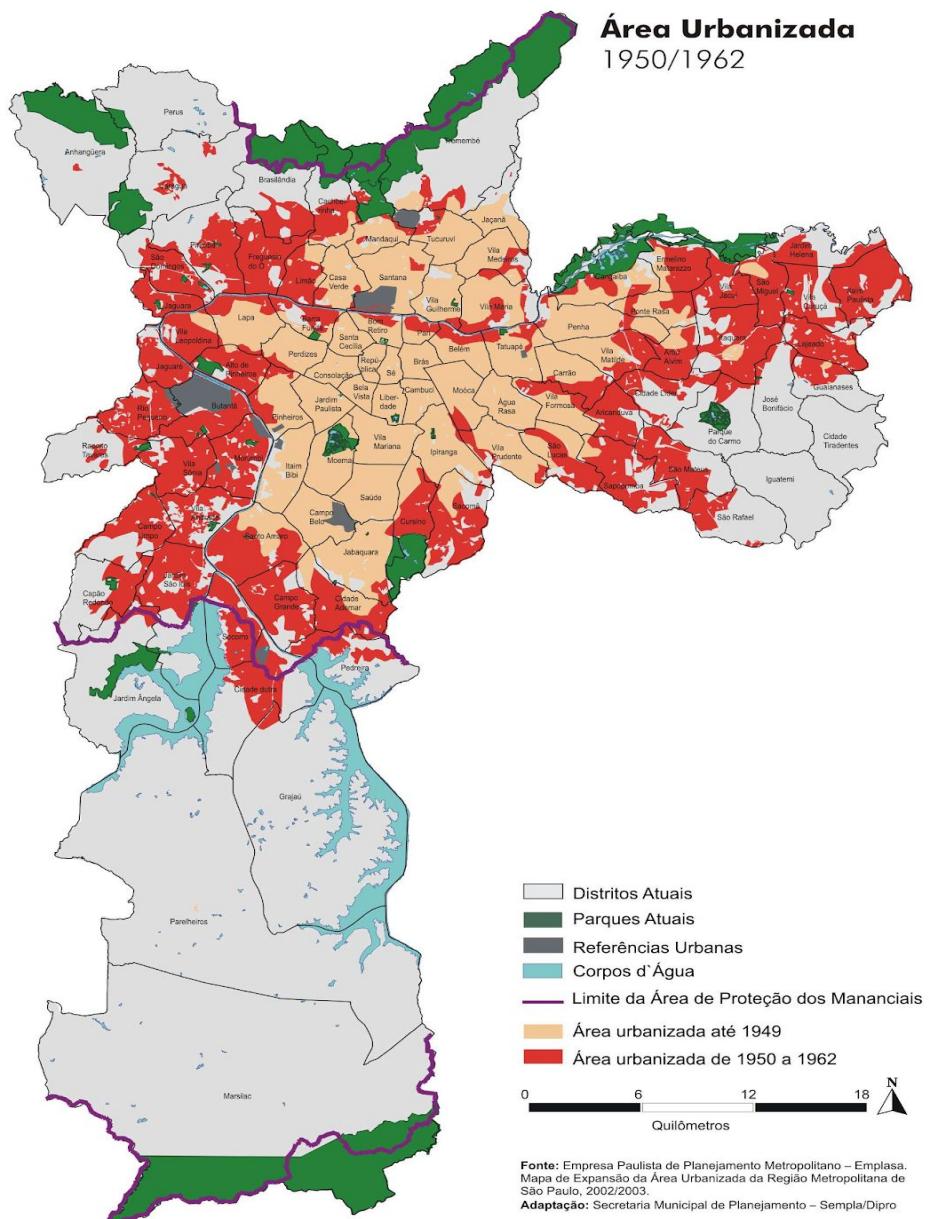
Segundo a secretaria, essa ocupação se deu de forma inicial através de aldeamentos que se constituíram onde hoje são os bairros de São Miguel Paulista, Penha, e ainda os bairros adjacentes ao centro, originários principalmente das pousadas de tropeiros (SEMPRA, 1985). Oliveira (2015) citando Azevedo (1945) aponta que no período colonial, o bairro de Itaquera “exercia uma função de passagem e pouso de viajantes rumo ao interior do Brasil, tanto que é

possível encontrar textos [...] que se referem à região como Paragem de Itaquera.” (OLIVEIRA, 2015, p. 48 apud AZEVEDO, 1945).

Essa dinâmica se manteve por um bom tempo, até que outros bairros foram surgindo e adquirindo feições próprias desencadeados pela industrialização que se expandia pela cidade. Esse é o caso dos bairros do Pari, Mooca, Belém e Belenzinho, e o Brás, principal pólo industrial da região no período. O Brás especialmente, foi o primeiro bairro da zona leste a emergir urbanamente fora do centro, motivado pelo alargamento das vias, decorrentes da construção da estação de trem. Então “foi a partir da construção da estrada de ferro, portanto, que os bairros da parte leste do município saíram do “isolamento”, pois a cidade entrou na era dos transportes sobre trilhos (OLIVEIRA, 2016, p. 8, apud AZEVEDO, 1945).

O povoamento deste território se intensificou em meados de 1930, quando os bairros mais próximos ao centro altamente industrializado e elitizado, passavam por uma estagnação do crescimento populacional, enquanto os bairros mais distantes se valorizavam através do comércio e da produção agrícola. Isso desencadeou um aumento populacional, que em grande parte era composto por pessoas mais pobres que buscavam moradias baratas (SEMPLA, 1985). Mas o adensamento profundo da Zona Leste ocorreu de forma rápida, principalmente após a década de 1950, como mostra a figura 5:

Figura 5 - Mapa da expansão da área urbanizada da região metropolitana de São Paulo



Fonte: PMSP

Durante a década de 1950 a cidade de São Paulo se expandiu de forma mais intensa, e outras regiões da Zona Leste iniciaram um forte processo de urbanização. Bairros que antes estavam de certa forma isolados e ainda com características rurais, como Itaquera, São Miguel Paulista, Lageado, e Penha, passam a adquirir um relevante número de novos moradores, sobretudo imigrantes, que intensificam a sua ocupação e produção. Porém, essa urbanização ocorreu de forma inadequada e desigual, como aponta Rolnik (2012), atrelada a falta de serviços básicos como esgoto encanado e energia elétrica. Através dessa grande demanda por moradia, infraestrutura básica, e até mesmo emprego (Pela falta de energia elétrica, não havia

indústrias nos arredores desses bairros, e os empregos se restringiam à agricultura e comércio), a autora salienta que esses fatores foram grandes motivadores para que já na década de 1970 emergisse diversos movimentos sociais que cobravam do poder público melhorias nas condições de vida nesses bairros. (Rolnik, 2012). Na tentativa de dar uma resposta para a população, o poder público na época, intensificou a urbanização nos bairros do extremo leste da cidade através de um plano de habitação popular, como aponta Oliveira (2016).

Portanto, na região de Itaquera e Lajeado, nas décadas de setenta e oitenta e em São Mateus, Cidade Tiradentes na década de noventa foram construídos grandes projetos habitacionais da COHAB. De acordo com as diretrizes do PUB (Plano Urbanístico básico) ainda de 1968, a administração da cidade planejava um grande investimento no eixo leste-oeste da capital. Haja vista a construção da linha três (vermelha) do metrô – que do plano original (da Barra Funda até o Tatuapé) se estendeu até Itaquera. (OLIVEIRA, 2016, p. 16).

Porém, na prática essa ‘urbanização’ propagada pela administração pública municipal foi aplicada sem um planejamento urbano em escala e se caracterizou como uma ferramenta de isolamento, a fim de separar os conjuntos habitacionais e os seus moradores do restante da cidade. (Oliveira, 2016).

Segundo a Prefeitura de São Paulo, a projeção populacional⁵ para a Zona Leste da cidade em 2020 é de 4.015.874 pessoas, isso é pouco mais de 34% da população total da cidade. Comparado com outros estados brasileiros, essa região possui uma população maior do que o Acre, Alagoas, Amapá, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Piauí, Rondônia, Roraima, Sergipe, Tocantins, e Distrito Federal. Só com esse dado já se pode imaginar a grande complexidade social, cultural, econômica, e urbana deste território, e o quanto necessário é o planejamento cuidadoso do seu espaço e a aplicação de políticas públicas sustentadas no combate a desigualdade social e no progresso econômico igualitário. Porém, a Zona Leste seguiu o mesmo desdobramento que já acontecia em outras regiões da cidade, ou seja, um grande avanço econômico impulsionado pela segregação espacial através da especulação imobiliária.

Rolnik e Frúgoli Jr. (2001), sinalizam que a extensão leste da cidade, já no fim dos anos 90, deixou de ser aquela porção mais afastada territorialmente e economicamente em

⁵ IBGE, Censos demográficos. **População censitária e projeções populacionais:** Município de São Paulo, Regiões e distritos Municipais. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/urbanismo/infociade/htmls/7_populacao_censitaria_e_projecoes_populac_2008_10573.html. Acesso em 19. jun. 2020.

crescimento. O avanço econômico se baseou na especulação imobiliária, e o crescimento desse mercado é visto como o principal impulsor econômico na região. Os autores já identificavam nesse período uma divisão da Zona Leste em dois vetores, sendo o primeiro uma região em crescente valorização econômica nos bairros mais próximos ao centro da cidade, com o avanço do mercado imobiliário sobretudo na região dos bairros Anália Franco e Tatuapé. E o segundo, uma grande espacialidade caracterizada pela desigualdade e exclusão social nas áreas mais extremas. (Rolnik; Frúgoli Jr; 2001). A partir disso, temos o que Koga (2015) chama de “três lestes”. A autora analisa na Zona Leste integral, com base em dados do Censo Nacional de 2010, as especificidades de cada bairro em relação a exclusão e vulnerabilidade social. Para ela, a pesquisa do IBGE consolida essa lógica de fragmentação da Zona Leste em virtude da valorização econômica.

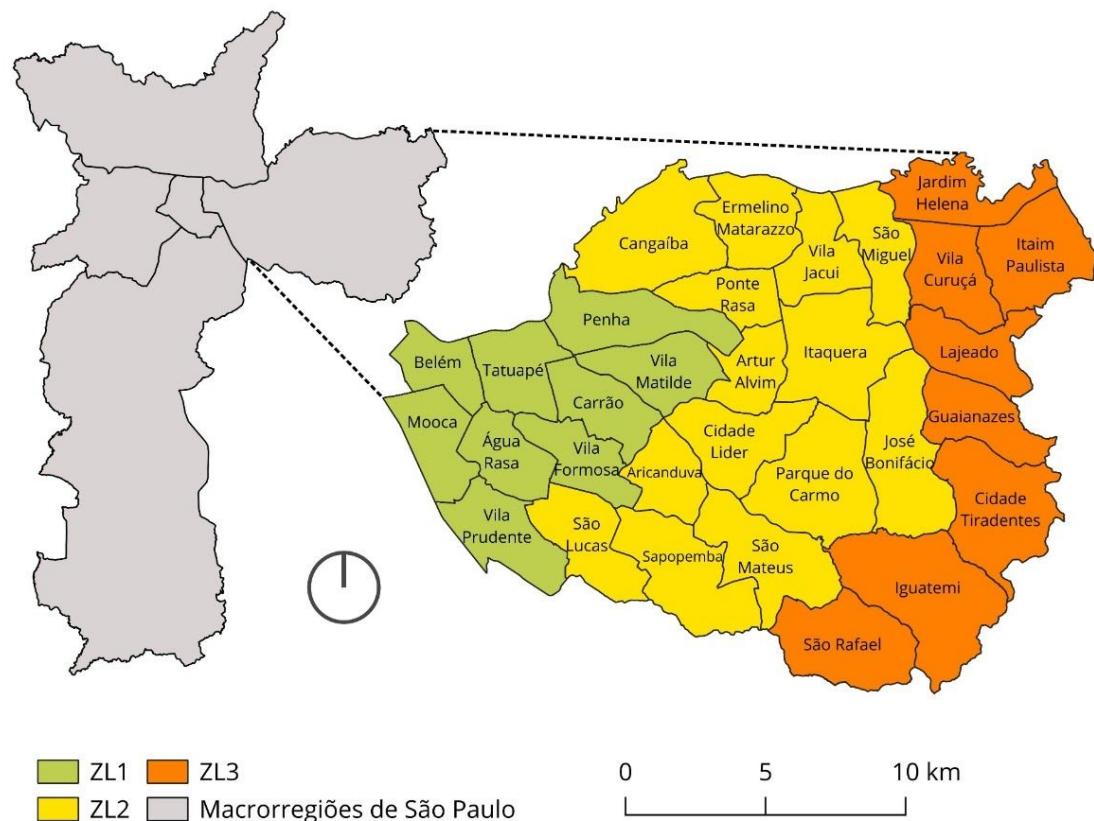
A Leste 1, é apontada como a região mais consolidada e próxima ao centro, com baixo ou nenhum nível de exclusão e vulnerabilidade social. Já a Leste 2, possui traços de uma região intermediária, onde se encontra um intenso processo de investimentos imobiliários em contraste com espaços com baixa infraestrutura. E a Leste 3, é a área mais extrema, onde localiza-se os bairros com maiores índices de exclusão e vulnerabilidade social, e com predominância de uma população, se não total, majoritariamente de baixa renda.

Cada uma das três lestes estão estabelecidas em um contexto econômico-social distinto. A região de forma integral sofreu com o desenvolvimento da industrialização, e após o fim desse processo o setor imobiliário tomou frente desse território, caracterizando uma divisão. Koga (2015), apresenta uma lista que inclui os bairros alocados dentro das respectivas lestes, e trazemos-aqui para que possa ser melhor compreendida essa divisão. Estão identificados na leste 1, os bairros: Água Rasa; Belém; Carrão; Mooca; Penha; Tatuapé; Vila Formosa; Vila Matilde; e Vila Prudente. Na Leste 2: Aricanduva; Artur Alvim; Cangaíba; Cidade Líder; Ermelino Matarazzo; Itaquera; José Bonifácio; Parque do Carmo; Ponte Rasa; São Lucas; São Mateus; São Miguel; Sapopemba; e Vila Jacuí. E leste 3, caracterizado como a região mais excluída da Zona Leste da cidade: Cidade Tiradentes; Guaiianazes; Jardim Helena; Lajeado; São Rafael; Vila Curuçá; Iguatemi; e Itaim Paulista. (Koga, 2015).

Seguindo essa teoria, fica claro a divisão extremamente heterogênea que possui a zona leste de São Paulo no âmbito socioeconômico, e que impacta diretamente nas medidas de planejamento urbano implementadas ou fomentadas pelos poderes público e privado. A

disparidade no crescimento econômico, social, e da qualidade de vida dentro da Zona Leste é um resultado explícito da negligência no planejamento urbano e na falha em aplicar o Plano Diretor Estratégico Municipal de forma coesa em toda a extensão territorial da cidade, pois, a ausência de políticas públicas é evidente nos bairros da Leste 3.

Figura 6 - Mapa político-administrativo de São Paulo (Recorte da Zona Leste)



Fonte: Elaboração própria (por Daiane Uinnes)

Atualmente, uma pesquisa do núcleo de estudos avançados da USP (Nery; Souza; Adorno, 2019) que investiga aspectos de legitimidade e democracia na sociedade brasileira, utiliza uma metodologia que fornece dados sobre a heterogeneidade territorial da cidade de São Paulo. Segundo esse método, o tecido urbano da cidade se divide em 9 diferentes indicadores, cada um com uma característica peculiar no que diz respeito ao seu desenvolvimento urbano, nível de infraestrutura urbana, de segurança, aglomeração no espaço urbano, dentre outros pontos. Se fizermos uma conjuntura dessa metodologia olhando estritamente para a Zona Leste, é possível observar a subdivisão abordada por Koga (2015).

A urbanização da Zona Leste se estabelece em 3 diferentes estágios, sendo a Leste 1 com aspectos de urbanização mais antiga, grande índice de verticalização, com predominância

de uma população de alta renda e baixos níveis de violência. A Leste 2, é caracterizada como uma região urbanizada com variação na sua verticalização, porém com baixos índices de violência, e com infraestruturas mais adequadas em algumas regiões e menos adequadas em outras. Já a Leste 3, é apontada como uma urbanização estritamente de moradias populares e similares, com baixo nível de verticalização, com um grande número de áreas de risco geológico, falta de infraestrutura básica, com uma população majoritariamente de baixa renda, e altos índices de violência urbana. (Nery; Souza; Adorno, 2019). Outro ponto importante é a falta de empregos nesses bairros mais afastados, gerando assim grandes fluxos de pessoas indo e voltando do trabalho que em grande parte se encontram na região central e seus arredores, ou nos atuais centros de serviços e finanças da cidade, a região das avenidas Paulista e Brigadeiro Faria Lima. Esse movimento intenso, fez com que durante décadas o extremo da Zona Leste ficasse conhecida como região dormitório/bairros dormitórios, sustentando ainda mais a falta de empregos e serviços nessas regiões. (Koga, 2015).

Com isso, fica evidente que os diversos aspectos que fazem da Zona Leste de São Paulo possuir essa característica socioespacial tão desigual, está completamente conectada às políticas de gestão e planejamento urbano implantadas desde os primórdios de sua expansão e urbanização. Políticas essas, que até os dias de hoje, como vimos, predominam com uma grande falta de infraestrutura básica, sobretudo nas regiões mais extremas e limítrofes da cidade. Esse é um território que historicamente cresceu junto aos trilhos da estrada de ferro e que teve sua ocupação de forma mais intensa através dos fluxos de trabalhadores industriais e também agrícolas, que buscavam além de trabalho, uma moradia digna. Por mais que a cidade, e a Região Metropolitana de São Paulo possua traços territoriais em níveis continentais e até globais (São Paulo está entre as 6 maiores cidades do mundo), e mesmo que o planejamento de locais com essa amplitude seja uma missão árdua, é necessário pensar o território de forma integral, e não apenas valorizar algumas regiões em detrimento de outras, ou viabilizar infraestruturas e equipamentos urbanos de acordo com interesses privados.

Nesse cenário, para esse trabalho é necessário ressaltar, que alguns eventos importantes na cadeia internacional modificaram a forma como a Zona Leste passou a ser observada pelo poder público, e principalmente pela sua população. Como o advento da realização da Copa do Mundo Fifa - 2014 no Brasil, e até mesmo a realização dos Jogos Olímpicos de Verão sediados na cidade do Rio de Janeiro em 2016, na qual São Paulo atuou como sede para partidas de futebol. Como o objetivo desse trabalho é compreender como a

atividade turística foi introduzida na Zona Leste da cidade de São Paulo, e analisar as tomadas de decisões dos órgãos turísticos responsáveis, e as ações desenvolvidas nesse território, essa discussão preliminar em relação ao processo urbano da cidade e acima de tudo da Zona Leste, se torna base importantíssima para compreender as ações políticas implementadas no campo do turismo.

CAPÍTULO 3

A ATIVIDADE TURÍSTICA NO ESPAÇO URBANO

Em 2018, segundo o site Panrotas⁶, a atividade turística havia movimentado mundialmente cerca de US\$ 8,8 trilhões de dólares, com um fluxo de pessoas alcançando 1,4 bilhão de chegadas internacionais em todo o mundo, consagrando assim um dos maiores mercados do capital moderno. Praticamente todos os territórios do planeta já recebem visitantes e além da quantidade de pessoas viajando, a exigência desse público também está cada vez maior.

O turismo se desenvolveu e se consagrou na Europa entre os séculos XVII e XVIII, basicamente através de diversos tipos de fluxos de pessoas que tinham as mais diferentes motivações. Um dos seus principais marcos foi o *Grand Tour*, prática de viagens empreendidas por jovens ingleses, com o objetivo de aprendizado e enriquecimento cultural” (KUSHANO; FILIPPIN; 2019, p. 55). Seu progresso já foi descrito de forma detalhada por autores como Lickorish e Jenkins (2000), Beni (2006, 2008), Rejowski (2008), Hall (2001), McCanel (1970), Krippendorf (2001), e Cooper (2007), em relevantes trabalhos que analisam a atividade em diversos âmbitos, como nos campos da sociologia, economia, meio ambiente e sustentabilidade, história e patrimônio, geografia, política, dentre outros. A importância da atividade e sua transversalidade é indiscutível nos dias atuais, como salienta Rodrigues (1999):

O turismo é, incontestavelmente, um fenômeno econômico, político, social e cultural dos mais expressivos das sociedades ditas pós-industriais. Movimenta, em nível mundial, um enorme volume de pessoas e capital, inscrevendo-se materialmente de forma cada vez mais significativa ao criar e recriar espaços diversificados (RODRIGUES, 1999, p. 17)

O turismo já é o principal mercado econômico em diversos países do mundo, e sua flexibilidade de atuação faz com que o seu desenvolvimento seja possível em praticamente qualquer região, independentemente dos diferentes tipos de clima, vegetação, religião, tamanho territorial, e demais características que tornam um local peculiar ou não. Principalmente com o avanço das tecnologias que proporcionam diversos tipos de

⁶RAMOS, Leonardo. **Turismo internacional ultrapassa 1,3 bilhão de chegadas**. Panrotas, 2018. Disponível em:https://www.panrotas.com.br/mercado/pesquisas-e-estatisticas/2018/08/turismo-internacional-ultrapassa-13-bilhao-de-chegadas_158239.html Acesso em: 10. Jun. 2020.

experiências realísticas e lúdicas, possibilitando a criação de atrações de diferentes maneiras e que atendam a todas as demandas.

Devido a essa imensa gama de possibilidades de análise, iremos nos restringir a discutir os efeitos do turismo nos grandes centros urbanos, principalmente em caráter sociourbano e na apropriação do espaço para o desenvolvimento da atividade. Com o objetivo de esclarecer como o desenvolvimento do turismo é moldado no espaço urbano.

Antes de mais nada, devemos brevemente esclarecer que da mesma forma que pode ser complexo definir o termo espaço urbano, o conceito de turismo também não é facilmente explicado, aliás parece estar longe de ser esclarecido. Suas definições sofreram variações na compreensão mediante ao progresso da atividade e suas novas formas de atuar, além do avanço de estudos e pesquisas na área. Burkart e Medlik (1981), em Lickorish; Jenkins (2000, p. 10) definem o turismo como “o fenômeno que surge de visitas temporárias (ou estadas fora de casa) fora do local de residência habitual por qualquer motivo que não seja uma ocupação remunerada no local visitado.” Já Barreto (2003) salienta que o turismo “é um ato praticado por pessoas que realizam uma atividade específica de lazer, fora das suas respectivas cidades, e se utilizam, para atingir seus objetivos, de equipamentos e serviços cuja prestação constitui um negócio.”(BARRETO, 2003, p. 15). Dias (2003), também segue essa mesma perspectiva e aponta o turismo como:

O conjunto de atividades que as pessoas realizam durante suas viagens e estadas em lugares diferentes ao de seu entorno habitual, por um período de tempo consecutivo inferior a um ano, com o objetivo de lazer, negócios ou outros motivos, não relacionados com uma atividade remunerada no lugar visitado. (Dias, 2003, p.45).

Ou seja, esses autores excluem qualquer atividade que seja realizada dentro da sua localidade de residência, desconsiderando os fluxos de pessoas que visitam atrativos na sua própria cidade. Esse ponto de vista, também era considerado pela OMT (Organização Mundial de Turismo) que em 2001 definiu a atividade turística da seguinte forma:

Turismo é uma atividade humana intencional que envolve deslocamento temporário de pessoas, onde o indivíduo permanece por mais de 24 horas e menos de 1 ano fora do local de sua residência, para a realização de qualquer atividade e satisfação de qualquer necessidade, sem intenção de lucro e se utiliza de meios de transporte, hospedagem e alimentação, dentre outros. (OMT, 2001).

Nessa definição, observa-se que as viagens de 1 dia (menos de 24h) não estão incluídas como atividade de um turista. Assim como também não inclui as viagens à negócios, que de forma direta ou indireta intenciona o lucro. Em uma definição mais atual do termo, a OMT aponta:

O turismo é um fenômeno social, cultural e econômico que envolve a movimentação de pessoas para países ou lugares fora de seu ambiente habitual por razões pessoais, profissionais ou comerciais. Essas pessoas são chamadas de viajantes (que podem ser turistas ou caminhantes; residentes ou não residentes) e o turismo abrange suas atividades, algumas das quais representam uma despesa turística. (OMT, 2020).

Já nessa outra definição, a OMT tenta abarcar todas as diferentes peculiaridades que podem gerar uma atividade turística, eliminando os fatores de espaço e tempo.

A partir disso, fica claro que no decorrer dos anos a compreensão de turismo foi moldada de acordo com a sua aplicação buscando incluir todas as suas novas funções e segmentações, principalmente pelo fato de que o turismo está sempre em mutação, e alguns destinos e atrações que estão em ascensão hoje, podem não estar daqui uns anos. (Silva, 2016). Com isso, da mesma forma que a atividade sofre modificações e novos destinos e desejos populares surgem, os termos também tendem a se alterar. Nessa mesma ótica, o planejamento das cidades que têm o turismo como uma importante área de desenvolvimento se torna mais complexo.

O turismo é uma prática socioespacial que intervém de diversas formas no espaço urbano, tanto no aspecto de criação de novas estruturas que possibilitem sua atividade, como na utilização de infraestruturas já pré-estabelecidas para outras finalidades que são convertidas totalmente ou parcialmente para as suas funções. Como vimos no primeiro capítulo deste trabalho, o espaço urbano se caracteriza de acordo com as funções atribuídas e reproduzidas nele, e com o viés da globalização e por consequência a geração de novos desdobramentos da atividade turística no espaço urbano, as cidades que antes se designavam como centros de produção industriais, passaram cada vez mais a se tornar centros de consumo. E nesse contexto, o turismo desponta como um segmento de mercado altamente requisitado, e tem nas cidades sua grande diversidade de serviços, produtos, e fluxos de capital. (Luchiari, 2000).

Ainda que seja uma atividade conectada às práticas sociais, o potencial econômico do turismo como um bem de consumo, tem sido o viés de maior relevância para o seu planejamento nos espaços urbanos (Vargas, 1998), deixando a desejar no desenvolvimento econômico igualitário e na valorização da identidade e singularidade da localidade, aspectos básicos para a prática de um turismo bem sucedido. Apoiado nessa visão, Roscoche (2013) aponta:

[...] o turismo no meio urbano deve transcender à simples questão da oferta e da procura e inserir-se como um mecanismo de gestão e modificação das cidades e de

suas funções, fazendo com que promova uma resposta social e política para a sociedade pós-moderna. (ROSCOCHE, 2013, p. 6 apud TYLER, GUERRIER e ROBERTSON, 2001, p. 309⁷).

Portanto, como salienta Pearce (2001), nas cidades o turismo está totalmente imbricado nas práticas sociais e sua atuação é ampla tanto em opções de produtos e serviços, como também nas formas de influenciar essas práticas. E diferentemente dos espaços naturais, o urbano ainda requer uma maior compreensão sobre a complexidade do turismo e seus efeitos positivos e negativos, para que as pessoas possam defender as cidades como defendem os espaços naturais. Ao pensarmos o turismo em âmbito urbano, nos deparamos com uma frágil mobilização por parte da sociedade civil no que diz respeito aos impactos que podem ocorrer com o seu desenvolvimento, e ainda uma falta de participação desses atores nas discussões de projetos e ações. (Pearce, 2001).

Para que o turismo se desenvolva de forma equitativa, ou seja, com seus benefícios econômicos e valorização socioespacial justa e bem distribuída, é necessário uma ampla discussão e participação entre todas as esferas da sociedade, incluindo poderes público, privado, e população, nas tomadas de decisões e estruturação das ações. Essa abordagem é uma teoria básica do turismo discutida pelos teóricos mencionados no início do capítulo, para que seja possível minimizar os impactos sociais e econômicos, sobretudo nas sociedades mais fragilizadas. Podemos citar como os problemas sociais mais comuns ocasionados pela má gestão e desenvolvimento da atividade turística: o rápido crescimento populacional, o surgimento de aglomerados urbanos paralelos e com baixa ou nenhuma infraestrutura, alteração das dinâmicas de transporte e habitação, transformação dos valores e condutas morais, além da falta de identidade da comunidade. (Kushano; Filippim, 2019). Em concordância com Pearce (2001), os autores ainda salientam que essas problemáticas são encontradas em âmbito social, e que ao limitar as análises e pesquisas a uma lógica de mercado, a compreensão da atividade e seus impactos se tornam insuficientes, deixando lacunas nos diagnósticos socioespaciais, e potencializando as problemáticas já existentes. (KUSHANO; FILIPPIM, 2019, p. 71). É a partir dessa necessidade, que alguns segmentos que visam a valorização das características humanísticas, preservação da natureza e das culturas e tradições locais, encontram-se em destaque na atualidade. Nichos como, turismo social, turismo sustentável, turismo rural, turismo de base comunitária, e turismo cultural.

⁷ TYLER, D.; GUERRIER, Y.; ROBERTSON, M. (orgs.). **Gestão do turismo municipal:** teoria e prática de planejamento turístico nos centros urbanos. (trad. Gleice Guerra). São Paulo, Futura, 2001.

Dos diversos segmentos de atuação, o turismo cultural é visto como um dos mais sensíveis aos impactos decorrentes da má gestão e da transformação do turismo em mercadoria, podendo gerar uma nova reorganização cultural para atender a demanda turística, descaracterizando assim as sociabilidades e práticas cotidianas de populações como indígenas, caiçaras, quilombolas, ribeirinhos, e outros povos étnicos. (NEVES, 2019, p. 41). Assim como a sociedade necessita do espaço para se desenvolver, o turismo necessita do espaço para atuar, porém, a dinâmica de reprodução visando estritamente a valorização comercial, “atrela a cultura às estratégias de mercado, abrindo mão das possibilidades de interpretação das localidades visitadas” (GAGLIARDI, 2016, p. 121) gerando uma baixa interação e interpretação do visitante com o espaço.

Isso nos remete novamente aos efeitos causados no espaço urbano decorrentes do processo de valorização do capital, que acaba refletindo na atividade turística. Isto é, o turismo tem o papel de potencializar os recursos econômicos e ajudar na multiplicação de renda e na valorização da cultura e também do patrimônio local. Porém, quando desenvolvido de forma centralizada e desconectada ao ambiente social, também pode acentuar os problemas locais produzidos pelo sistema de produção capitalista, como a gentrificação e a segregação socioespacial. (ROSCOCHE, 2000, p. 11). O processo de planejamento e gestão da atividade turística ocorre em grande parte, de maneira a apoiar os interesses dos poderes responsáveis, e portanto, se torna uma ferramenta de gestão do espaço e não o motivo gerador das problemáticas. Gagliardi (2016) esclarece essa perspectiva:

O fato é que a atividade turística tende a participar marginalmente do processo de desenvolvimento local, à medida em que, ao sintonizar-se exclusivamente com aquilo que o mercado exige, passa a servir a interesses desconectados das demandas mais horizontais e afeitas às necessidades cotidianas [...] tendo em conta que o turismo não deve ser visto como a solução de todos os problemas de um lugar, nem é culpado de todas suas mazelas e seu uso justo e equilibrado depende dos conceitos e dos valores que pautam os gestores em seu planejamento e políticas públicas. (GAGLIARDI, 2016, p. 124).

Ou seja, o papel dos atores responsáveis por planejar e gerir o desenvolvimento do turismo em determinado espaço, vai além da criação de atrativos, e de infraestrutura para receber os visitantes. É preciso antes de tudo executar projetos de viabilidade e de mensuração dos impactos socioeconômicos, socioespaciais, e socioambientais. No Brasil e no mundo, há diversos exemplos que apontam a má gestão da atividade turística em espaços urbanos que provocaram inúmeros impactos na sociedade, dentre eles, a segregação socioespacial, a

criação dos chamados não lugares, o apagamento ou descaracterização da história local, e sobretudo a má distribuição da renda oriunda do turismo.

Dentro do guarda-chuva do turismo encontram-se diversos segmentos de mercado que exploram diferentes localidades e usufruem de múltiplos insumos para sua execução. No âmbito das grandes cidades podemos elencar como os principais segmentos atuantes, o turismo histórico-cultural, turismo gastronômico, turismo de negócios e eventos, turismo esportivo, e turismo de luxo. Todos eles, caracterizam o que alguns autores⁸ e especialistas apontam como turismo urbano, que consiste de forma geral nas mais diversas práticas da atividade turística no espaço urbano, desde o planejamento da atividade e seus impactos na estrutura social, até as diversas outras esferas que são mobilizadas para que uma cidade receba visitantes, ofereça a maior gama de produtos e serviços possíveis, e amplie sua imagem de forma positiva no mercado turístico.

3.1 Turismo urbano

O espaço urbano se destaca pelo conjunto de atividades que ocorrem em uma mesma integração local que dá origem às cidades, e se caracteriza como a justaposição das estruturas e práticas econômicas, sociais e culturais. Quando essas práticas são atreladas a atividade turística, esse campo age de forma horizontal, ampliando a intensidade das práticas sociais, e atuando em uma mistura de culturas e paradigmas ainda maior, e sobretudo diversificando as opções de produtos e serviços para atender os visitantes.

Nas cidades o turismo é uma das muitas funções atuantes, e os turistas dividem (ou competem) com os residentes pelo uso de serviços, espaços e outras facilidades. Dessa forma, um dos principais elementos que definem um espaço urbano como turístico se dá a partir da junção de políticas que aglutinam ambas demandas, como aponta Bonfim e Bahl (2019) citando Boullón (2002). Segundo o autor, a atratividade da cidade ocorre através da ocupação e uso do seu espaço urbano, inicialmente por parte dos residentes, e posteriormente atraindo também os turistas. O planejamento e investimento em infraestruturas e serviços que atendam a população é uma política básica em qualquer cidade do mundo, contudo, quando há nesse espaço um fluxo de pessoas que “possuem motivações e desejos diversificados” (BOMFIM;

⁸ Law (1993); Edwards et al. (2008); Spirou (2011).

BAHL, 2019, p. 110) como os turistas, essas políticas devem levar em conta essa nova demanda de pessoas, sem negligenciar as demandas dos residentes locais. Silva (2016) segue esse mesmo olhar, e aponta ainda uma gama de infraestruturas que são criadas ou renovadas com o aumento da demanda da atividade turística, porém que também servem a população local, como aeroportos, espaços para eventos e congressos, bares, restaurantes, monumentos, bulevares, e etc. (SILVA, 2016, p. 56-57).

A partir desse panorama, fica evidente a intensa relação entre visitantes e residentes na dinâmica do turismo urbano, prática que não ocorre em outros segmentos da atividade, transformando a cidade em um campo de estudos heterogêneo na esfera do turismo, com impactos positivos e negativos na população residente, e também nos turistas. Coriolano (1997) exemplifica esse ponto ao expor que, “quando o turista agride as comunidades geram-se problemas de antipatia ao visitante. Por outro lado, quando o residente subestima sua cultura, seus valores, ou explora financeiramente o turista, estas relações passam a ser prejudicadas.”(CORIOLANO, 1997, p. 127). Esses impactos são decorrentes dos novos ordenamentos sociais que acontecem no espaço urbano, já que as cidades contemporâneas, como apontam Mullins, (1991, p. 326) e Luchiari (1998, p.17) são complexas urbanizações organizadas para o consumo de bens, serviços e paisagens. A atividade turística nos dias atuais, possui o poder de ampliar a gama de produtos e serviços de uma localidade de forma única, e muitas vezes de transformar qualquer coisa em produto turístico, como a já conhecida prática de turismo em favelas no Rio de Janeiro estudada por Freire-Medeiros (2009). Inclusive esse modelo de turismo é um claro exemplo de como a atividade se apropria do espaço social produzido nas grandes cidades, mesmo porque não se pode esquecer que a população local muitas vezes é considerada um atrativo daquele destino (BENEVIDES; GARCIA; 1997, p. 69), se tornando além de consumidores, também um produto.

A produção do turismo no espaço urbano está intrinsecamente conectada às práticas sociais locais, ela é moldada de acordo com o propósito da gestão pública. Cada cidade se desenvolve de acordo com as prioridades adotadas pelo estado e demais esferas que investem e planejam o espaço urbano e suas carências, refletindo de certa forma na imagem atribuída a cidade, e ao tipo de turismo a ser melhor desenvolvido em cada local. Urry (2001) retrata que a cidade de Londres se tornou o principal destino cultural no século XIX, mediante ao novo olhar atribuído ao patrimônio histórico e a cultura inglesa. Foi uma forma de encontrar a

singularidade da cidade, e compreender o que os visitantes buscavam, já que Londres não se encaixava nos fluxos de massa que buscavam os balneários. (Urry, 2001).

Processo parecido ocorreu em outras importantes capitais europeias que se inseriram no circuito de turismo histórico cultural através da valorização de sua história, como Berlim, que é o símbolo do fim da segunda guerra mundial, ou Paris, a capital mundial da arte, moda e gastronomia. Outros aspectos também podem caracterizar o turismo em uma cidade além da história e cultura, como o intenso fluxo de turismo de negócios e eventos que diferenciam capitais como Nova York, Cidade do México, e São Paulo, ou ainda os locais que se particularizam pelo altíssimo padrão nos produtos e serviços voltados para pessoas com alto poder aquisitivo, como Abu Dhabi, Dubai, Cingapura, e Mônaco.

As grandes cidades mundiais, ou cidades globais, possuem características que alinhgam tanto um intenso público que se desloca a negócios, quanto aqueles que buscam o lazer e entretenimento que as metrópoles podem oferecer. Essa variedade de opções faz com que elas sejam hoje o principal centro turístico em todo o mundo, seja como destino final, ou como local de passagem, buscando sempre se flexibilizar ao máximo para atender os desejos do mercado. (Roscoche, 2013). Há locais como Tóquio e Nova York, que buscam exaltar a cultura e seus patrimônios em contraste ao alto nível tecnológico na qual estão inseridos, como também há os locais mais antigos como Londres, Paris, Madrid, e Roma que se apoiam na tecnologia para entreter os turistas e se diferenciar. O novo e o velho interagem num movimento constante, pois nesses centros existe a concentração de edifícios e monumentos históricos coexistindo com inúmeras edificações e tecnologias pós-modernas. (ROSCOCHE, 2013, p. 815).

Essa dinâmica de interação humana e espacial, é uma das causas que motivam o surgimento de conflitos entre os atores envolvidos no processo de atuação da atividade turística no espaço urbano. Tanto residentes, turistas, poder público, e poder privado, buscam se inserir no território de acordo com seus objetivos, paradigmas, e ideias pré-concebidos. Quando toda essa ampla diversidade de ideologias se juntam, indiscutivelmente efeitos negativos podem surgir, e quem mais sofre com essa grande ‘queda de braços’ é a parcela mais frágil da sociedade, que geralmente é a população residente, sobretudo de baixa renda. Podemos apontar como os efeitos de maior relevância que podem ocorrer no espaço urbano através do turismo, a descaracterização e homogeneização da identidade cultural local; a criação de não-lugares; e a gentrificação aliada a alta dos preços de produtos e serviços.

À medida que o turismo é desenvolvido com característica mercadológica, a descaracterização do local se torna evidente no momento em que cada vez mais comércios surgem com o objetivo quase que exclusivo de atender ao turista, com preços exorbitantes, e *souvenirs* de todos os tipos. Os centros históricos por exemplo, se colocam todos de forma parecida ao olhar do turista, “por mais que os principais prédios e monumentos sejam diferentes, sempre se tem a impressão de caminhar pelas mesmas ruas cheias dos mesmos estabelecimentos turísticos” (SANZ, 2015, p. 46), fazendo com que esses locais tenham vida durante o dia, porém fiquem vazios durante a noite, indicando uma certa museificação do espaço urbano.

Essa homogeneidade do espaço, faz denotar a criação do chamado não-lugar, que se designa, segundo Augé (1994), por ser “o espaço dos outros sem a presença dos outros, o espaço constituído em espetáculo”. (AUGÉ, 1994, p. 167). Ou seja, o não-lugar é um espaço vazio de tradição, de história, e sobretudo de identidade local, que serve em grande parte como local de passagem ou encontros impessoais, vazios dessas características sociais. Quando criado através da atração turística, o não-lugar se destaca pela sua espacialidade encenada, com ausência de legitimidade, e que busca apenas tornar-se atraente para entreter o turista. (SANZ, 2015, p. 49-50).

Outra singularidade dos efeitos do turismo no espaço urbano, é a gentrificação. Cerqueira (2014, p. 420) citando Smith (1996), esclarece que esse fenômeno surge como resultado dos recentes processos de “metropolização e mundialização, adquirindo um papel ímpar na produção de mais-valia do mercado imobiliário e na estruturação econômica das grandes aglomerações.” Sanz (2015) segue essa mesma perspectiva, e se baseia nas ações de políticas econômicas e espaciais, para definir o processo de gentrificação:

Gentrificação refere-se à evolução natural de uma área deteriorada ou abandonada da cidade, cujas vantagens arquitetônicas de localização ou infraestrutura atraem a atenção de um novo grupo de habitantes que estão começando a transformá-la. Esse fenômeno atrai mais pessoas e marcas, o que torna a vida na região mais cara e acaba substituindo as famílias e empresas instaladas nela. Assim, áreas residenciais originalmente destinadas às classes média ou baixa tornam-se o lar de pessoas com maior poder aquisitivo e a localização de empresas mais exclusivas e globais. (SANZ, 2015, p. 56-57).

Essa intervenção com caráter higienizador, amplia por exemplo a desigualdade social em cidades cujo essa problemática já está presente de forma acentuada. Centralizando e diminuindo o acesso a certos serviços e produtos, e inclusive o acesso à moradia adequada, em decorrência da chegada de novos moradores e da valorização dos espaços. O autor ainda

aponta que essa abordagem ocorre em grande parte, em bairros ou regiões onde há um fluxo de turistas e onde o poder público tem investido em infraestrutura e ampliação de serviços em virtude desse fluxo. Nesse caso, o turista se encaixa no que Cerqueira (2014) cita como gentrificador, ou seja, um grupo social causador dessa problemática.

Nos últimos anos, a gentrificação tem sido um dos principais geradores de conflitos nos espaços urbanos caracterizados pela atividade turística, especialmente em destinos turísticos da Espanha e da Itália. Por lá, como podemos ver em (Santos; Oliveira; Reis, 2019) esse sentimento de repulsa aos turistas por parte da comunidade local é crescente, e ocorre principalmente mediante aos aumentos nos preços de aluguéis de residências próximas ao centros ou regiões turísticas; ao aumento de unidades habitacionais reservadas para receber esse público através do Airbnb, Booking.com, e outros (negligenciando a população residente e a crescente falta de moradias); as grandes massas de pessoas que ocupam shoppings, praças, praias, e demais espaços públicos; ainda as grandes aglomerações em regiões antes tranquilas das cidades, que agora possuem bares, restaurantes e diversos estabelecimentos para atender aos visitantes; dentre outros problemas. Após a cidade de Barcelona em 2017 servir de campo para diversos protestos populares em decorrência desse, nada novo, embate social entre turistas e residentes, esse movimento tem sido chamado de ‘turismofobia, que consiste em um “modelo turístico caracterizado pela massificação e suas consequências negativas para a população e os trabalhadores” (DOMINGUEZ, 2018, p. 23). Porém, além de Barcelona, outras cidades como Valência, Palma de Mallorca, Ibiza, Madrid, Florença, e Amsterdam, têm sofrido com medidas e ações populares e políticas que visam monitorar, restringir, ou proibir o acesso de turistas a certos espaços.

Como já vimos, Gagliardi (2016) esclarece que a atividade turística atua como suporte ao desenvolvimento local, e seu uso equilibrado depende das formas de planejamento e gestão por parte dos setores público e privado. Os turistas e o sistema na qual estão inseridos, fazem parte das políticas urbanas pré estabelecidas e estruturadas, portanto, a manutenção da atividade tencionando minimizar essas problemáticas é um dever dos órgãos competentes locais. (GAGLIARDI, 2016, p. 121). Nesse sentido, temos que voltar a base do turismo e na compreensão dos seus fundamentos necessários para que este seja bem desenvolvido e gerido de forma equilibrada no território. Esses princípios consistem na necessidade de se estabelecer um planejamento amplo e consciente no destino, visando mensurar os possíveis impactos que podem ocorrer. Nem sempre é fácil identificar todos os eventuais efeitos que o turismo pode

causar em uma sociedade, em especial por ser uma atividade altamente flexível e sempre em mutação, e por isso deve-se sempre estabelecer o monitoramento das ações e suas implicações no decorrer do tempo, para que ao menos seja possível identificar indícios de consequências socioeconômicas, socioambientais, ou socioespaciais como o que vem ocorrendo em Barcelona e em outras cidades.

3.2 As cidades e o turismo no futuro

Após as discussões sobre as singularidades da atividade turística no espaço urbano, fica claro a necessidade de planejar o turismo através de políticas e projetos de valorização social, educacional, e econômica, que amplie a qualidade de vida das pessoas e o equilíbrio da economia, e a manutenção do sentimento de pertencimento da população local, juntamente com as políticas urbanas de democratização dos espaços sociais. Para atingir essa proposta até então utópica, alguns destinos têm apostado em investir na valorização dos aspectos naturais, culturais, e históricos das cidades através de um turismo sustentável.

O século XXI vem destacando a ampliação dos sistemas globais de fluxo de capitais, de informações, e de pessoas. E as cidades estão cada vez mais se inserindo nesse quadro globalizado, buscando se posicionar em um patamar competitivo, nacional, continental, ou mundial. “O bom posicionamento no ranking de cidades no plano internacional é parte da lição de casa das cidades que buscam atrair investimentos” (GAGLIARDI, 2016, p. 33), e na esfera do turismo, esses centros urbanos se esforçam cada vez mais para serem incluídos nos circuitos turísticos internacionais e ampliar a captação de renda oriunda da atividade.

Para alcançar essa posição de destaque, as cidades têm buscado investir em diversas ações de marketing ligadas a arquitetura local, organização de importantes eventos internacionais, e os já mencionados projetos de renovação urbana, que remodelam áreas das cidades vistas como atrativas para o fluxo de turistas. Nesse quadro, os centros urbanos buscam se diferenciar através de sua imagem e infraestrutura, e se inserir nos novos moldes de cidades criativas, cidades renováveis, cidades inteligentes, e cidades sustentáveis. (SANZ, 2015, p. 33).

O turismo sustentável, se insere nessa dinâmica através de um crescente movimento que busca incentivar o aprimoramento do patrimônio natural e cultural, promover a qualidade

ambiental e acelerar o fornecimento de infraestrutura e serviços públicos que contribuem para melhorar a qualidade de vida das pessoas. Esse segmento está apoiado na crescente demanda por experiências mais autênticas e respeitosas em relação ao território e seus moradores (SANZ, 2015, p. 32), e é praticado em grande parte por um turista cuidadoso, e consciente dos efeitos que pode causar no destino. O chamado Pós-Turista, é caracterizado como o turista da pós modernidade, e “acima de tudo tem consciência de si mesmo, é ponderado, e distancia-se de seu papel” (URRY, 2001, p 140), buscando se adequar a sociedade em que está se inserindo. Essa característica do ser humano moderno, também é apoiada nas análises de Bauman (1998), quando ele aponta que os indivíduos na pós-modernidade são mais críticos e analíticos sobre a sociedade, em especial o turista. (Bauman, 1998).

Sanz (2015), aponta como os aspectos extremamente necessários para o desenvolvimento do turismo sustentável, e para a renovação das práticas turísticas nos espaços urbanos em um panorama para os próximos anos, a proteção ambiental; a valorização dos trabalhadores do setor; o fornecimento de produtos sustentáveis aos clientes; a garantia de que os destinos se beneficiem do desenvolvimento do turismo; a inovação na criação de transportes e resortes sustentáveis; e o desenvolvimento de ações prioritariamente sustentáveis em âmbitos econômicos, ambientais e sociais. Além de diversas outras ações que colocam o turismo como potencializador de políticas e projetos socioambientais, e com ênfase na sustentabilidade e preservação. (SANZ, 2015, p. 39). Vinuesa (1998) segue essa mesma linha e estabelece como estratégias primordiais para o avanço do turismo nos próximos anos, a valorização da cidade primeiramente para atender seus residentes e posteriormente seus visitantes; a preservação de espaços e paisagens intimamente ligadas aos símbolos identitários locais; e a priorização da criação e gestão de ações com participação popular.

Portanto, há uma demanda de pessoas buscando essa renovação do turismo e suas atribuições autênticas dentro do espaço urbano, e uma gigantesca quantidade de cidades estão inseridas, ou buscando se inserir, nessa nova dinâmica de autovalorização histórica e social. Dentre as ferramentas que podem ser utilizadas para alcançar os objetivos básicos propostos ao turismo sustentável, o planejamento estratégico municipal ou regional tem se mostrado eficiente no âmbito legislativo, principalmente por aliar suas políticas de desenvolvimento urbano e econômico à atividade turística. O turismo, como qualquer outra atividade socioeconômica, necessita estar pautado em políticas de regulação e controle da atividade, para que não haja exploração de trabalho, má gestão de recursos sociais e ambientais, desvio

ou má gestão de verbas, o estabelecimento de preços abusivos, e outros atos ilícitos perante a lei.

A nova versão do turismo, o pós turismo, se configura através da sustentabilidade, do alto nível de tecnologia empregada nas empresas e nos destinos, o surgimento de novas maneiras de se locomover, no aumento das segmentações, e da valorização das singularidades sociais e culturais. Para Molina (2003), uma das características principais do pós turismo inclui a ampla flexibilidade de destinos e atrações, fazendo com que os deslocamentos sejam diminuídos na busca de uma grande experiência, com destaque para o crescimento de viagens domésticas e sobretudo dentro das próprias cidades de residência do turista. Nesse sentido, considerando que mais da metade da população mundial vive atualmente nas grandes cidades⁹ o número de pessoas visitando centros urbanos deverá ser cada vez maior.

As pessoas que viajam nos dias atuais são mais conscientes e buscam causar o menor impacto possível. Casos como a deflagração da turismofobia, evidencia que o turismo de massa já não faz mais sentido nas sociedades atuais, onde a individualidade e a alta segmentação tem ganhado espaço. É necessário pensar as cidades e suas atrações turísticas de forma espacializada e não mais concentrada em enclaves turísticos, como aponta Judd (2003), pois as cidades são extremamente plurais e podem ser vivenciadas através de diversos olhares e perspectivas. Além disso, o turismo pós-moderno se alia às novas maneiras de pensar os centros urbanos, e se torna um importante catalisador do desenvolvimento dos negócios locais e principalmente da imagem da cidade e suas singularidades culturais. Para isso, é essencial gerenciar o turismo por um sistema lógico, garantindo a reversão de uma parte dos benefícios diretos e indiretos para o território e seu tecido social, preservando a identidade local e a personalidade urbana e cosmopolita. (REIS; KAGEYAMA 2011, p. 92).

Então, na tentativa de utilizar esse novo paradigma do turismo pós moderno nas dinâmicas urbanas de metrópoles brasileiras, no último capítulo deste trabalho iremos nos aprofundar em uma discussão sobre a conjuntura da cidade de São Paulo no âmbito do turismo e as ações públicas articuladas em um novo núcleo urbano, que tem sido utilizado nas esferas globais de desenvolvimento, o bairro de Itaquera.

⁹ONU News. ONU prevê que cidades abriguem 70% da população mundial até 2050. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2019/02/1660701#:~:text=Segundo%20a%20ONU%2C%20atualmente%2055,implementando%20processos%20de%20pol%C3%ADticas%20descentralizadas>. Acesso em: 23. 07. 2020.

CAPÍTULO 4

TURISMO EM SÃO PAULO

O Brasil, no ano de 2019 recebeu pouco mais de 6 milhões e 300 mil turistas internacionais (MinTur, 2019). Desse total, pouco mais de $\frac{1}{3}$ (2.358.979) dos turistas entraram no país através da cidade de São Paulo, ilustrando e confirmando a grande relevância que a metrópole possui no cenário do turismo nacional e internacional, tanto no campo dos transportes, como nas esferas de eventos, negócios, cultura, tecnologia, e comércio.

Por ser o principal núcleo urbano do país a muitas décadas, é gigantesco o número de pesquisas e trabalhos que utilizaram a capital paulista como campo de estudo nas mais diferentes áreas, inclusive na esfera do turismo. Diversos são os pesquisadores que têm se desdobrado em estudar o turismo na cidade em âmbito das políticas públicas, transporte, lazer, hotelaria, meio ambiente, gastronomia, entretenimento, e principalmente eventos e negócios. São importantes trabalhos como os realizados por Lage (2004), Villaça (2011), Allis (2012), Carvalho (2011), e Carvalho; Gagliardi (2015), que estabelecem um olhar singular para a atividade na cidade e alia as diretrizes e políticas internacionais aos processos locais.

Neste capítulo vamos esclarecer como o turismo se desenvolveu em São Paulo a partir do planejamento e das ações implantadas pelo poder público e privado na cidade, desde a implementação dos PLATUM's (Plano de Turismo Municipal). Aliando esses processos técnicos às práticas sociais do cotidiano da população, e analisando a importância depositada ao segmento de negócios e eventos, frente a outros nichos do turismo urbano, e a centralidade de investimentos e projetos. Essa breve passagem servirá de escopo base para compreender a análise que virá a seguir relacionada às ações públicas de turismo referentes aos eventos internacionais realizados no bairro de Itaquera, na Zona Leste da cidade. Sendo o principal deles, a Copa do Mundo Fifa - 2014.

São Paulo, assim como outras metrópoles na América Latina, tem despontado como o principal polo de desenvolvimento econômico e tecnológico no Brasil, e inclui dentro de suas ofertas de serviços e produtos relacionados à atividade turística, diferentes segmentos que se articulam dentro do território. Para uma cidade que cada vez mais tem buscado se estabelecer

no circuito de cidades globais, a atuação do turismo é de extrema importância, já que um dentre os diversos aspectos que caracterizam essas cidades, são os intensos fluxos de visitantes. (Gagliardi, 2016).

O turismo em São Paulo é diferente dos modelos encontrados em outros destinos do país, como Rio de Janeiro, Salvador, Fortaleza, e Amazonas. A capital paulista não atrai visitantes que buscam sol e praia, ou atividades em espaços naturais como na grande maioria dos destinos do país. Então, há turismo em São Paulo? Os fluxos de pessoas entrando via aeroportos e terminais rodoviários realmente se fixam na cidade? O que esse visitante busca? Esses questionamentos fazem parte de diversas pesquisas que objetivam compreender como é a atuação da atividade na cidade, e servem para ilustrar a dificuldade em interpretar como esses visitantes se espalham no território, e quais suas motivações.

Mediante ao importante posicionamento político, trabalhista, e tecnológico que São Paulo representa no imaginário nacional, a cidade sempre recebeu grandes fluxos de pessoas oriundas de outros estados, buscando empregos e melhores condições de vida. Além de servir de base para as maiores corporações públicas e privadas do país, e também empresas internacionais. E com isso, cada vez mais a cidade foi se consolidando como o principal centro de negócios do país, e até mesmo caracterizando a conexão nacional com o global. (YAZIGI, 2006, p. 52). É a partir desse avanço, que São Paulo passa a se tornar referência na oferta de alguns aspectos sociais até então escassos, como saúde e educação de qualidade, eventos, comércio, e sobretudo conferências e reuniões de negócios com grandes empresas. Esses pontos, aponta Carvalho (2011), caracterizam algumas das singularidades do turismo em São Paulo, no seu surgimento mais notável em meados da década de 80. A autora ainda cita alguns fluxos que nem sempre é percebido nas práticas sociais:

[...] incontáveis os que buscam na cidade o anonimato necessário para a prática de atividades underground, freqüentemente ligadas ao sexo e ao prazer tido como proibido. E também os que vêm para ver e viver um pouco da metrópole, para poder voltar e compartilhar com amigos e parentes sua experiência especial na cidade grande. (CARVALHO, 2011, p 12-13).

Nesse quadro, em decorrência dessa amplitude de fluxos e motivações, iremos neste trabalho caracterizar o turismo na cidade de São Paulo como turismo urbano, em virtude das diversas práticas de apropriação do espaço urbano, e da segmentação descentralizada da atividade, assim como ocorre em outras capitais mundiais. Dentro do guarda-chuva do turismo urbano, o maior destaque em São Paulo tem sido o segmento de negócios e eventos.

A consolidação desse segmento se perpetua de duas principais formas. A primeira, é decorrente de investimentos externos que possibilitam a instalação de empresas internacionais, aumentando o fluxo de pessoas e o consumo de produtos e serviços. “O efeito multiplicador que ocorre na cidade com a instalação de um banco ou de uma empresa pode atrair inúmeras outras, que passam a demandar por mais serviços” (TELES, 2017, p. 188), sobretudo, alimentação e hospedagem. A segunda forma de consolidar esse segmento, ocorre através de políticas públicas que priorizem ou apoiem, ações que ampliem a atuação da atividade no espaço, como por exemplo facilitar a instalação de hotéis que atendam ao público corporativo, ou a criação e/ou ampliação de espaços para congressos e convenções.

Em São Paulo, essas políticas foram estabelecidas através dos PLATUM’s, que teve seu primeiro documento divulgado em 1999. Mais a frente iremos nos debruçar sobre algumas ações realizadas pela Prefeitura Municipal e pela São Paulo Turismo, oriundas desses planos turísticos, e suas relevâncias para o turismo na cidade. Mas antes disso, é preciso pontuar as singularidades do turismo de negócios e eventos na cidade e seu fortalecimento.

Segundo Britto e Fontes (2006. apud LIMA et al. 2016), em âmbito nacional, esse segmento é definido pelo Ministério do turismo como “toda viagem motivada por interesses ligados a uma atividade lucrativa, para desenvolvimento profissional, realização de contatos, negócios ou obtenção de conhecimentos [...]. (BRITTO; FONTES, 2006. apud LIMA et al. 2016, p. 1035). Já Cerqueira (2008), traz uma dissociação dos termos e aponta o Turismo de Negócios como uma atividade realizada por “um indivíduo com o propósito de desenvolver empreendimentos com fins lucrativos, através de reuniões de negócios, a fim de fechar acordos, comprar produtos ou serviços, ou acertar outras questões pontuais”. Já sobre o Turismo de Eventos, o autor aponta como “o deslocamento de pessoas com interesse em participar de eventos focados no enriquecimento técnico, científico ou profissional, cultural incluindo ainda o consumo”. (CERQUEIRA, 2008, p. 4). Essa abordagem nos remete à discussão de que ambos os nichos ainda são complexos e deveriam sofrer novas fragmentações no âmbito terminológico, porém para a discussão na qual esse trabalho se propôs a fazer, o termo ‘turismo de negócios e eventos’ é suficiente.

Carvalho (2011), cita que um dos principais pontos positivos desse segmento, são os gastos no destino. Pois esses turistas gastam até 5 vezes mais do que qualquer outro turista, em especial por estarem viajando a trabalho, e assim a empresa cobre grande parte dos custos.

E como cada vez mais, a diversidade de eventos tem sofrido um amplo crescimento, cidades como São Paulo se destacam pelo conjunto de atividades, serviços, acomodações, locais para eventos e entretenimento, fazendo com que a cidade se torne cada vez mais atrativa nesse contexto. (Carvalho, 2011).

As políticas que firmaram o segmento de negócios e eventos em São Paulo, se deram nas esferas federais, estaduais, e municipais, principalmente no decorrer da primeira década dos anos 2000. Como por exemplo, o PAC criado em 2007, que visava a aplicação de verbas federais em projetos de fomento do turismo na capital paulista, com prioridade de adequação da infraestrutura do Autódromo de Interlagos, e da reforma do complexo do Parque Anhembi. (Lima, et al. 2016). Das importantes intervenções em âmbito estadual, deve ser pontuado, as legislações atribuídas a mobilidade e transporte que previu a implantação de uma linha ferroviária conectando São Paulo ao aeroporto de Guarulhos¹⁰, e ainda o estabelecimento de parcerias público-privada, para a reforma do Espaço de Eventos Imigrantes, atual São Paulo Expo. (LIMA, et al. 2016, p. 1039). As principais ações de ampliação e fomento da atuação do turismo em São Paulo ficaram concentradas no núcleo municipal, onde houveram intervenções relacionadas à padronização e sinalização turística, capacitação profissional, além do “incentivo para o trade de turismo se estabelecer em regiões que não fazem parte do circuito turístico de negócios da cidade” (LIMA, et al. 2016, p. 1040), com ênfase para a Zona Leste, sobretudo o bairro de Itaquera, que estava se posicionando em perspectiva global de investimentos e negócios, devido a Copa do mundo de Futebol que viria a ser realizada em 2014.

Nota-se que essas políticas ficaram em grande parte direcionadas ao fomento de ações que viabilizem principalmente o crescimento do turismo de negócios e eventos na cidade, deixando outros importantes segmentos como gastronomia, cultura, e patrimônio, em segundo plano, apenas como áreas de apoio. Seguindo assim o fluxo de negócios globais, que atribuem o turismo como uma forma de atrair o capital estrangeiro, em prioridade ao avanço da qualidade de vida local. Nessa conjuntura de ações, não deve-se desconsiderar as mobilizações efetuadas restritamente por organizações privadas, que são as principais influências da gestão pública no que diz respeito ao fomento do turismo, e que inclusive

¹⁰G1. Trem para o Aeroporto de Guarulhos Começa a funcionar depois de 14 anos de atraso. Disponível em:<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/trem-para-o-aeroporto-de-guarulhos-comeca-a-funcionar-apos-13-anos-de-espera.ghtml>. Acesso em: 15. Ago. 2020.

possuem grande representação no Conselho Municipal de Turismo¹¹, ampliando o poder de decisão e de pressão dessa categoria nos projetos e ações. Sobre esse ponto, Lima et al. (2016) complementa que parte do *trade* turístico que foi entrevistado em sua pesquisa para compreender o desenvolvimento do turismo de negócios na cidade, não se sentiam contemplados com as políticas de incentivo ao turismo na Zona Leste que foram divulgadas no Plano Turístico Municipal de 2011-2014, e apontavam essas ações como não benéficas ao turismo de negócios e eventos da cidade. (LIMA, et al. 2016, p. 1040). A autora conclui:

[...] A Zona Leste, que é o centro da discussão entre esses atores, é vista como uma região não apropriada para investimentos. Na visão do segmento privado, os investimentos devem ser polarizados no máximo no primeiro anel da região leste, ou seja, o cinturão mais próximo do centro da cidade. (Lima, et al. 2016, p. 1043).

Ou seja, essa discussão em relação ao espaço urbano efetivamente lucrativo para os atores privados, entra em consonância com a valorização socioeconômica dos territórios da cidade, e nesse ponto o setor privado considera apenas a Leste 1 (Koga, 2015) como realmente eficiente no retorno do capital empreendido, e como o bairro de Itaquera se localiza na borda da Leste 2, estes investimentos, segundo o trade turístico entrevistado por Lima et al. (2016), não seriam de relevância para o turismo de negócios e eventos. Essa percepção, pode nos evidenciar, mesmo que prematuramente, a visão que o poder público junto ao privado tem do turismo em São Paulo, e suas vias de investimento.

4.1 O olhar da gestão pública para o turismo

No ano de 2018, foi criado na cidade de São Paulo, a Secretaria Municipal de Turismo, a partir da lei municipal 16.974¹², porém, durante muitos anos a gestão da atividade turística na cidade esteve nas mãos da Prefeitura Municipal em parceria com a São Paulo Turismo (SPTuris). Esta última, sempre atuou com competências de secretaria, porém com estrutura de uma empresa privada, que atua na cidade desde 1979, primeiro como Empresa Paulista de Turismo, depois Anhembi Centro de Feiras e Congressos, alguns anos depois

¹¹CIDADE DE SÃO PAULO. **Conselho municipal de Turismo - COMTUR.** Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/turismo/participacao_social/index.php?p=273509. Acesso em: 15. Ago. 2020.

¹²CIDADE DE SÃO PAULO. **Lei no 16.974, de 23 de agosto de 2018.** Criação da Secretaria municipal de turismo, além de suas competências e atribuições definida por lei. São Paulo: Câmara Municipal, 2018.

como Anhembi Turismo e eventos da Cidade de São Paulo, e desde 2005 como São Paulo Turismo. (CARVALHO, 2011, p. 136-137). Além de gerir a atividade turística na cidade, a SPTuris também realiza os eventos encabeçados pela prefeitura, e ainda administra o Parque Anhembi, o Autódromo de Interlagos, e o Terminal Turístico de Compras 25 de março.

Segundo Clemente (2016), a SPTuris, vem atuando com ações focadas no aumento do fluxo de turistas, em especial os estrangeiros, e para isso a gestão tem dedicado grande atenção na realização de eventos dos mais diversos segmentos. Desde festas de rua como Carnaval, Reveillon, Parada LGBTQIA+, e Virada Cultural, como também grandes eventos e feiras em espaços fechados, como o festival de música Lollapalooza, a feira de hotelaria Equipotel, e a Bienal do livro. A autora aponta essas ações como positivas, porém salienta que há necessidade de uma atuação mais ampla no território, buscando atingir uma maior parcela da população e posteriormente de turistas. (Clemente, 2016). Nesse ponto, seria importante pensar, por exemplo, a realização de grandes eventos em outras localidades da cidade, e assim distribuir os benefícios econômicos.

Para compreender como a SPTuris, junto com a Prefeitura Municipal, entende e vem desenvolvendo o turismo na cidade, iremos fazer um pequeno resgate das principais estratégias da gestão pública divulgados nos Planos Turísticos Municipais, que são criados para estabelecer políticas municipais de desenvolvimento do turismo na cidade. No ano de 1999 foi publicado o primeiro Platum - 1999/2001, que de forma geral apresentou dados sobre a atividade turística no Brasil e na cidade de São Paulo, e também propunha no seu quadro de metas, a valorização da atividade na cidade, que fosse revitalizado ou criado equipamentos e infraestruturas adequadas para eventos e atividades culturais, e ainda a criação de legislação adequada para o planejamento e gestão da atividade. (ANHEMBI TURISMO, 1999; p.64).

Nos documentos seguintes, Platum - 2001/2002, e Platum - 2002/2003, não houve nenhum destaque em relação ao primeiro, e seguiu-se a mesma linha de objetivos e metas, destacando o potencial da cidade para o turismo de negócios, e ações de marketing visando aumentar o número de turistas. (Carvalho, 2011). Já no Platum - 2004/2006 o objetivo do plano foi modificado, estabelecendo o propósito de “aumentar a qualidade de vida do paulistano pelo turismo, criando mais oportunidade de emprego e renda e melhorando a imagem da cidade e a autoestima de seus habitantes” (ANHEMBI TURISMO, 2003; p. 12 apud CARVALHO, 2011, p. 142). Vale citar, que nesse plano é incluído nas estratégias o

segmento de turismo cultural, porém, as principais ações se mantiveram na imagem de uma cidade globalizada e de negócios.

O documento seguinte, Platum - 2007/2010 se tornou um tanto controverso, segundo Carvalho (2011), pois traziam programas com lacunas e outras incompatibilidades na sua aplicação prática, além da falta de conhecimento, por parte do poder público, em relação a evolução do turismo na cidade. A autora ainda registra que o presidente da SPTuris no período, assinalava esse plano como uma gestão inovadora do turismo na cidade, sendo que “na verdade os documentos anteriores revelam uma continuidade de pensamento e propósitos, que [...] são uma adaptação de metodologia e abordagem já realizados em outras grandes cidades” (CARVALHO, 2011, p 148). Porém, vale salientar que o documento, além de trazer informações confusas e muito amplas, mantém a imagem da cidade como indulto dos investimentos e negócios globais no país, e fortalece as ações de gestão e organização desse nicho. Também é importante apontar, que nesse plano é discutido e apoiado a ideia de cluster turístico, que seria uma definição generalizante para a centralização de serviços e atrativos turísticos na cidade.

Por conseguinte, o Platum - 2011/2014 aborda como ações prioritárias, aquelas relacionadas a infraestrutura, sobretudo dos aeroportos (Guarulhos e Congonhas), e ainda a ampliação da segmentação turística na cidade. Embora, nos documentos haja de certa forma propostas direcionadas para outros nichos como cultura, e gastronomia, na prática os investimentos se resumem em ações pontuais e direcionadas ao nicho de negócios e eventos. Ainda encontra-se nesse plano, algumas considerações referentes às ações de planejamento e coordenação dos eventos relacionados a Copa das Confederações Fifa - 2013, e Copa do Mundo Fifa - 2014, na qual a SPTuris fez parte da composição do grupo de gestão junto com secretarias de diversas áreas. Nota-se que grande partes das ações, principalmente aquelas de ampliação e renovação de infraestruturas nos aeroportos, já apareciam nos contratos firmados entre os órgãos federais, estaduais, municipais e a Fifa.

Nesse âmbito, Carvalho (2011) conclui ressaltando a necessidade da gestão pública reavaliar o que ela entende por turismo na cidade de São Paulo. Na elaboração de políticas, o poder público não deve apenas se limitar a redigir novas metas e propósitos para o turismo, mas estabelecer uma nova estrutura e reavaliar periodicamente o desenvolvimento da cidade junto às estratégias e ações propostas, e especialmente criar formas de participação popular nas decisões.

O Platum que se seguiu foi o mais completo em relação aos anteriores, pois além de discutir formas de melhorar a institucionalização das políticas de turismo na cidade, também trouxe novos princípios relacionados a sustentabilidade socioeconômica e socioambiental, e ainda, acessibilidade e diversidade. Ainda sim, o Platum - 2015/2018 mantém o enfoque no papel de grande polo de negócios eventos que a cidade de São Paulo possui, e sua valorização como centro global na América Latina. Também vale ressaltar, que o conteúdo artístico apresentado nesse documento chama a atenção pela identificação visual definida para o turismo na cidade, inclusive a marca da cidade, que busca transparecer a diversidade cultural e social local.

Atualmente, estamos no período de troca de gestão, onde a recém instituída Secretaria Municipal de Turismo passa a atuar fortemente no âmbito de planejamento e coordenação da atividade, enquanto a SPTuris adquire um caráter voltado para a realização de eventos e feiras, além de trabalhar na divulgação da imagem turística da cidade. Essa definição de quem ficará responsável pelo o que, ainda não está muito clara, porém, devemos considerar que desde o primeiro Platum em 1999, e até o último, Platum - 2015/2018, a SPTuris esteve a frente do levantamento de dados e elaboração dos planos com o suporte da gestão municipal. Já no atual plano em vigência, Platum - 2019/2021, a Secretaria de Turismo é quem toma a frente desse documento e a SPTuris se coloca como apoio no levantamento de dados e informações, caracterizando o possível caminho que a gestão da atividade turística deve seguir nos próximos anos.

Vale relembrar, que iremos discutir como a gestão municipal atuou, em âmbito das políticas públicas de turismo, na região do bairro de Itaquera na Zona Leste, principalmente no período de realização dos eventos internacionais da Fifa em 2013 e 2014 e também das Olimpíadas de Verão no ano de 2016. Então, não é tão relevante para essa pesquisa discutir de forma mais detalhada as ações oriundas do Platum - 2019/2021. Ainda, por se tratar de um plano que está em andamento, fica difícil especificar aqui considerações em relação ao seu grau de importância, e em especial, considerando o gravíssimo momento social que estamos enfrentando em decorrência da pandemia mundial de covid-19, onde diversas ações práticas foram paralisadas em todos os âmbitos públicos e privados. Então, devemos apenas pontuar que o Platum - 2019/2021 é o único plano de diretrizes políticas voltadas especificamente para o turismo na cidade de São Paulo que estabelece dentre os seus eixos estratégicos de atuação, a descentralização do turismo no território.

4.2 O olhar para a Zona Leste

Um ponto de extrema importância para compreender o olhar da gestão municipal para a atividade turística em São Paulo, (aqui consideramos como gestão municipal do turismo a junção das ações da Prefeitura Municipal e seus órgãos, com as ações da SPTuris) são os materiais promocionais de divulgação da cidade e seus atrativos. Clemente (2016), salienta a diversidade de conteúdo encontrados nas Centrais de Informações Turísticas (CITs) espalhadas pela cidade, que contemplam “centros culturais, parques, museus, teatros, shows, peças de teatro, exposições de arte, opções gastronômicas, de compras e de atividades gratuitas e promocionais”. (CLEMENTE, 2016, p. 98-99). Porém, o que mais chama a atenção nesses materiais, é o grande nível de centralização dos atrativos e demais equipamentos no território.

A Zona Leste da cidade, até o ano de 2011, não havia estado no radar de desenvolvimento de ações direcionadas para o fomento da atividade turística, embora já possua desde antes desse período, importantes espaços que atraem visitantes para a região, como as unidades do SESC (Serviço Social do Comércio) nos bairros do Belém e Itaquera, além do clube CERET e do Parque do Carmo. Esses espaços atraem, além de residentes, visitantes de outras regiões da cidade e de cidades vizinhas, e se tornam referências em atividades de lazer. Além disso, pode ser citado os importantes eventos que ocorrem periodicamente na região, e que atraem um grande número de visitantes, como a Festa de São Gennaro da Mooca, e a Festa do Rosário no bairro da Penha.

É possível apontar como exceção, o mapa especial de atrativos turísticos da cidade de São Paulo divulgado em 2009 que trazia o Parque do Carmo como um atrativo turístico importante da cidade, como é apresentado na Figura 6. A Prefeitura junto com a SPTuris montou o Mapa das Sensações de acordo com opiniões da população, e tinha como objetivo principal, a indicação de pontos da cidade que remetesse as pessoas a sensações relacionadas a cada um dos sentidos (SPTuris, 2009), como olfato, visão, audição, e paladar, sendo que um total de 2.500 pessoas votaram nessa consulta online.

Figura 7 - Mapa das Sensações.



Fonte: SPTuris, 2009.

Nota-se que, o bairro mais a leste apresentado no mapa, é o Belém, que fica cerca de 18 km. de distância do Parque do Carmo (indicado no mapa, ao lado direito, com um ícone representando uma área verde, seguido de uma seta apontando a direção do local) que se localiza no bairro de Itaquera. Podemos identificar que além de não informar a distância a ser percorrida até esse atrativo e também à outros, o mapa reforça a ideia de centralização dos atrativos por toda a cidade, algo que já vinha sendo moldado pela gestão municipal a algum tempo, como vimos nos Platum's. Além de dar importância aos pontos turísticos marcantes na visão dos moradores e visitantes da cidade, não podemos desconsiderar que o número de participantes tenha sido pequeno, e que não se sabe o local de residência deles, abrindo brechas na composição deste mapa, como por exemplo a possibilidade do participante consultado ter apontado atrativos apenas em seu bairro e arredores.

Com isso, devemos reforçar que a Zona Leste da cidade nesse período não era compreendida como um território turístico, além de não aparecer de forma adequada nos materiais de divulgação, também não eram atribuídos projetos e ações de fomento da

atividade na região. Essa dinâmica se alterou a partir de 2011, quando a nova Matriz de Responsabilidade Fiscal dos investimentos para os eventos da Copa do Mundo Fifa - 2014 no Brasil, apontava a substituição do estádio do Morumbi como a sede da abertura e das partidas de futebol do evento na capital paulista, para o bairro de Itaquera onde seria construído um novo estádio para sediar os eventos. (CARVALHO; GAGLIARDI; 2015, p. 22). Além de uma mudança territorial, onde retira-se o estádio sede da região Oeste e o coloca no extremo Leste, também há uma radical mudança social e paisagística, pois diferente do bairro do Morumbi, o bairro de Itaquera possui uma população predominantemente de baixa renda, e com núcleos urbanos que se aglutinam entre diferentes formas de habitação, sobretudo em moradias populares.

Nos preparativos para recepcionar a Copa do Mundo Fifa - 2014, a SPTuris atuou na “contratação de serviços de planejamento, produção, execução e fiscalização de campanhas promocionais, ações e projetos estratégicos” (GAGLIARDI; CARVALHO, 2015, p.1), além de atuar na gestão dos fluxos de pessoas, na organização e decoração da cidade, e na realização dos eventos relacionados à competição. Ainda vale ressaltar que, os valores destinados a adequação da cidade para sediar o evento que foram divulgados na Matriz de Responsabilidade Consolidada, citavam a construção do estádio em Itaquera e intervenções viárias em seu entorno, além de ações de infraestrutura do turismo, que basicamente se resumiu na atuação da gestão pública nos processos de organização, divulgação, e controle dos eventos oficiais durante a competição. Segundo as autoras, as ações de infraestruturas urbanas planejadas pela gestão pública municipal para a região, foram baseadas em 3 motivações:

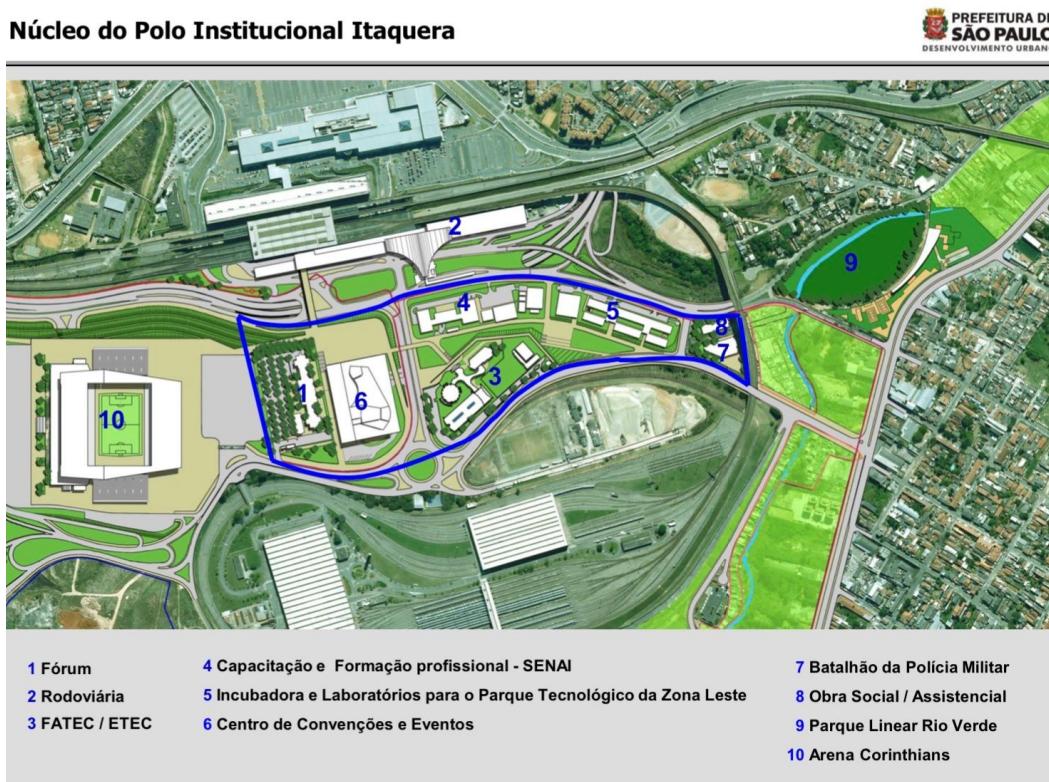
- 1-** Deslocar para a Zona Leste, mais precisamente para região de Itaquera, o desenvolvimento econômico associado à realização do megaevento;
- 2-** Fomentar a criação de novos empregos na região, a fim de diminuir o movimento de fluxo pendular entre os bairros mais afastados e o centro da cidade;
- 3-** Oportunidade de colocar em prática o plano de criação do Polo de Desenvolvimento Tecnológico de Itaquera. (GAGLIARDI; CARVALHO, 2015, p. 28).

Destas motivações, a que mais nos chama a atenção é a criação do Polo de Desenvolvimento Tecnológico de Itaquera, que segundo as autoras, já constava no Plano

Diretor Estratégico da cidade de São Paulo no ano de 2002. (CARVALHO; GAGLIARDI; 2015, p. 28). Esse projeto voltou a ser discutido nesse momento pela gestão pública, que o resgatou e readequou no ano de 2012, para incluir as ações e projetos urbanos de infraestrutura necessárias para atender as exigências da Fifa perante a realização dos eventos na nova arena.

O Polo Tecnológico, agora renomeado como Polo Institucional Itaquera, incluía a instalação de um Fórum, uma Rodoviária, uma ETEC/FATEC, uma unidade do SENAI, além de espaço para instalar uma incubadora e laboratórios do polo tecnológico. Ainda constava nesse projeto, um centro de convenções e eventos, batalhão da Polícia Militar, um espaço de assistência social, um parque linear, e o estádio. (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2012). O mapa divulgado neste plano, detalha a localização de cada unidade citada:

Figura 8 - Projeto de construção do Polo Institucional Itaquera



Fonte: PMSP, 2012.

A partir da definição desse projeto, tendo sua aplicação prática concebida através da realização da Copa em Itaquera, a região se estabeleceu como um novo nódulo central da cidade, e passou a receber políticas de incentivo fiscal como a lei nº 15.931/2013 (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013) que estabelece a isenção total de IPTU, e redução de outros

impostos para empresas que se instalarem na região, visando aquecer a economia local e criar novos empregos, sobretudo na área de serviços.

Nessa mesma perspectiva de valorização que Itaquera passou a vivenciar, Carvalho e Gagliardi (2015) questionam a veracidade desse desenvolvimento econômico atribuído a realização do megaevento, pois o projeto do polo, e inclusive a construção de um estádio de futebol, já estavam previstos nas políticas urbanas municipais destinadas para a região. Até mesmo as infraestruturas viárias que foram aprovadas na Matriz de Responsabilidade da Copa e desenvolvidas para atender a nova demanda de fluxos no entorno do estádio, já existiam no projeto “Operação Urbana Rio Verde Jacú” aprovado no ano de 2004. As autoras esclarecem que essa é uma estratégia que visa, além de ampliar a economia da região, introduzi-la na dinâmica do fluxo global de capital e renovar a imagem do entorno, até então deteriorada mediante a falta de investimento e infraestrutura básica, em virtude da visibilidade mundial decorrente do megaevento. Devemos salientar que até o ano de 2020, além do estádio, apenas o Parque Linear Rio Verde e a ETEC/FATEC tiveram suas obras finalizadas. Enquanto os outros prédios e instalações apontadas no projeto do Polo Institucional de Itaquera nem sequer saíram do papel.

A partir de 2015, a SPTuris buscou divulgar de forma mais intensa a atividade turística na cidade, e assim criou uma grande variedade de material que atribuía diversos olhares para a cidade e todos os equipamentos e serviços destinados aos visitantes. A Zona Leste, aparece em alguns desses materiais de forma mais acentuada que nos anos anteriores, e inclusive no tópico de roteiros por regiões da cidade, há um mapa específico da Zona Leste, que apresenta um total de 34 atrativos turísticos. A tabela a seguir traz esses atrativos, e os bairros que estão localizados.

Tabela 1 - Atrativos destacados no mapa turístico da Zona Leste.

ATRATIVO	BAIRRO	SEGMENTO
Catavento cultural	Centro (Brás)	Cultural
Arena Corinthians	Itaquera	Esportes
Museu da Imigração	Centro (Moóca)	Cultural
Mercado Municipal São Miguel Paulista	São Miguel Paulista	Gastronômico/Cultural
Parque Ecológico Vila Prudente	Vila Prudente	Meio Ambiente/Natural
Parque Linear Várzea do Tietê	Cangaíba	Meio Ambiente/Natural

Parque Ermelino Matarazzo	Ermelino Matarazzo	Meio Ambiente/Natural
Parque Ecológico do Tietê	Cangaíba	Meio Ambiente/Natural
Parque Ecológico Chico Mendes	Vila Curuçá	Meio Ambiente/Natural
Parque do Piqueri	Tatuapé	Meio Ambiente/Natural
Parque CERET	Anália Franco	Meio Ambiente/Natural e Cultural
Parque do Carmo	Itaquera/Parque do Carmo	Meio Ambiente/Natural e Cultural
Centro Cultural da Penha	Penha	Cultural
Centro Cultural Casa da Memória	Itaquera	Cultural
Escolas de samba	-	Cultural
Casa de Cultura Tatuapé	Tatuapé	Cultural
Centro de formação cultural Cidade Tiradentes	Cidade Tiradentes	Cultural
Projeto 4 km - Grafite no muro	Região da Radial Leste	Cultural
Estádio Juventus	Mooca	Esportes
SESC Belenzinho	Belém	Cultural
SESC Itaquera	Itaquera/Parque do Carmo	Cultural
Estádio Canindé	Canindé	Esportes
Parque São Jorge	Tatuapé	Cultural e Esportes
Memorial Penha de França	Penha	Cultural
Santuário Eucarístico da Penha	Penha	Religioso
Igreja San Gennaro	Moóca	Religioso
Igreja Nossa senhora do Bom Parto	Tatuapé	Religioso
Capela São Miguel Arcanjo	São Miguel Paulista	Religioso
Vila Zelina	Vila Zelina	Cultural
Vila Maria Zélia	Vila Maria Zélia	Cultural
Templo de Salomão	Brás	Religioso

Fonte: SPTuris, 2015.

É uma surpresa saber que a gestão municipal considera tantos atrativos na Zona Leste como turísticos, porém é necessário compreender como a SPTuris definiu esses locais, e quais foram os indicadores definidos para tal decisão.

Como já mencionado anteriormente, a gestão da atividade turística na cidade de São Paulo vem sofrendo uma mudança entre a SPTuris e a Secretaria de Turismo Municipal. Essa transferência vem ocorrendo desde 2018, e no meio desse processo, no início de 2019, entramos em contato com a SPTuris para compreender mais detalhadamente essas questões em relação à definição dos atrativos na Zona Leste. A então chefe de equipe, Elen Christina da Silva de Jesus, ao ser questionada sobre os indicadores utilizados para definir se um espaço está apto ou não para ser considerado um atrativo, esclareceu que o órgão “colabora na divulgação desses atrativos”, e que “são analisados itens como a preservação da identidade, programação, infraestrutura para receber visitantes, segurança, localização, entre outros.” E ainda salienta que, para que esses pontos sejam inseridos nos mapas de divulgação e promoção, alguns atrativos podem estar indicados no mapa, mesmo que não estejam territorialmente localizados na Zona Leste (SPTuris, 2019.), como podemos identificar no caso do Museu Catavento que se localiza na região central da cidade, no Parque Dom Pedro II, mas que aparece de forma recorrente como um atrativo do leste da cidade, assim como o Templo de Salomão, que está localizado no bairro do Brás, um território já absorvido pelo centro da cidade, porém que também é considerado como parte da Zona Leste.

Seguindo essa perspectiva, deve-se esclarecer que alguns desses atrativos, são realmente espaços importantes na história e cultura da cidade de São Paulo, embora com baixo nível de visitação e de conhecimento pela população local. Como o Centro Cultural e o Memorial localizados na Penha, além do Centro Cultural Casa da Memória no bairro de Itaquera. Por outro lado, alguns pontos como o Estádio Juventus e o Estádio Canindé¹³, nem sequer estão aptos a receber visitação guiada, sem contar que não possuem infraestrutura adequada e lutam para se manter como um equipamento esportivo. Esses espaços, como outros atrativos no mapa, devem ter sido definidos a partir da popularização do estádio em Itaquera, pois como aponta a chefe de equipe da SPTuris na entrevista, “os espaços podem ser incluídos conforme associação com a temática”, ou seja os estádios têm sido divulgados como atrativos de interesse turístico, em decorrência da promoção da nova atração esportiva na

¹³ Manutenção do estádio do canindé tem ajuda de torcedores. Disponível em: <https://globoesporte.globo.com/futebol/times/portuguesa/post/2020/07/17/opiniao-caninde-sera-usado-na-serie-a-1-gracas-a-torcida-da-portuguesa.shtml>. Acesso em 25.07.2020.

região, e não por estarem aptos a tal visitação. Podemos fazer esse paralelo, também na inclusão de diversos parques urbanos no mapa, que em grande parte atendem apenas aos moradores, e muitos deles possuem problemas de segurança, acessibilidade, e manutenção.

A problemática aqui, é a promoção de atrativos sem parâmetros de mensuração que poderiam definir a relevância do espaço para a atividade, tanto no que diz respeito aos fluxos de pessoas, quanto em relação à disposição de infraestrutura adequada. Pois, além de não articular as ações junto aos próprios atrativos e aos atores envolvidos, também sente-se falta da necessidade de estabelecer uma interação do atrativo com a história da cidade e principalmente com a região onde está situado, e não apenas inseri-lo no mapa como foi feito. Além disso, a movimentação de pessoas em grande parte desses espaços não constitui necessariamente uma potencialidade turística, mas sim uma ação relacionada ao lazer em nível local.

Quando questionada sobre isso, Elen explicou que não há uma integração entre os atrativos situados no mapa, e “que cabe a cada espaço, privado ou público, a competência de se manter ativo e despertar o interesse do público”, afirmando assim, a ideia de que os espaços foram inseridos no mapa da SPTuris sem fundamentação teórica e socioeconômica, visando apenas aumentar o número de atrativos na cidade e transmitir a ideia de promoção de um território integral, sem de fato articular ações em conjunto visando aumentar o fluxo de visitantes nesses espaços. Ainda quanto indagada se houve participação pública ou de alguma outra instância social opinando na formulação dos materiais de divulgação, Elen respondeu dando a entender que essas ações estariam a cargo da gestão pública, e portanto não caberia a SPTuris participar desses debates. Ela ainda complementa, frisando que estudos para viabilizar e implantar ações de melhorias da atividade turística na cidade, fica a cargo da recém criada Secretaria de Turismo. Porém, vale destacar que esse material promocional foi divulgado em 2015, três anos antes da criação da pasta de turismo no município.

Ainda devemos pontuar, que a Zona Leste também aparece nos roteiros temáticos ‘Faces’ e ‘Futebol’. Ambos apresentando um ou outro atrativo já divulgado no roteiro da região. O primeiro, trabalhando as origens da cidade de São Paulo, com atrativos que evidenciam a amplitude de culturas e de povos na cidade, com ênfase nas populações imigrantes. O segundo, diz respeito aos estádios de futebol e espaços que mostram a história do esporte na cidade, destaque para o estádio de Itaquera.

Embora a SPTuris promova um extenso número de atrativos na Zona Leste da cidade, não há conexão entre eles e nem se quer um roteiro estruturado pela região, e muito menos uma ferramenta de mensuração de visitantes nesses espaços. Ainda que seja uma ação que busque descentralizar a atividade turística na cidade, essa é uma tentativa falha e mal feita, pois como foi possível identificar, a gestão tem dificuldades em definir o que realmente é a Zona Leste, e ainda mais dificuldade em compreender as diferentes realidades presentes na região. Retomando Clemente (2016, p. 95), nota-se um baixo nível de ações de incentivo e participação dos residentes pela SPTuris. Nesse quesito, a autora completa:

Incluir o morador nas políticas de turismo desenvolvidas pode ser considerado um desafio e até uma provocação, mas tal problemática está inserida na dinâmica atual da sociedade, com centros urbanos cada vez mais populosos, evidente carência de estímulo em ações de participação e nenhuma motivação para vivência da própria cidade, carregada de problemas sociais e estruturais herdados de tempos passados. (CLEMENTE, 2016, p. 125).

Portanto, avaliando as ações mediadas pelo poder público junto com a SPTuris, julga-se a intensa valorização do espaço da cidade de acordo com o fluxo global de capital inserido mediado principalmente pela especulação imobiliária, como a principal estratégia de desenvolvimento utilizada. Essa estratégia pode ser identificada através da centralização de atrativos nas regiões onde esse fluxo de capital é mais intenso e lucrativo. Ainda, “o caráter empresarial da SPTuris denota um entendimento [...] econômico do turismo” (CLEMENTE, 2016, p. 125), justificando de certa forma, a falta de coerência e relevância nas ações de promoção destinada a Zona Leste, ampliando a centralização e diminuindo as sociabilidades dos residentes com a própria cidade.

Nessa mesma perspectiva, Teles (2017) aponta essa lógica do mercado globalizado como indutor da oferta de roteiros na cidade, segundo o autor, as principais agências e/ou operadoras que atuam na cidade operam roteiros que são procurados por turistas (Teles, 2017), e como em grande parte a promoção dos atrativos têm destacado os locais centralizados no quadrante Centro-Paulista-Berrini, a oferta se mantém concentrada nesta região. Essa conexão pode ser observada, ao analisarmos os passeios e roteiros ofertados pelas 27 agências de turismo receptivo da cidade que são apoiadas pela gestão municipal¹⁴ e impulsionadas no site oficial de promoção da cidade. Em uma busca simples em suas

¹⁴ CIDADE DE SÃO PAULO. **Agências de turismo receptivo.** Disponível em: <http://cidadedesaoporto.com/v2/planeje/agencias-landing-page/?lang=pt>. Acesso em: 15. Ago. 2020.

plataformas online, foi possível identificar que apenas 3 citam atrativos na Zona Leste da cidade em seus roteiros, embora não haja um roteiro temático na região.

Isso reforça as críticas de Clemente (2016) à gestão da SPTuris, por mais que a descentralização tenha sido incluída no atual Platum, não há ações efetivas de ampliação da infraestrutura e de promoção da atividade, sem contar a falta de incentivo à participação popular, e a baixa articulação com o *trade* da região. Por mais que o mapa de atrativos da Zona Leste exponha um grande e diverso número de locais a serem visitados, não há nenhuma ação concreta da gestão municipal do turismo que viabilize um maior fluxo de pessoas para esses locais.

No que diz respeito à importância, no campo do turismo, que a Zona Leste adquiriu após mediar a realização da Copa do Mundo Fifa - 2014 e ainda ser sede de algumas partidas de futebol das Olimpíadas de Verão Rio - 2016, devemos ressaltar que o grande marco para a cidade tem sido o estádio de futebol, que atualmente movimenta um grande fluxo de pessoas que se deslocam para o bairro de Itaquera nos dias que acontecem partidas de futebol. O estádio, está sendo enquadrado como um novo núcleo de eventos na cidade, se apoiando nas investidas de desenvolvimento do nicho de turismo de negócios e eventos que tem sido a prioridade desde os anos 90. (GAGLIARDI; CARVALHO, 2015, p. 41). Também deve-se salientar que o Terminal Rodoviário, previsto no projeto do Polo Institucional de Itaquera, até então não foi finalizado, e inclusive no momento de publicação deste trabalho suas obras se encontram paralisadas. Esse que seria o quarto Terminal Rodoviário de São Paulo, e deveria gerar um enorme fluxo de pessoas desafogando os terminais da Barra Funda e do Tietê.

As autoras ainda explicam que, o grande objetivo por trás das ações que vêm ocorrendo na Zona Leste, seria introduzir nesse território a Cidade Global até então centralizada. E Para isso, o incentivo tem se estabelecido na esfera do setor terciário, conquistando essa região através da rede de fluxos de bens, serviços, e pessoas. (GAGLIARDI; CARVALHO, 2015, p. 45). Objetivando em uma perspectiva de longo prazo, que a Zona Leste se torne um importante centro de captação de eventos, aliando as ações de renovação e ampliação dos equipamentos de mobilidade, a sua proximidade ao Aeroporto Internacional de Guarulhos, e principalmente a sua localização privilegiada em relação ao arco de cidades que fazem fronteira com esse extenso território. Assim, a região seria incluída na dinâmica do turismo de negócios e eventos que já reina na cidade.

Para que seja melhor compreendida essas intervenções públicas que ocorreram antes, durante, e após a competição, no item a seguir iremos nos debruçar na discussão das ações realizadas no bairro de Itaquera, na sua preparação para receber os eventos oficiais da Fifa, e a relevância dessas ações para o desenvolvimento do turismo na região. Buscando identificar qual o verdadeiro legado deixado para a população e para o turismo.

4.3 Itaquera e o legado da copa

As diversas intervenções que aconteceram no bairro de Itaquera nos períodos pré e pós Copa do Mundo, afetaram tanto o espaço físico como as práticas sociais que ocorrem na região. Com isso, buscou-se compreender como a gestão pública atuou nessa territorialidade no campo da atividade turística, e identificar qual o legado que os megaeventos deixaram.

Itaquera, historicamente é composta por uma população de classe baixa, que se aglomera em conjuntos habitacionais ou residências com pouca infraestrutura, como aponta Vasconcelos (2015). Os aspectos de formação social do bairro, segundo o autor, tem como base a junção de culturas dos povos que se assentaram nesta região, com ênfase para os imigrantes japoneses, e posteriormente a população nordestina. Após décadas de lutas sociais por infraestrutura básica de saúde, segurança, transporte, e educação, o bairro hoje se encontra como o núcleo central da região mais a leste, com a área de comércio e serviços em pleno crescimento. (VASCONCELOS, 2015, p. 73).

Como mencionado no item anterior, o bairro de Itaquera e a Zona Leste como um todo, não havia vivenciado ações políticas de fomento da atividade turística antes da realização da Copa do Mundo Fifa - 2014, mesmo com equipamentos que já eram relevantes para o lazer e o turismo da cidade. Porém, apenas após a confirmação de que o estádio sede dos eventos oficiais da Fifa seria construído em Itaquera, a gestão municipal do turismo ampliou (ou retomou) seu leque de desenvolvimento para a parte leste da cidade.

As ações que constavam na Matriz de Responsabilidade da Copa anexada a esse trabalho, firmada entre os governos Federal, Estadual, Municipal, e a Fifa, se dividem em diversos anexos que detalham as ações necessárias em cada cidade-sede em determinadas áreas de infraestrutura que deveriam ser realizadas. Em São Paulo, o documento destaca: as intervenções viárias no entorno da Arena Itaquera; a construção da Arena; obras nos

Aeroportos de Guarulhos e Viracopos; obras de adequação no Porto de Santos; ações de infraestrutura de telecomunicações e segurança; além das ‘ações de infraestrutura do turismo’.

Nesse último ponto, salientamos que essas ações foram mediadas principalmente pela SPTuris, junto com as secretarias municipais de segurança pública, saúde, e outras. Essas intervenções se deram no âmbito da gestão dos fluxos de pessoas tanto no acesso ao estádio, quanto nos diversos pontos da cidade onde ocorreu a transmissão de partidas e outras atividades relacionadas a Copa. A SPTuris atuou ainda no planejamento, organização, e gestão desses eventos oficiais, e na decoração da cidade. (Carvalho, 2011). A mesma autora ainda salienta que o órgão atuou na divulgação de atrativos da cidade, com ênfase na distribuição de materiais promocionais dos principais atrativos de São Paulo.

Mediante a grande experiência da SPTuris e da gestão pública municipal na realização de grandes eventos na cidade, o papel que coube a eles durante a realização da Copa do Mundo Fifa - 2014, e também na realização das partidas de futebol das Olimpíadas de Verão Rio - 2016, não foi um grande desafio no âmbito da operação de eventos. Até porque, a cidade de São Paulo recebe anualmente uma grande quantidade de eventos de grande porte como o Prêmio Internacional de Fórmula 1, a Parada LGBTQIA+, a Virada Cultural, o festival de Música Lollapalooza, e o cada vez mais crescente Carnaval de Rua. Todos esses eventos, cada um com sua devida proporção, ocorrem em dois ou mais dias, com um gigantesco fluxo de pessoas, e movimentando um enorme fluxo de capital. Necessitando de complexas intervenções públicas, organização de fluxos e mobilidades, e equipamentos públicos como ambulâncias e atendimento de emergência, além de segurança e policiamento, fazendo com que seja possível comparar a importância de cada um para a cidade, em relação a Copa do Mundo ou Olimpíadas.

No entanto, a importância do evento foi maior para o bairro de Itaquera. Esse se colocou como o centro das atenções, e viu, enfim, a gestão pública atuando de forma consistente na adequação de infraestruturas que possibilitam a melhoria da qualidade de vida da população periférica da cidade de São Paulo. Contudo, a gestão pública se concentrou apenas em organizar o bairro para receber os eventos, negligenciando a população e suas demandas mais latentes, como por exemplo, a moradia de qualidade reivindicada pela comunidade vizinha ao estádio, a Favela da Paz. Que desde o início das obras na região, tem sido ameaçada de remoção. (Rocco, 2015).

Então, podemos apontar que no âmbito da atividade turística e do lazer para a cidade, temos apenas o estádio como um legado relevante, sendo esse ainda um equipamento de exclusão, pois como aponta Vasconcelos (2015):

O estádio Itaquerão é por sua vez um objeto construído pelo homem que procura trazer o estigma de lazer e prazer para a sociedade, porém, tudo tem seu preço e seu uso não será designado necessariamente para a população local usufruir, mas seus malefícios sim, já que é a população local que irá arcar com as consequências de trânsito, tumulto no transporte público, violência e demais agravos da vida urbana. (VASCONCELOS, 2015, p. 76).

Ou seja, o estádio que poderia servir como um marco na luta pelo desenvolvimento da periferia nas ofertas de educação, cultura, e lazer de qualidade, possui uma característica restrita em relação ao contato com a população, atuando quase que estritamente no âmbito de uma sede esportiva privada. Barros e Gagliardi (2015) analisam esse ponto e vão além, identificando o legado da copa como “quase nulo, já que seus espaços, como as arenas, são agora usufruídos, em muitos casos, apenas pela iniciativa privada, no caso, os clubes de futebol.” (BARROS; GAGLIARDI, 2015, p. 77). Reforçando assim, o argumento de que a arena construída em Itaquera e suas obras de entorno foram estritamente motivadas para atender ao megaevento e a iniciativa privada envolvida, pois grande parcela da população não usufrui desses espaços como novos centros de lazer e convivência no bairro. Aliado a isso, Vasconcelos (2015) completa citando a separação que houve entre visitantes e residentes durante o próprio evento, pois o fluxo de torcedores que se deslocaram ao estádio, foi organizado para o menor contato possível com a população local. (Vasconcelos, 2015). Os moradores de Itaquera, sobretudo o morador de baixa renda, não participou da competição, não assistiu as partidas no estádio vizinho a sua casa, e não viu alterações relevantes no seu cotidiano.

Além disso, outros equipamentos que poderiam alavancar a economia da região através da atividade turística não saíram do papel, como é o caso do Terminal Rodoviário que teve suas obras iniciadas, mas posteriormente paralisadas. E ainda o centro de convenções, e o hotel que seriam implantados junto ao polo institucional que foi planejado para o entorno do estádio. A paralisação, ou falta de conclusão das obras previstas para atender a população, pouquíssimas foram finalizadas, podemos citar apenas o sistema viário que foi renovado, sobretudo para atender o fluxo de pessoas que chega e sai do estádio, e a construção da ETEC/FATEC, que ampliou a disponibilidade de ensino técnico e superior na região.

Essa posição da gestão pública em valorizar o estádio, em relação ao legado social que deveria ser deixado para o bairro de Itaquera, confirma a discussão levantada por Carvalho e Gagliardi (2015) quando apontam a intenção da gestão em posicionar a Zona Leste como um novo núcleo de recepção de eventos e negócios na cidade, ampliando a oferta da cidade globalizada. É possível identificar esse processo nos anos que se seguiram, onde a Zona Leste, sobretudo o bairro de Itaquera e vizinhança, começou a indicar uma expressiva valorização imobiliária. Vasconcelos (2015), aponta esse avanço como decorrência da construção do estádio, e que já é notório o aumento dos valores do solo, gerando assim resquícios de uma forte segregação social na região. Já era de se esperar que essa reprodução do capital no espaço pudesse gerar “valorização imobiliária e dos serviços de entorno como consequências inevitáveis, produzindo a expulsão da população.” (GAGLIARDI; CARVALHO; 2015, p. 34). Portanto, identifica-se falhas não apenas no campo do turismo, mas principalmente nas ações de aspecto social em Itaquera, que por conseguinte é a base necessária para que se obtenha uma gestão adequada da atividade turística em um território.

Mesmo após os eventos, e a confirmação de que Itaquera se estabelecia como um novo núcleo de comércio e serviços na cidade, atraindo novas empresas e ampliando (timidamente) a quantidade de empregos na região, as ações da gestão municipal do turismo se manteve concentrada no quadrante Centro-Paulista-Berrini, com exceção ao mapa temático que foi analisado no item anterior. A região do estádio, recebe um grande fluxo de pessoas quando ocorre algum evento na Arena, porém não nota-se o deslocamento de nenhuma CIT (Centro de Informações Turísticas) móvel pela região, como acontece em outras zonas da cidade, e ainda devemos pontuar que por maior que seja a quantidade de atrativos apresentados pela SPTuris na região leste da cidade, não há sequer uma CIT fixa nesse território. Sabe-se que “participantes de eventos e convenções, que dispõem de tempo adicional para explorar um destino, costumam se dirigir a centrais de informação buscando ‘o que há para ser visto’, ou seja, querendo saber que atrativos merecem ou justificam sua visita” (ALDRIGUI, 2017, p. 137), daí a importância desse suporte para a região de Itaquera. Vale ressaltar que a Zona Leste também não faz parte do roteiro de percurso do serviço de Ônibus Turístico lançado pela SPTuris.

Esses aspectos, junto ao histórico abandono por parte do poder público em relação às regiões periféricas mais afastadas do centro principal e do centro financeiro, nos faz colocar em dúvida a real motivação para criar o mapa temático da Zona Leste, e questionar se a

gestão pública realmente busca desenvolver a atividade turística nesse território e descentralizar a demanda de visitantes. Pois, não há ações concretas que viabilizem o desenvolvimento da atividade e sobretudo, não existem ações conjuntas com os equipamentos que a própria SPTuris promove nos materiais. A Zona Leste e sua população tem sido negligenciada há décadas, e principalmente os bairros mais na borda do território sofrem com a falta de políticas que possam ampliar a qualidade de vida, e a sociabilidade com seu próprio espaço. A atividade turística é uma ferramenta que pode ajudar nesse desenvolvimento sustentável, na geração de emprego e renda, sem ampliar as desigualdades e necessidades da população, como vem ocorrendo em decorrência das intervenções realizadas para a Copa do Mundo.

O planejamento da atividade turística tem sido discutido por diversos autores e teóricos, e alguns esbarram nessa problemática de gestão que encontramos na Zona Leste, como Richter e Richter (1985) citados por Gomes (2019), que enfatizam a importância da gestão pública de turismo na minimização de processos históricos de segregação e exclusão, mas lembram que essas ações quando má articuladas e planejadas em uma perspectiva que não agrega as reais necessidades da população local, podem agravar essas problemáticas. Ainda, quando lidamos com a falta de articulação do poder público com a gestão dos atrativos, Ignarra (2001) salienta que “a divulgação de determinados serviços não tem eficiência se não for precedida de uma promoção da localidade onde está situado aquele determinado serviço” (IGNARRA, 2001, p. 73), como foi possível identificar em algumas das ações da SPTuris na Zona Leste. Ou seja, um dos fatores que explicam essa inabilidade da gestão do turismo nas ações direcionadas à Zona Leste, tanto pela SPTuris, quanto pela Secretaria de Turismo Municipal, é um indicador da falta de planejamento do setor, principalmente quando analisamos os processos de segregação social e espacial que o bairro de Itaquera está enfrentando devido às ações do poder público ao viabilizar a realização da Copa do Mundo sem sanar os problemas básicos da região, apenas mascarando-os.

Hall (2001), também coloca o planejamento do turismo como uma ferramenta imprescindível para as gestões de ações em quaisquer âmbito territorial, e afirma que o planejamento “pode minimizar impactos potencialmente negativos, maximizar retornos econômicos nos destinos, e dessa forma, estimular uma resposta mais positiva por parte da comunidade [...]” (HALL, 2001, p.29), portanto a necessidade do planejamento turístico, sobretudo sustentável, é indiscutível para o fomento da atividade. Mas quando retomamos os

objetivos e estratégias presentes nos Platum's da cidade de São Paulo, a Zona Leste não é uma região a ser desenvolvida como um potencial turístico, e mesmo após a criação do material de divulgação da cidade em 2015, nenhuma ação foi identificada nesse setor, validando a ideia da inexistência de um planejamento ordenado para a região. O autor ainda complementa apontando que a divulgação e desenvolvimento da atividade são aspectos importantes do planejamento, porém deve estar integrado às políticas econômicas, ambientais, culturais e sobretudo sociais, para que seja possível qualificar esses processos através do planejamento do turismo. (Hall, 2001).

Quando se trata do fomento ao desenvolvimento do turismo, o poder público deve atuar em diversas frentes, mas além da promoção, as ações devem estar focadas principalmente na criação e manutenção dos atrativos, fornecimento de sinalização e informação turística, e na proteção do patrimônio natural e cultural. (Valls, 2006). O turismo tem o potencial de ajudar na preservação de patrimônios históricos e culturais da localidade, incluindo patrimônios materiais e imateriais. Dentre os principais atrativos da Zona Leste, a grande maioria se insere no nicho histórico-cultural, e portanto poderiam ter o turismo como uma ferramenta de preservação da sua própria história, principalmente diante das ofensivas que a Zona Leste tem sofrido pela especulação imobiliária atualmente, causando desapropriações e derrubando edificações históricas¹⁵.

Com isso, cabe à gestão pública rever seus objetivos no que diz respeito à descentralização, e ao planejamento sustentável do turismo na cidade de São Paulo, pois as estratégias não podem apenas ficar no papel. O propósito deste trabalho, é justamente problematizar essas ações que foram realizadas sem um hábil planejamento, e esclarecer que com o advento da realização da Copa do Mundo essas ações que enfim poderiam ser estruturadas e organizadas de forma sustentável e participativa no território, não ocorreram como o esperado, nem nos aspectos de infraestrutura básica para a população, e menos ainda na esfera do turismo.

O desenvolvimento do turismo se dá através da transversalidade de ações em diversas áreas da sociedade, e suas discussões devem seguir esse mesmo parâmetro, tendo sempre a participação popular como estrutura principal das decisões, pois a população pode ou não concordar com o avanço dessa atividade em seu território, mas para que essa decisão seja

¹⁵ **Expansão imobiliária na Zona Leste de São Paulo faz Vila Histórica desaparecer.** Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/09/expansao-imobiliaria-na-zona-leste-de-sp-faz-vila-historica-desaparecer.shtml>. Acesso em: 20.08.2020.

tomada é preciso a participação, e em especial a compreensão ampla dos efeitos que o turismo pode resultar. (Barros; Gagliardi, 2015). Nas ações da SPTuris na Zona Leste, essa participação é praticamente inexistente, e a tendência de valorização da região e inserção da mesma no campo do turismo de negócios e eventos abre as possibilidades para que essa participação seja cada vez mais restrita. Analisando esses pontos, Clemente (2016) salienta a necessidade de ampliar o olhar da gestão pública para o turismo, com o objetivo de minimizar as barreiras socioculturais e socioeconômicas presentes na região, utilizando o turismo como uma ferramenta de minimização dos impactos, e não como uma forma de potencializá-los.

Nesse quadro, para viabilizar uma maior conexão entre os atrativos, o poder público, e os visitantes da cidade, considera-se importante a criação de roteiros turísticos pela Zona Leste. Roteiros discutidos, planejados, e organizados pelos atores envolvidos, principalmente a população, e articulados entre si por meio do trabalho de promoção e divulgação. Essa é uma ação que visa fugir da abordagem restrita até então utilizada pela gestão pública, como apontada por Carvalho (2011), e moldar o turismo na Zona Leste através de suas características históricas e culturais, visando acima de tudo a valorização do patrimônio e a qualidade de vida da população local.

Em virtude da grande riqueza cultural que a região leste da cidade, e principalmente o bairro de Itaquera e vizinhanças, possuem, esse segmento deve ser considerado como base para o desenvolvimento do turismo nesse território, a fim de ampliar a conexão dos moradores com a história do bairro e o sentimento de pertencimento dos mesmos. Estabelece aqui como sugestão, a criação de roteiros que incluem as edificações históricas presentes na região, tombadas ou não, como a Casa de Cultura Raul Seixas, e o Casarão Sabbado D'Angelo. Em paralelo a isso, destacamos o coletivo Grupo Ururay, que atua há anos na Zona Leste fazendo levantamentos e ações de valorização dos patrimônios histórico-cultural presentes na região. Colocamos aqui como proposta a ser incluída em um futuro roteiro (ou roteiros) turístico na Zona Leste pela gestão municipal do turismo, alguns espaços históricos de extrema importância para a compressão da formação social da Zona Leste, em especial o bairro de Itaquera, que são destacados pelo coletivo em um documentário¹⁶ que visa discutir o patrimônio e os conflitos sociais presentes na periferia. São eles:

¹⁶ URURAY, Territórios de. **Territórios de Ururay (2016) - Mini-Documentário completo.** Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=w1BSlvUq2QI&feature=emb_err_woyt. Acesso em: 20.08.2020.

Tabela 2 - Lista de alguns patrimônios edificados da Zona Leste de São Paulo.

PATRIMÔNIO	SITUAÇÃO
Casa da memória	Espaço cultural, e de resgate da história de Itaquera.
Fazenda Morganti	Atual Casa de Cultura Raul Seixas, faz parte de um núcleo de casarões históricos que deram início a ocupação no bairro de Itaquera.
Casarão de Sabbado D'Angelo	Outro relevante casarão histórico em Itaquera, porém fechado e abandonado.
Casa do Tatuapé	Uma das primeiras habitações da Zona Leste, porém com o espaço também sem uso.
Sítio do Capão	Importante patrimônio da região do Anália Franco, porém sem uso e ainda por cima cobiçado pela especulação imobiliária.
Capela de São Miguel Arcanjo	Edifício histórico, construído por José de Anchieta e os primeiros Jesuítas, que subiam a serra para assentear posteriormente a vila de São Paulo. Importante ícone da cidade, principalmente por suas influências nordestinas no bairro.
Sítio Mirim	Parque de ruínas do que sobrou do casarão bandeirante localizado no sítio. Espaço aberto e sem manutenção ou preservação.
Fazenda Biacica	Casarão localizado em São Miguel, onde Mário de Andrade se estabelecia quando visitava a Capela de São Miguel. Destaque para as obras em azulejos que colorem o espaço, porém sem uso e fechado.
E.E. Nossa Senhora da Penha	Ícone arquitetônico, e de sociabilidade da região da Penha.
Igreja dos Rosários dos Homens Pretos da Penha	Igreja construída pelos escravos, e importante ícone na luta da população preta por acesso a religião e sobretudo à cidade.

Fonte: Documentário Territórios de Ururay.

O patrimônio material e imaterial da Zona Leste de São Paulo, não é tão conhecido pela população, porém vale destacar que com a criação da Jornada do Patrimônio pela Prefeitura Municipal, alguns desses espaços puderam ser inseridos na dinâmica de apropriação do espaço e atribuição de novos usos, e com isso foi evidenciado a grande riqueza histórico-cultural presente na região. Porém, é necessário a valorização desse patrimônio, pois há uma enorme chance dele ser apagado. É nessa perspectiva que colocamos como sugestão a discussão de criar um roteiro temático que inclua esses espaços na dinâmica de lazer da cidade. Pois assim, é possível aumentar a visibilidade e acima de tudo incluir a comunidade nas discussões de valorização histórico cultural da cidade.

Na possibilidade de articular ações que propiciem a criação desses roteiros, sugerimos esses relevantes patrimônios da Zona Leste, em contraste aos diversos espaços que foram apresentados pela SPTuris como possíveis atrativos turísticos da região, sem a menor conexão

com a história local ou simplesmente sem conexão social com a população. Porém, ressaltamos que não cabe a esse trabalho discutir a reabertura, ou refuncionalização desses espaços, mas sim ao poder público a partir de um planejamento ordenado e sustentável.

O objetivo dessa proposta, é indicar que há outras formas de pensar o turismo na Zona Leste de São Paulo sem o caráter de cidade globalizada que tem sido imposto na rabeira das ações destinadas a realização da Copa do Mundo. As características sociais da periferia de São Paulo atualmente, exige políticas de incentivo à educação de qualidade, a valorização cultural, a disposição de infraestrutura básica, e principalmente o combate a violência, tanto policial quanto do crime organizado. Nessa perspectiva, podemos colocar o turismo, não como uma panaceia que irá resolver todos esses problemas, mas como uma importante ferramenta de incentivo a valorização cultural, ao estabelecimento de novos serviços e comércios para a população, ao aumento de renda, e na perspectiva do turismo cultural sugerido, a possibilidade de proteger o patrimônio edificado e as práticas sociais históricas que compõem a formação da Zona Leste, como a cultura Nordestina, a cultura Negra, a cultura Italiana, a cultura do Funk, do Hip Hop, do Rap, que juntas a outras formas de costumes e saberes, caracterizam a região como um todo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse trabalho se propôs a discutir como a atividade turística foi introduzida na Zona Leste da cidade de São Paulo, com ênfase nas ações da gestão municipal do turismo para o desenvolvimento da atividade. Os objetivos gerais e específicos foram atingidos através das análises das ações que ocorreram na região, e também através de entrevista online com uma das chefes de equipe da SPTuris. Articulando essas ferramentas junto a uma extensa fundamentação teórica.

A investigação estabelecida, evidenciou o objetivo quase exclusivo por parte da gestão municipal do turismo (Prefeitura e SPTuris) nos últimos 30 anos, em difundir a atividade na cidade de São Paulo aliada aos processos de valorização econômica da mesma, estabelecendo a imagem de um intenso centro de negócios, de inovação, e de fluxo de capital. Nessa dinâmica, as ações de desenvolvimento do turismo se concentraram na realização de grandes eventos na cidade, inclusive esse quadro global impulsionou a cidade a se tornar a sede de abertura da Copa do Mundo Fifa - 2014 no Brasil.

A Zona Leste da cidade, que até o ano de 2010 não aparecia como uma região com potencial turístico na visão da gestão municipal, a partir do advento da realização da Copa do Mundo, essa região, mais precisamente o bairro de Itaquera, foi colocado em foco aos olhos dessa gestão. No âmbito das ações, identificou-se uma frágil compreensão em relação à divisão territorial da Zona Leste, apoiada em uma má distribuição de atrativos nos materiais divulgados, sem fundamentos ou planejamento ordenado. Ainda notou-se falhas na articulação e comunicação dentre os diversos atores conectados à atividade turística nesta região da cidade, como os próprios atrativos.

Nesse quadro, a pesquisa constatou que o real motivo para a atribuição da Zona Leste de São Paulo como um território viável para o desenvolvimento da atividade turística na cidade, se deu apenas após os Megaeventos que a cidade sediou. Porém, ainda assim, esse fomento não se caracterizou como um potencializador das particularidades locais e do sistema socioeconômico de Itaquera. Essa gestão do turismo serviu para iniciar um processo de adequação da Zona Leste como um todo, (tendo Itaquera como núcleo) para ser inserida no processo de fluxo globalizado, atraindo para a região, fortes movimentos de valorização do solo, ampliação da especulação imobiliária, e segregação social.

Dentre as ações voltadas para a infraestrutura de renovação e adequação territorial para viabilizar a realização desses eventos em Itaquera, a gestão municipal teve como foco as obras de construção do estádio de futebol e seu entorno, apoiando essas ações no até então engavetado, projeto municipal de construção do polo institucional de tecnologia, educação, e serviços, no mesmo local. Ou seja, de acordo com os trabalhos e demais documentos consultados, foi possível identificar que as ações realizadas em Itaquera já estavam programadas no Planejamento estratégico da cidade, porém nunca haviam saído do papel. Mediante a realização desses eventos, a gestão pública viu a oportunidade de aplicar esse projeto e elevá-lo como um possível legado que seria deixado para a população. Mas como vimos, a gestão desse processo em caráter segregacionista e de higienização da região, manteve as dinâmicas sociais da população local praticamente inalteradas, com possibilidades de aumento do preço do solo, e um agravamento dos processos especulativos.

No que diz respeito à atividade turística, o potencial que existe no bairro de Itaquera e na Zona Leste como um todo, praticamente não foi explorado. Tendo apenas como relevância e possível legado, a criação de um novo equipamento para a realização de eventos, o estádio. Esse, ainda que localizado em um bairro predominantemente de classe baixa, não ajudou na ampliação da qualidade de vida, e do acesso ao lazer e educação pela população local. Influenciando apenas o fluxo de visitantes que chega e sai do estádio em dias de partida de futebol. Confirmando o intuito da gestão municipal de transformar esse espaço em um novo sítio de realização de eventos corporativos e privados, incluindo esse território mais à leste na dinâmica global da cidade. Outro ponto que vale ser salientado, é a construção do terminal rodoviário que não foi finalizado, esse que deveria aumentar o fluxo de pessoas na região, e ampliar a oferta de mobilidade para a população local.

A falta de ações estruturadas e planejadas em conjunto com a população e com os demais atores sociais envolvidos na atividade turística da Zona Leste, fez com que esse território se colocasse a margem do desenvolvimento da atividade na cidade de São Paulo. E sobretudo após a criação da Jornada do Patrimônio em 2013, foi possível identificar a grande riqueza patrimonial presente nesses bairros que foram esquecidos pela gestão pública, tanto em âmbito de manutenção e preservação, quanto no fomento ao acesso e ao conhecimento pela população em geral. É a partir dessa discussão que evidenciamos a necessidade de defender a criação de um ou mais roteiros turísticos na Zona Leste, para que seja possível ajudar a preservar o patrimônio histórico-cultural material e imaterial da região, ampliar o

contato da população com a sua própria história, e ainda possibilitar o incremento socioeconômico na vida dessas pessoas.

Esse trabalho contribui para as discussões relacionadas ao planejamento turístico que evocam a atuação centralizada das ações públicas em caráter de desenvolvimento focado no capital e nos negócios, negligenciando a população local e suas singularidades culturais. Nesse cenário reitera-se a importância de manter essa linha de pesquisa em possíveis novos trabalhos que atuem nessa perspectiva de produzir e valorizar a cultura regional da Zona Leste de São Paulo através de roteiros, ou outras práticas sociais conectadas ao lazer e o turismo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALDRIGUI, Mariana. **Turismo urbano: um olhar para o quase invisível.** Revista do centro de pesquisa e formação, São Paulo. n. 4, p. 131-43, maio/2011.

ALLIS, Thiago. **Projetos urbanos e turismo em grandes cidades:** o caso de São Paulo. Tese (Doutorado de Planejamento urbano e regional). São Paulo, FAU/USP, 2012.

ALVES, Glória da A. **A segregação socioespacial na metrópole paulista.** GEOUSP: Espaço e Tempo, São Paulo, n. 29 - Especial, p. 33-42, 2011.

ANELLI, Renato. **Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo: das radiais / perimetrais do Plano de Avenidas à Malha perimetral PUB.** Revista Vitruvius, 2007. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259> Acesso em: 8. jun. 2020.

ANGIOLILLO, Francesca. **Expansão imobiliária na Zona Leste de São Paulo faz Vila Histórica desaparecer.** Disponível em:
<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/09/expansao-imobiliaria-na-zona-leste-de-sp-faz-vila-historica-desaparecer.shtml>. Acesso em: 20. Ago. 2020.

ANHEMBI TURISMO. **Plano Turístico Municipal 1999-2001.** São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo/Anhembi Turismo, 1999.

ANHEMBI TURISMO. **Plano Municipal de Turismo – Platum 2004/2006:**
 Impulsionando o Turismo na Cidade de São Paulo. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo/Anhembi Turismo, Julho de 2003.

APPLEYARD, Donald (org.). **The Conservation of the European City.** Cambridge: MIT Press, 1979.

AUGE, Marc. **Não-lugares:** introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas, SP: Papirus, 1994.

AZEVEDO, Aroldo Edgard de. **Subúrbios orientais de São Paulo.** Tese de Concurso à Cadeira de Geografia do Brasil. São Paulo, FFCL/USP, 1945.

BARRETTO, Margarita. **O imprescindível aporte das ciências sociais para o planejamento e a compreensão do turismo.** Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 9, n. 20, p. 15-29, outubro de 2003.

BARROS, Luciano V; GAGLIARDI, Clarissa M. R. **A copa do mundo no Brasil - entretenimento versus cidadania.** Revista Pauta Geral-Estudos em Jornalismo, Ponta Grossa, v. 2, n. 2, p. 73-87, jul/dez 2015.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida.** Rio de Janeiro, Zahar, 2001.

_____. **Turistas e vagabundos:** os heróis e as vítimas da pós-modernidade. In: O mal-estar da pós-modernidade. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.

BENEVIDES, Irene Porto; GARCÍA, Fernanda Ester S. **Imagens urbanas depuradas pelo turismo: Curitiba e Fortaleza.** In: RODRIGUES, Adyr (Org.). Turismo, Modernidade, Globalização. São Paulo: Hucitec, 1997, p. 66-79.

BENI, Mário. C. **Políticas e planejamento de turismo no Brasil.** São Paulo, Aleph, 2006.

_____. **Análise estrutural do turismo.** São Paulo. Senac, 2008.

BRASIL. Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade e legislação correlata.** Senado Federal, Brasília: DF, 2001.

BRITTO, Janaina; FONTES, Nena. **Estratégias para Eventos: Uma Ótica do Marketing e do Turismo.** São Paulo: Aleph, 2006.

BOHIGAS, Oriol. **Reconstrucción de Barcelona.** Barcelona, Mopu Arquitectura, 1985.

BONFIM, Izac de Oliveira B; BAHL, Miguel. **Aspectos urbanos e turismo.** In: BAHL, Miguel (Org.). Turismo e Sociedade: aspectos teóricos. São Paulo: All Print Editora, 2019, p. 93-112.

BORJA, Jordi; MUXÍ, Zaida. **El espacio público, ciudad y ciudadanía.** Barcelona, Electa, 2003.

BOTELHO, Adriano. **A Produção do Espaço Urbano e da Moradia através das práticas do setor imobiliário:** três casos paulistanos. Revista Cidades, São Paulo, v.4, n. 6, p. 11-43, 2007.

BOTTINI, Lucia Mamus; BATISTA, Roberto Leme. **O trabalho da mulher durante a revolução industrial inglesa (1780 a 1850).** Cadernos PDE, Paraná, v. 1, n. 1, p. s/n, Julho/2013.

BOULLÓN, Roberto. **Planejamento de espaço turístico.** Porto Alegre: Educs, 2002.

BURKART, Arthur. J; MEDLIK, Slavoj. **Tourism:** Past, Present and Future. Heinemann, London, 1981.

CARVALHO, Mariana. A. **Cidade Global, Destino Mundial:** turismo urbano em São Paulo. Tese (Doutorado em Geografia Humana), FFLCH/USP, São Paulo, 2011.

CARVALHO, Mônica de; GAGLIARDI, Clarissa M. R. **A cidade global avança sobre a cidade operária:** a recepção da copa do mundo em São Paulo. In: _____ (Org.). Megaprojetos, megaeventos, megalópole: a produção de uma nova centralidade em São Paulo. São Paulo: Editora Olho D'água, 2015, p. 19-34.

CASTELLS, Manuel. **La cuestión urbana.** España: Siglo veintiuno, ed. 15, 1974.

CERQUEIRA, Eugenia D. V. **A evolução das formas de gentrificação:** estratégias comerciais locais e o contexto parisiense. Cad. Metropolitano, São Paulo, v. 16, n. 32, p. 417-436, nov/2014.

CERQUEIRA, Liz R. **O segmento do turismo de negócios e eventos como estratégia competitiva para os destinos turísticos do Brasil:** perspectivas e desafios. In: V Seminário

ANPTUR, 2008, Belo Horizonte. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2008. p. 01-13.

CIDADE DE SÃO PAULO. **Lei no 13.430, de 13 de setembro de 2002.** Plano Diretor Estratégico Municipal. São Paulo: Câmara Municipal, 2002.

CIDADE DE SÃO PAULO. **Lei no 15.931, de 20 de dezembro de 2013.** Programa de incentivos fiscais para prestadores de serviços em região da Zona Leste do município de São Paulo. São Paulo: Câmara Municipal, 2013.

CIDADE DE SÃO PAULO. **Lei no 16.974, de 23 de agosto de 2018.** Criação da Secretaria municipal de turismo, além de suas competências e atribuições definida por lei. São Paulo: Câmara Municipal, 2018.

CIDADE DE SÃO PAULO. **Agências de turismo receptivo.** Disponível em: <http://cidadedesaopaulo.com/v2/planeje/agencias-landing-page/?lang=pt>. Acesso em: 15. Ago. 2020.

CIDADE DE SÃO PAULO. **Conselho municipal de Turismo - COMTUR.** Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/turismo/participacao_social/index.php?p=273509. Acesso em: 15. Ago. 2020.

CLEMENTE, Ana Cristina F. **Política pública de turismo:** programas e ações de lazer do órgão oficial de turismo da cidade de São Paulo. Dissertação (Pós-graduação em Turismo), EACH/USP, São Paulo, 2016.

COOPER, Chris, et al. **Turismo, Princípios e práticas.** Porto Alegre: Bookman, ed. 3, 2007.

CORIOLANO, Luzia Neide M. T. **Da sedução do turismo ao turismo de sedução.** In: RODRIGUES, Adyr (Org.). Turismo, Modernidade, Globalização. São Paulo: Hucitec, 1997, p. 119-135.

CORRÊA, Roberto. L. **O espaço urbano.** São Paulo, Ed. Ática, 2004.

DIAS, Reinaldo. **Planejamento turístico.** São Paulo, Manole, 2003.

DIAS, Marina S; ESTEVES JR. Milton. **O espaço público e o lúdico como estratégias de planejamento urbano humano em:** Copenhague, Barcelona, Medellín e Curitiba. Cad. Metropolitan, São Paulo, v. 19, n. 39, pp. 635-663, maio/ago 2017.

DEL RIO, Vicente. **Revitalização de centros urbanos:** o novo paradigma de desenvolvimento e seu modelo urbanístico. Prog. de Pós-Grad - FAU-USP. n. 4, p. 53-64, 1993.

DOMÍNGUEZ, Alan. **Turismofobia, ou o turismo como fetiche.** Revista do Centro de Pesquisa e Formação SESC, vol. especial, maio, 22-30, 2018.

EDWARDS, D.; GRIFFIN T.; HAYLLAR B. **Urban tourism research:** developing an agenda. Annals of Tourism Research. v. 35, n. 4, 2008, p. 1032-1052.

FERREIRA, Waldmir Assis Freitas, et al. **O fenômeno da urbanização com o advento da revolução industrial e a promoção da saúde no espaço urbano.** Anuário da produção Acadêmica Docente, v. 5, n. 14, 37-55, 2011.

FRANÇA, Jessika Paiva. **Lazer, Turismo e urbano:** a reconversão portuária na cidade de Santa Fé, Argentina. Revista Turismo em Análise. vol. 7, n. 2, p. 299-322, agosto/2016.

FREIRE-MEDEIROS, Bianca. **Gringo na laje.** Rio de Janeiro: FGV, 2009.

G1. Trem para o Aeroporto de Guarulhos Começa a funcionar depois de 14 anos de atraso. Disponível em:

<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/trem-para-o-aeroporto-de-guarulhos-comeca-a-funcionar-apos-13-anos-de-espera.ghtml>. Acesso em: 15. Ago. 2020.

GAGLIARDI, Clarissa M. R. **Turismo, cidade e patrimônio na contemporaneidade.** Revista Turismo e Desenvolvimento, n. 26, p. 113-125, 2016.

GAGLIARDI, Clarissa M. R; CARVALHO, Mônica de. **Setor de turismo como indicador da reconfiguração metropolitana de São Paulo.**

In: _____ (Org.). Megaprojetos, megaeventos, megalópole: a produção de uma nova centralidade em São Paulo. São Paulo: Editora Olho D'água, 2015, p. 35-51.

GEHL, Jan; GEMZOE, Lars. **Novos espaços urbanos.** Barcelona, Gustavo Gili, 2002.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas.** São Paulo, Perspectiva, 2013.

GESSAT, Rachel. Autor. **1871: A Comuna de Paris.** Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/1871-a-comuna-de-paris/a-483988>. Acesso em: 15. Mai. 2020.

HALL, Colin Michael. **Planejamento turístico:** políticas, processos, e relacionamentos. São Paulo, Contexto, 2001.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes:** do direito à cidade à revolução urbana. Tradução Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE), Censos demográficos. **Histórico Demográfico da Cidade de São Paulo.** Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php. Acesso em: 11. jul. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE), Censos demográficos. **População censitária e projeções populacionais:** Município de São Paulo, Regiões e distritos Municipais. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/urbanismo/infocidade/htmls/7_populacao_censitaria_e_projecoes_populac_2008_10573.html. Acesso em: 19. jun. 2020.

INFOpedia. **Edifício - Dicionário infopédia da Língua Portuguesa.** Porto: Porto Editora, 2003-2020. Disponível em: <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/edificio>. Acesso em: 10 Mai. 2020.

IGNARRA, Luiz R. **Fundamentos do turismo.** São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2001.

JUDD, Dennis R. **El turismo urbano y la geografía de la ciudad.** Revista eure, v. 24, No 87, p. 51-62, Santiago de Chile, set/2003.

KARA JOSÉ, Beatriz. **A popularização do centro de São Paulo:** um estudo de transformações ocorridas nos últimos 20 anos. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), FAU/USP, São Paulo, 2010.

KOGA, Dirce. **Dinâmicas socioterritoriais da Zona Leste de São Paulo a partir do censo 2010.** In: CARVALHO, Mônica de; GAGLIARDI, Clarissa M. R. (Org.). Megaprojetos, megaeventos, megalópole: a produção de uma nova centralidade em São Paulo. São Paulo: Editora Olho D'água, 2015, p. 71-88.

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do Turismo:** para uma nova compreensão do lazer e das viagens. Tradução Contexto Traduções. São Paulo: Aleph, 2001.

KUSHANO, Elizabete Sayuri; FILIPPIM, Marcos Luiz. **Aspectos sociais do turismo.** In: BAHL, Miguel (Org.). Turismo e Sociedade: aspectos teóricos. São Paulo: All Print Editora, 2019, p. 53-74.

LAGE, Beatriz H. G. (Org.). **Turismo, Hotelaria & Lazer.** São Paulo: Atlas, 2004.

LANGENBUCH, J. R. **Depoimento.** Espaço e debates: Revista de estudos regionais e urbanos, São Paulo, n. 42, 2001, pp. 85-91.

LAW, C. M. **Urban tourism:** the visitor economy and the growth of large cities. 2. ed. Londres, Continuum, 2002.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana.** Tradução Sérgio Martins. 3. ed. Belo Horizonte: Humanitas, 2008.

LIKORISH, Leonard. J; JENKINS, Carson. L. **Introdução ao turismo.** Campus, Rio de Janeiro, 2000.

LIMA, Elaine Carvalho De; NETO, Calisto Rocha De Oliveira. **Revolução Industrial:** considerações sobre o pioneirismo industrial inglês. Revista Espaço Acadêmico, v. mensal, n. 194, 102-113, Julho/2017.

LIMA, Rosineide M. de; et al. **O turismo de negócios da cidade de São Paulo:** Políticas públicas e investimentos no período 2007/2014. Revista E. de Adm. e Turismo, v. 9, n. 5, p. 1033-1049, jul-dez/2016.

LOPES JR., Wilson M; SANTOS, Regina Célia B. dos. **Reprodução do espaço urbano e a discussão de novas centralidades.** Revista Raega, Curitiba, n. 19, p. 107-123, 2010.

LUCHIARI, Maria.T.D.P. **Urbanização turística:** um novo nexo entre o lugar e o mundo. In: LIMA, L.C. (org.). Da cidade ao campo: a diversidade do saber fazer turístico. Fortaleza: UECE, p. 15-29, 1998.

LUCHIARI, Maria. T. D. P. **Urbanização turística:** um novo nexo entre o lugar e o mundo. In: LUCHIARI, M. T. D. P.; SERRANO, C.; BRUHNS, H. T. (orgs.). *Olhares contemporâneos sobre o turismo*. Campinas, São Paulo: Papirus, p. 105-130, 2000.

MACCANNELL, Dean. **The Tourist:** a new theory of the leisure class. Macmillan, London, 1970.

MARICATO, Ermínia. **Globalização e política urbana na periferia do capitalismo.** Revista VeraCidade, v. mensal, n. 4, 01-25, Março/2009.

MATOS, Odilon Nogueira De. **São Paulo no século XIX.** Universidade de São Paulo - FAU, Setor de Publicações, 1969.

MINISTÉRIO DO TURISMO (MinTur) (Org.). **Anuário estatístico de turismo 2020:** ano base 2019. Brasília - DF: Ministério do Turismo, v. 47, abril/2020.

MOLINA, Sergio. **O Pós turismo.** São Paulo: Aleph, 2003.

MOREIRA DE CARVALHO, Inaiá Maria. **Capital imobiliário e desenvolvimento urbano.** Caderno CRH, v. 26, n. 69, 545-462, set-dez/2013.

MULLINS, Patrick. **Tourism urbanization.** International Journal of urban and regional research, v. 15, n. 3, p. 326-42, 1991.

NASCIMENTO, Luis. Opinião: **Canindé será usado na série A1 graças a torcida da Portuguesa.** Disponível em:
<https://globoesporte.globo.com/futebol/times/portuguesa/post/2020/07/17/opiniao-caninde-sera-usado-na-serie-a1-gracas-a-torcida-da-portuguesa.ghtml>. Acesso em: 25. Jul. 2020.

NERY, Marcelo Batista; SOUZA, Altay Alves Lino de; ADORNO, Sergio. **Os padrões urbano-demográficos da capital paulista.** Revista de Estudos Avançados - USP Cidades Globais, v. 33, n. 97, p. 5-36, 2019.

NEVES, Sandro Campos. **Aspectos culturais do turismo.** In: BAHL, Miguel (Org.). Turismo e Sociedade: aspectos teóricos. São Paulo: All Print Editora, p. 35-52, 2019.

OLIVEIRA, Elisângela Magela. **Transformação no mundo do trabalho, da revolução industrial aos nossos dias.** Caminhos da geografia, v. mensal, n. 6, p. 84-96, Fev/2004.

OLIVEIRA, Felipe Vieira de. **Itaquera para quem?** Projetos urbanos e mudanças socioespaciais na periferia de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Mudança Social e Participação Política) – EACH, USP, São Paulo, 2015.

_____. **Urbanização e formação socioespacial da Zona Leste da cidade de São Paulo:** aspectos históricos e forma urbana. USJT - Arq.urb, n. 17, p. 4-21, set-dez/2016.

OLIVEIRA, Lisiane P. Silva, et al. **A reorganização urbana das metrópoles periféricas a era da financeirização global do capital.** Revista de Direito da Cidade, v. 8, n. 4, p. 1495-1515, 2016.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE TURISMO (OMT). **Glossário de termos.** Disponível em: <https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos>. Acesso em: 27 Mai. 2020.

ONU News. **ONU prevê que cidades abriguem 70% da população mundial até 2050.** Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2019/02/1660701#:~:text=Segundo%20a%20ONU%2C%20atualmente%2055,implementando%20processos%20de%20pol%C3%ADticas%20descentralizada>. Acesso em: 23. 07. 2020.

PAES, Maria Tereza Duarte. **Gentrificação, preservação patrimonial e turismo:** os novos sentidos da paisagem urbana na renovação das cidades. Geousp – Espaço e Tempo (Online), v. 21, n. 3, p. 667-684, dez. 2017.

PEARCE, Douglas. **Un Esquema Integrador para la investigación del turismo urbano.** Annals of Tourism Research en Espanhol. Universitat de les Illes Balears. v. 3, n. 2, p. 340-363, 2001.

PETRONE, Pasquale. **A cidade de São Paulo no século XX:** São Paulo transforma-se em metrópole industrial. Revista de História, São Paulo, v. 6, n. jan/jun 1955, p. 127-170, 1955.

PEREIRA, Luis Andrei Gonçalves; MORAIS, Sandra Dalvi Quintaes De; FERREIRA, William Rodrigues. **A geografia dos transportes na organização do espaço urbano:** mobilidade e acidentes de trânsito. Caminhos da geografia, v. 13, n. 42, p. 240-257, Junho/2012.

PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS. **Programa Cidades sustentáveis**, Disponível em: <https://www.cidadessustentaveis.org.br/institucional/pagina/pcs>. Acesso em: 15. Mai. 2020.

RAMOS, Leonardo. **Turismo internacional ultrapassa 1.3 bilhão de chegadas.** Panrotas, 2018. Disponível em:
https://www.panrotas.com.br/mercado/pesquisas-e-estatisticas/2018/08/turismo-internacional-ultrapassa-13-bilhao-de-chegadas_158239.html Acesso em: 10. Jun. 2020.

REIS, Nestor Goulart; BRITO, Monica Silveira (colab). **Dois séculos de projetos no estado de São Paulo:** Grandes obras e urbanização. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial, 2010.

REIS, Ana Carla F; KAGEYAMA, Peter. (org). **Cidades criativas:** perspectivas. São Paulo, Garimpo Soluções, 2011.

REJOWSKI, Mirian (org.). **Turismo no percurso do tempo.** São Paulo, Aleph, 2008.

RESENDE, L; FERREIRA, W. R. **Mobilidade urbana:** diferentes visões de apropriação do espaço. In: RAMIRES, J. C. L; PESSOA, V. L. S (Org.). Geografia e pesquisa qualitativa: nas trilhas da investigação. Uberlândia: Assis, 2009.

RICHTER, L. K; RICHTER, W. L. **Policy Choices in South Asian Tourism Development.** Annals of Tourism Research, v. 12, n. 2, p. 201-217, 1985.

ROCCO, Marcelo. **Pelos olhos infantes:** quando a criança pode falar. In: CARVALHO, Mônica de; GAGLIARDI, Clarissa M. R. (Org.). Megaprojetos, megaeventos, megalópole: a produção de uma nova centralidade em São Paulo. São Paulo: Editora Olho D'água, 2015, p. 147-159.

RODRIGUES, Adyr B. **Turismo e Geografia:** Reflexões teóricas e enfoques regionais. São Paulo, Hucitec, 1999.

RODRIGUES, Carlos Eduardo; MACEDO, Lidiane A. **A construção da sociedade ocidental:** disciplina, trabalho, tempo e o desenvolvimento da vida urbana. Revista Espaço Acadêmico, v. mensal, n. 152, p. 56-66, Janeiro/2014.

ROLNIK, Raquel. **São Paulo.** São Paulo: Publifolha, 2012.

ROLNIK, Raquel; FRÚGOLI JR, Heitor. **Reestruturação urbana da metrópole paulistana:** A zona leste como território de rupturas e permanências. São Paulo. Cadernos Metrópole n. 6, 2001.

ROSCOCHE, Luiz. F. **Turismo no meio urbano e a segregação socioespacial:** revisitando problemáticas. Turismo & Sociedade. v. 6, n. 4, p. 814-834, 2013.

_____. **Trabalho, Lazer e Religião.** LICERE - Revista Do Programa De Pós-graduação Interdisciplinar Em Estudos Do Lazer, v. 19, n. 2, p. 388-420, 2016.

SAMPAIO, Aíla Maria Leite. **Círculo fechado, de Ricardo Ramos:** a cidade como cenário de automação e incompletude do ser. Revista de Letras, v. 1/2- jan/dez, n. 26, p. 88-92, 2004.

SANTOS, Milton. **Desenvolvimento econômico e urbanização em países subdesenvolvidos:** os dois sistemas de fluxo da economia urbana e suas implicações espaciais. Boletim Paulista de Geografia, v. mensal, n. 53, p. 36-55, Fev/1977.

_____. **A urbanização brasileira.** São Paulo: HUCITEC, 1993.

_____. **Metamorfoses do Espaço Habitado.** São Paulo: HUCITEC, ed. 5, 1997.

_____. **Por uma outra globalização:** do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, ed. 10, 2003.

SANTOS, Giovanna C. dos; OLIVEIRA, Frederico F. de; REIS, Jarlene R. **Turismofobia e os impactos econômicos do turismo nos discursos midiáticos do jornal “El País”.** Rev. Eletrônica: Tur. e Sociedade - UFPR. Curitiba, v. 12, n. 3, p. 36-56, set/dez. 2019.

SANZ, Elena P. **El turismo urbano como agente de transformacion del “producto ciudad”.** Trabajo final del master (Master de Arquitectura Avanzada, paisaje, diseño, y urbanismo) – Escuela técnica superior de arquitectura, Universidad Politécnica de Valencia, Valencia, 2015.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de. **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, Polo institucional Itaquera:** Diretrizes de projeto urbanístico (Revisão e compatibilização - Copa 2014). São Paulo, 2012.

SÃO PAULO TURISMO. **PLATUM 2007-2010 – Plano de Turismo Municipal:** Cidade de São Paulo. São Paulo: São Paulo Turismo, 2007.

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

SÃO PAULO TURISMO. **PLATUM 2015-2018 – Plano de Turismo Municipal:** Cidade de São Paulo. São Paulo: São Paulo Turismo, 2015.

SCHEID, Cintia M. **O impacto da globalização na elaboração de políticas públicas urbanas:** uma possibilidade de aproximar a cidade à cidadania. In: XVI Congresso Nacional do CONPEDI, 2007, Belo Horizonte. Anais do XVI Congresso Nacional do CONPEDI (Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito), 2007, 1390-1407.

SECRETARIA MUNICIPAL DO PLANEJAMENTO. **Cadastro de referências urbanas:** Zona Leste. Série Documentos, São Paulo, 1985.

SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO. **PLATUM 2015-2018:** perspectiva 2030. São Paulo: Secretaria Municipal de Turismo/São Paulo Turismo, 2019.

SILVA, Carlos Henrique Costa da. **O turismo e a produção do espaço:** Perfil geográfico de uma prática espacial. Geografia Ensino e Pesquisa, v. 16, n. 2, p. 47-63, maio/ago. 2012.

SINGER, Paul. **O uso do solo urbano na economia capitalista.** In: Maricato, E. A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial. 2^a edição. São Paulo: Editora Alfa-Omega, p. 21-39, 1982.

SMITH, Neil. **New urban frontier:** gentrification and the revanchist city. London, Routledge, 1996.

SPIROU, C. **Urban tourism and urban chance:** cities in a global economy. Nova York, Abindgon: Routledge, 2011.

TELES, Reinaldo M. de Sá. **Turismo urbano na cidade de São Paulo:** a importância de alguns segmentos e seus reflexos na configuração do espaço. Rev. Turismo em Análise, v. 118, n. 12, p. 184-196, novembro 2007.

THERBORN, Goran. **Globalização e desigualdade:** questões de conceituação e esclarecimentos. Porto Alegre: Sociologias, v. 3, nº 6, p. 122-169, Jul/Dez de 2001.

TYLER, Duncan; GUERRIER, Yvonne; ROBERTSON, Martin (orgs.). **Gestão do turismo municipal:** teoria e prática de planejamento turístico nos centros urbanos. (trad. Gleice Guerra). São Paulo, Futura, 2001.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godói. **O turismo no espaço globalizado.** In: RODRIGUES, Adyr (Org.). Turismo, Modernidade, Globalização. São Paulo: Hucitec, p. 17-35, 1997.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godói. **A sociedade pós-industrial e o profissional em turismo.** Campinas, SP: Papirus, 1998.

URURAY, Territórios de. **Territórios de Ururay (2016) - Mini-Documentário completo.** Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=w1BSIvUq2QI&feature=emb_err_woyt. Acesso em: 20.08.2020.

URRY, John. **O olhar do turista.** São Paulo, SP: Editora Studio Nobel/SESC, 2001.

VALLS, Josep-Francesc. **Gestão integral de destinos turísticos sustentáveis.** Rio de Janeiro: FGV, 2006.

VARGAS, Heliana. C. **Turismo e valorização do lugar.** Rev. Tur. em Análise, São Paulo, v. 9, n 1, p. 7-19, maio/1998.

VASCONCELOS, Daniel B. A. **A copa do mundo de 2014 na cidade de São Paulo:** as transformações na estrutura urbana de Itaquera. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), FFLCH/USP, São Paulo, 2015.

VIANA, Diego, Editor. **Além dos remédios:** local onde você mora pode aumentar o risco de morte. UOL, 2020. Disponível em:
<https://www.uol.com.br/vivabem/noticias/redacao/2020/04/27/alem-dos-remedios-local-onde-voce-mora-pode-aumentar-o-risco-de-morte.htm>. Acesso em: 01. mai. 2020.

VIANNA, Andrea de Albuquerque. **Turismo e conflitos urbanos:** uma história que ninguém quer contar. Natal, RN : EDUFRN, 2017.

VILLAÇA, Flávio. **O espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, ed.1, 2001

_____. **São Paulo:** segregação urbana e desigualdade. Estudos Avançados, v. 25, n. 71, p. 37-58, 2011.

VINUESA, Miguel A. T. **Turismo y desarrollo sostenible en las ciudades históricas.** In: AAVV: La Conservación Como Factor De Desarrollo En El Siglo XXI. Fundación Del Patrimonio Histórico De Castilla Y León, simposio internacional, Valladolid. p. 279-289, 1998.

YÁZIGI, Eduardo. **Esse estranho amor dos Paulistanos:** requalificação urbana,

cultura e turismo. Global Editora: São Paulo, 2006.

APÊNDICE 1:

Questionário aplicado à SPTuris

Pesquisa de Campo - SPTURIS

Data:

Entrevistado:

Permissão para gravar: sim () não ()



Em relação aos atrativos turísticos localizados na zona leste da cidade de São Paulo, definidos oficialmente pela SPTURIS.

9) O que esses atrativos podem agregar ao turismo da cidade de São Paulo, nos próximos anos?

1) Quais são os indicadores usados para definir qual espaço está apto a ser um atrativo turístico?

10) É possível elencar os principais atrativos localizados na zona leste?

2) Como é o processo de decisão? Equipe, pesquisas, e período?

3) Como é feito a fiscalização desses atrativos?
Como é feito a mensuração de qualidade e resultados?

4) Qual a relação entre os atrativos? Qual o ponto em comum entre eles além do espaço geográfico, para ser estabelecido um roteiro?

5) Há algum tipo de consulta à comunidade local, para saber se querem esse fluxo de pessoas nesses atrativos e bairros?

6) Qual o grande objetivo da SPTURIS em promover essa região da cidade?

7) Qual a relação entre a Spturis e os outros órgãos públicos nessas definições de atrativos? (Secretaria do Meio ambiente responsável pelos parques municipais e Secretaria da cultura)

8) Desde a implantação do roteiro temático na Zona Leste, vocês identificaram algum resultado, positivo ou negativo?

APÊNDICE 2:

Respostas obtidas através de email



Gmail

G. Junior <gilberto.jsn95@gmail.com>

PESQUISA ACADÉMICA

Elen Cristina de Jesus Andrade <elenchristina@spturis.com>
 Para: "G. Junior" <gilberto.jsn95@gmail.com>, Fernanda Ascar de Albuquerque Abranches Oda <fernanda@spturis.com>

12 de fevereiro de 2019 13:24

Olá Gilberto,

Tudo bem?

Recebi suas perguntas e tentei sintetizar as respostas, seguem abaixo.

Espero que ajude!

Caso prefira, podemos falar telefone. Me passe o seu número e melhor horário para contato.

Boa sorte com a pesquisa!

Abraço,

1- Quais são os indicadores usados para definir qual espaço está apto a ser um atrativo turístico?

Ressalta-se que os locais com relevância histórica e arquitetônica são considerados pontos de interesse turístico. A São Paulo Turismo colabora na divulgação desses atrativos da cidade. Para isso, são analisados itens como preservação de identidade, programação, infraestrutura para receber visitantes, segurança, localização, entre outros.

2- Como é o processo de decisão? Equipe, pesquisas, e período?

A decisão sobre a divulgação e promoção é baseada nos itens descritos na resposta anterior. Especificamente em relação à inserção no mapa, alguns atrativos da zona leste estão indicados, apesar de não estarem dentro da área de abrangência. Já em outros materiais, os espaços são incluídos conforme associação com a temática.

3- Como é feito a fiscalização desses atrativos? Como é feito a mensuração de qualidade e resultados?

Não há, ainda, um trabalho integrado com os diversos atrativos da cidade. Os espaços públicos, estão ligados aos órgãos responsáveis. Vale lembrar que cabe a cada espaço, privado ou público, a competência de se manter ativo e buscar despertar o interesse do público.

4- Qual a relação entre os atrativos? Qual o ponto em comum entre eles além do espaço geográfico, para ser estabelecido um roteiro?

O Roteiro Temático da Zona Leste, material que integra a série Roteiros Temáticos, apresenta a oferta turística da região. Ele foi idealizado e seus atrativos selecionados unicamente por estarem no mesmo região. Mas esse material foi apenas um começo para que outros roteiros possam ser desenvolvidos na Zona Leste, por quem quer que seja.

5- Há algum tipo de consulta à comunidade local, para saber se querem esse fluxo de pessoas nesses atrativos e bairros?

Acreditamos que mudanças que afetem drasticamente um local ou comunidade devem ser discutidas com todos os afetados, mas não participamos deste tipo de debate, uma vez que não determinamos ou criamos atrativos. Ações deste tipo, são tratadas dentro de suas esferas, com os órgãos competentes, e que podem demandar a atenção necessária.

6- Qual o grande objetivo da SPTURIS em promover essa região da cidade?

Acreditamos que todos as regiões da cidade devem ser vistas pela ótica do turismo, e que estudos para a viabilização e implantação de melhorias devem se realizados. Atualmente, cabe a Secretaria de Turismo, criada em 2018, as decisões e os planejamentos ligados ao setor.

7- Qual a relação entre a Spturis e os outros órgãos públicos nessas definições de atrativos? (Secretaria do Meio ambiente responsável pelos parques municipais e Secretaria da cultura)

Muitas ações são demandas da população, apresentadas ao poder público, e que culminam na criação ou melhoria de determinado atrativo. A São Paulo Turismo pode dar algumas diretrizes ou direcionamentos, mas não é tecnicamente responsável. As secretarias e subprefeituras tem papel fundamental neste tipo de atividade.

8- Desde a implantação do roteiro temático na Zona Leste, vocês identificaram algum resultado, positivo ou negativo?

Conforme mencionado, não há uma integração entre os diferentes atrativos da cidade, mas notamos um aumento do interesse dos turistas e população, que buscavam o roteiro impresso nas centrais de informação turística.

9- O que esses atrativos podem agregar ao turismo da cidade de São Paulo, nos próximos anos?

A cidade tem mudado, principalmente no que diz respeito a descentralização de diversas atividades, como postos de trabalho e opções culturais. O desenvolvimento de atrativos em regiões mais periféricas é essencial para atender estas demandas. A melhora de um atrativo ou implementação de um novo, geral, sem dúvida, o progresso do entorno, tanto em relação ao serviço público, como segurança e transporte, como os serviços turísticos, como alimentação e hospedagem.

10- É possível elencar os principais atrativos localizados na zona leste?

O roteiro da zona leste é um excelente ponto de partida e apresenta os diversos atrativos da região. Você consegue fazer o download do material em nosso site:

http://cidadedesaoaulo.com/v2/wp-content/uploads/2017/04/ZL_ENG_01.06_bxfinal.pdf

Elen Cristina da Silva de Jesus

CHIEFE DE EQUIPE

tel.: +5511 2226-0682

www.spturis.com | www.cidadedesaoaulo.com



ANEXO 1:

Matriz de Responsabilidade da Copa

Matriz de Responsabilidades Consolidada

Ministério do Esporte



PAÍS BEM E PARA SEMPRE

Anexo A - Mobilidade Urbana

Cidade	Empreendimento (obra, projeto e desapropriação)	Investimento Global previsto (R\$ mi)	Financiamento Federal previsto (R\$ mi)	Investimento Federal previsto (R\$ mi)	Investimento Governo Local previsto (R\$ mi)	Investimento Iniciativa Privada previsto (R\$ mi)	Referência
Belo Horizonte	BRT: Antônio Carlos / Pedro I	568,2	382,3	-	206,9	-	Atualização jul'12
Belo Horizonte	Corredor Pedro II e Obras Complementares nos BRTs Antonio Carlos/Pedro I e Cristiano Machado	158,8	146,0	-	12,8	-	Atualização jul'12
Belo Horizonte	BRT - Área Central	66,0	65,0	-	1,0	-	Matriz de jan'10
Belo Horizonte	Expansão da Central de Controle de Trânsito	30,0	30,0	-	0,0	-	Matriz de jan'10
Belo Horizonte	Via 210 (Ligaçao Vila Minério / Tereza Cristina)	96,0	72,0	-	24,0	-	Matriz de jan'10
Belo Horizonte	Via 710 (Andradas / Cristiano Machado)	156,1	78,0	-	78,1	-	Matriz de jan'10
Belo Horizonte	BRT: Cristiano Machado	52,6	50,0	-	2,6	-	Atualização jul'12
Belo Horizonte	Boulevard Aruá / Tereza Cristina	213,0	210,0	-	3,0	-	Matriz de jan'10
Brasília	DF 047	103,1	98,0	-	5,1	-	Revisão abr'12
Cuiabá	VLT Cuiabá / Várzea Grande	1261,6	423,7	-	837,9	-	Revisão out'11
Cuiabá	Corredor Mário Andrade	46,0	31,0	-	15,0	-	Atualização jul'12
Curitiba	Corredor Aeroporto / Rodovia Presidente Dutra	160,3	104,8	-	55,5	-	Atualização abr'12
Curitiba	Sistema Integrado de Monitoramento	69,1	68,2	-	0,9	-	Matriz de jan'10
Curitiba	Corredor Avenida Cândido de Abreu	14,2	4,9	-	9,3	-	Atualização abr'12
Curitiba	Requalificação da Rodovia Presidente Dutra (Inclusive acessos)	48,9	35,0	-	13,9	-	Atualização abr'12
Curitiba	BRT: Extensão da Linha Verde Sul e Obras Complementares da Linha Verde Sul	20,6	18,5	-	2,1	-	Atualização Dez'12
Curitiba	Requalificação do Corredor Marechal Floriano	12,1	12,0	-	0,1	-	Matriz de jan'10
Curitiba	Requalificação do Terminal São Caetano (reforma e ampliação)	52,2	30,0	-	22,2	-	Atualização dez'12
Curitiba	Vias de Integração Radial Metropolitanas	58,4	36,5	-	21,9	-	Revisão Jul'12
Fortaleza	VLT: Parangaba/Mucuripe	2665,5	170,0	-	95,5	-	Revisão Nov'11
Fortaleza	Eixo Via Expresso/Rua Barbosa	151,6	141,7	-	9,9	-	Revisão abr'12
Fortaleza	BRT Avenida Deodé Brasil	41,6	21,6	-	20,0	-	Revisão Nov'11
Fortaleza	BRT Av. Alberto Craveiro	33,7	23,7	-	10,0	-	Revisão Nov'11
Fortaleza	BRT Av. Paulino Rocha	34,6	19,6	-	15,0	-	Revisão Nov'11
Fortaleza	Estação Padre Cicero e Juscilino Kubitschek	35,0	32,2	-	1,8	-	Revisão Nov'11
Natal	Corredor Estruturante - Zona Norte / Estádio Arena das Dunas	336,8	293,0	-	45,8	-	Revisão abr'12
Natal	Acesso ao Novo Aeroporto de São Gonçalo do Amarante	73,1	12,1	-	61,0	-	Revisão abr'12
Natal	Eixo 2: Implantação da Via Prudente de Moraes	27,7	10,6	-	17,1	-	Matriz de jan'10
Porto Alegre	Corredor Avenida Tronco	156,0	71,7	-	84,3	-	Atualização nov'12
Porto Alegre	Corredor da 3ª Perimetral	194,1	94,6	-	99,5	-	Atualização jul'12
Porto Alegre	Corredor Padre Cacique – Av. Beira Rio (Av. Ewald Pereira Palva)	119,2	78,2	-	41,0	-	Atualização jul'12
Porto Alegre	Montagem dos 3 Corredores	13,7	13,7	-	0,0	-	Atualização jul'10
Porto Alegre	BRT: Protásio Alves e Terminal Manoel Elias	77,9	53,0	-	24,9	-	Atualização jul'12
Porto Alegre	BRT: João Pessoa e Terminal Azenhas	64,5	28,0	-	36,5	-	Atualização jul'12
Porto Alegre	Corredor Rua Voluntários da Pátria e Estação São Pedro	95,3	24,0	-	71,3	-	Atualização jul'12
Porto Alegre	Prolongamento da Avenida Severo Dulius	83,0	21,6	-	61,4	-	Atualização jul'12
Porto Alegre	Complexo da Rodoviária	31,5	19,0	-	12,5	-	Atualização jul'12
Porto Alegre	BRT: Avenida Bento Gonçalves e Terminal Antônio de Carvalho	52,7	23,0	-	29,7	-	Atualização jul'12
Recife	Corredor Caxangá (Leste/Oeste)	74,0	71,0	-	3,0	-	Atualização jan'11
Recife	BRT: Norte / Sul - Trecho Igarassu / Tacaruna / Centro do Recife	180,9	162,0	-	18,9	-	Atualização abr'12
Recife	BRT: Leste / Oeste - Ramal Cidade da Copacabana	137,0	99,0	-	38,0	-	Atualização abr'12
Recife	Corredor da Via Mangue	433,2	331,0	-	102,2	-	Atualização jan'11
Recife	Metro: Terminal Cosme e Damião	15,8	15,0	-	0,8	-	Atualização jan'11
Rio de Janeiro	BRT Transcarioca (Aeroporto / Penha / Barra)	1883,6	1179,0	-	704,6	-	Atualização jul'12
Total Mobilidade Urbana		7.811,2	4.895,2	0,0	2.916,0	0,0	

Anexo A - Mobilidade Urbana - Obras de Entorno

Cidade	Empreendimento (obra, projeto e desapropriação)	Investimento Global previsto (R\$ mi)	Financiamento Federal previsto (R\$ mi)	Investimento Federal previsto (R\$ mi)	Investimento Governo Local previsto (R\$ mi)	Investimento Iniciativa Privada previsto (R\$ mi)	Referência
Cuiabá	Adequação Viária e Obras de Acessibilidade à Arena Multiuso Pantanal	84,0	61,1	-	22,9	-	Revisão de Mar'13
Porto Alegre	3 Vias de Acesso ao Estádio Beira Rio	8,0	-	-	8,0	-	Revisão de dez'12
Recife	Obras da Estação de Metrô Cosme e Damião	7,4	-	7,4	-	-	Revisão de dez'12
Recife	Obras da BR 408	25,0	-	-	25,0	-	Revisão de dez'12
Rio de Janeiro	Projeto de Reurbanização do Entorno do Estádio do Maracanã e ligação com a Quinta da Boa Vista - 1ª Fase	109,6	-	-	109,6	-	Revisão de dez'12
Rio de Janeiro	Reformulação e Modernização da Estação Multimodal do Maracanã	161,5	-	-	161,5	-	Revisão de dez'12
Salvador	Obras de Microaccessibilida	12,5	-	10,3	2,2	-	Revisão de dez'12
Salvador	Obras das Rotas de Pedestres	7,1	-	5,8	1,4	-	Revisão de dez'12
São Paulo	Intervenções Viárias no Entorno da Arena Itaquera	317,7	-	-	317,7	-	Revisão de dez'12
Total Mobilidade Urbana - Obras de Entorno		732,8	61,1	23,4	648,3	0,0	

Total Consolidado Mobilidade Urbana

8.544,0 4.956,3 23,4 3.564,3 0,0

Matriz de Responsabilidades Consolidada

 Ministério do Esporte
Anexo B - Estádios

Cidade	Empreendimento (obra, projeto, gerenciamento e desapropriação)	Investimento Global previsto (R\$ mi)	Financiamento Federal previsto (R\$ mi)	Investimento Federal previsto (R\$ mi)	Investimento Governo Local previsto (R\$ mi)	Investimento Iniciativa Privada previsto (R\$ mi)	Referência
Belo Horizonte	Reforma e adaptação do Estádio Magalhães Pinto (Mineirão)	695,0	400,0	-	295,0	-	Atualização abr/12
Brasília	Reforma do Estádio Nacional de Brasília	1.015,6	-	-	1015,6	-	Atualização dez/12
Cuiabá	Construção da Arena Multiuso Pantanal	519,4	331,4	-	188,0	-	Atualização Mar/13
Curitiba	Complexo Esportivo Curitiba 2014 (Reforma e Ampliação do Estádio)	234,0	123,0	-	14,0	97,0	Atualização abr/12
Fortaleza	Reforma do Estádio Castelão	623,0	400,0	-	223,0	-	Matriz de jan/10
Manaus	Reconstrução do Estádio Vivaldão	515,0	375,0	-	140,0	-	Matriz de jan/10
Natal	Construção da Arena das Dunas	350,0	250,5	-	99,5	-	Matriz de jan/10
Porto Alegre	Reforma do Estádio Beira Rio	330,0	235,0	-	-	95,0	Atualização abr/12
Recife	Construção de Novo Estádio "Cidade da Copa"	529,5	367,1	-	132,4	-	Matriz de jan/10
Rio de Janeiro	Reforma do Estádio Mário Filho (Maracanã)	808,4	400,0	-	408,4	-	Atualização abr/12
Salvador	Reconstrução do Estádio da Fonte Nova	591,7	400,0	-	191,7	-	Matriz de jan/10
São Paulo	Construção do Estádio do Corinthians	820,0	400,0	-	-	420,0	Atualização abr/12
Total Estádios		7.031,6	3.712,0	0,0	2.787,6	612,0	

Anexo C - Aeroportos

Cidade	Empreendimento (obra, projeto e desapropriação)	Investimento Global previsto (R\$ mi)	Financiamento Federal previsto (R\$ mi)	Investimento Federal previsto (R\$ mi)	Investimento Governo Local previsto (R\$ mi)	Investimento Iniciativa Privada previsto (R\$ mi)	Referência
Belo Horizonte	Reforma e Modernização do Terminal de Passageiros e Adequação do Sistema Viário	238,1	-	238,1	-	-	Matriz de jul/11
Belo Horizonte	Reforma e Ampliação da Pista de Pouso e do Sistema de Pátios	170,5	-	170,5	-	-	Matriz de jul/11
Belo Horizonte	Construção do Terminal de Passageiros 3, Pátio de Aeronaves, Estacionamento de Veículos e Adequação do Sistema Viário	100,0	-	100,0	-	-	Revisão de abr/12
Brasília	Reforma do Corpo Central do Terminal de Passageiros	6,4	-	6,4	-	-	Revisão de abr/12
Brasília	Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração do Aeroporto Internacional de Brasília - Fase 1B	640,0	-	-	-	640,0	Revisão de abr/12
Brasília	Construção do Módulo Operacional - MOP	4,0	-	4,0	-	-	Matriz de jul/11
Cuiabá	Reforma e Modernização do Terminal de Passageiros, Adequação do Sistema Viário e Construção do Estacionamento	87,5	-	87,5	-	-	Matriz de jul/11
Cuiabá	Implantação do Módulo Operacional - MOP	2,9	-	2,9	-	-	Revisão de abr/12
Curitiba	Ampliação do Terminal de Passageiros e Ampliação do Sistema Viário	41,3	-	41,3	-	-	Matriz de jul/11
Curitiba	Ampliação do Pátio, Infraestrutura, Macrodrainagem e Obras Complementares	25,4	-	25,4	-	-	Revisão de abr/12
Curitiba	Restauração da Pista de Pouso e Decolagem e de Táxi e Obras Complementares	17,8	-	17,8	-	-	Revisão de abr/12
Fortaleza	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e Adequação do Sistema Viário (1ª Fase)	195,8	-	195,8	-	-	Alteração de dez/12
Manaus	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros (1ª Fase)	327,4	-	327,4	-	-	Matriz de jul/11
Natal	Infraestrutura da Pista de Pouso, Infraestrutura dos Sistemas de Auxílio e Proteção ao Vôo	168,9	-	168,9	-	-	Matriz de jul/11
Natal	Construção do Terminal de Passageiros, Sistema Viário de Acesso e Obras Complementares	408,0	-	8,0	-	400,0	Matriz de jul/11
Porto Alegre	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros (1ª Fase)	345,8	-	345,8	-	-	Matriz de jul/11
Porto Alegre	Implantação do Módulo Operacional – MOP	5,2	-	5,2	-	-	Revisão de abr/12
Recife	Construção da Nova Torre de Controle	19,8	-	19,8	-	-	Matriz de jul/11
Rio de Janeiro	Reforma do Terminal de Passageiros 1	301,1	-	301,1	-	-	Matriz de jul/11
Rio de Janeiro	Conclusão da Reforma do Terminal de Passageiros 2	386,2	-	386,2	-	-	Matriz de jul/11
Rio de Janeiro	Recuperação e Revitalização dos Sistemas de Pistas e Pátios	157,4	-	157,4	-	-	Revisão de abr/12
Salvador	Reforma e Adequação do Terminal de Passageiros	15,4	-	15,4	-	-	Revisão de abr/12
Salvador	Ampliação do Pátio de Aeronaves	16,8	-	16,8	-	-	Revisão de abr/12
Salvador	Construção da Torre de Controle	15,1	-	15,1	-	-	Matriz de jul/11
São Paulo - Guarulhos	Terraplenagem do Terminal de Passageiros 3	269,4	-	269,4	-	-	Revisão de dez/12
São Paulo - Guarulhos	Terminal de Passageiros 4 (Fase 1)	86,0	-	86,0	-	-	Alteração de abr/12
São Paulo - Guarulhos	Ampliação e Revitalização do Sistema de Pista e Pátio (PR-B e PR-FF)	148,0	-	148,0	-	-	Revisão de abr/12
São Paulo - Guarulhos	Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração do Aeroporto Internacional de Guarulhos - Fase 1B	1420,0	-	-	-	1420,0	Revisão de abr/12
São Paulo - Viracopos	Construção do Módulo Operacional - MOP	5,0	-	5,0	-	-	Matriz de jul/11
São Paulo - Viracopos	Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração do Aeroporto Internacional de Viracopos - Fase 1B	1180,0	-	-	-	1180,0	Revisão de abr/12
Total Aeroportos		6.885,2	0,0	3.165,2	0,0	3.640,0	

Matriz de Responsabilidades Consolidada

Ministério do Esporte

 GOVERNO FEDERAL
BRASIL
 PAÍS RICO E PAÍS SEM PESOS

Anexo D - Portos

Cidade	Empreendimentos (obra e projeto)	Investimento Global previsto (R\$ mil)	Financiamento Federal previsto (R\$ mil)	Investimento Federal previsto (R\$ mil)	Investimento Governo Local previsto (R\$ mil)	Investimento Iniciativa Privada previsto (R\$ mil)	Referência
Fortaleza	Terminal Marítimo de Mucuripe	149,0	-	149,0	-	-	Alteração de abr/12
Manaus	Porto de Manaus	89,4	-	89,4	-	-	Alteração de abr/12
Natal	Terminal Marítimo de Natal	53,7	-	53,7	-	-	Matriz de jul/11
Recife	Terminal Marítimo de Recife	21,8	-	21,8	-	-	Matriz de jul/11
Rio de Janeiro	Terminal Marítimo de Rio de Janeiro	91,0	-	91,0	-	-	Alteração de dez/12
Salvador	Terminal Marítimo de Salvador	36,0	-	36,0	-	-	Matriz de jul/11
Santos	Terminal Marítimo de Santos	235,0	-	235,0	-	-	Alteração de abr/12
Total Portos		675,9		675,9			

Anexo E - Telecomunicações

Cidade	Empreendimento (implantação)	Investimento Global previsto (R\$ mil)	Financiamento Federal previsto (R\$ mil)	Investimento Federal previsto (R\$ mil)	Investimento Governo Local previsto (R\$ mil)	Investimento Iniciativa Privada previsto (R\$ mil)	Referência
Todas	Modernização da Infraestrutura e serviços e suporte às competições	371,2	-	371,2	-	-	Matriz de abr/12
Total Telecomunicações		371,2		371,2			

Anexo F - Segurança

Cidade	Empreendimento (adquisição e implantação)	Investimento Global previsto (R\$ mil)	Financiamento Federal previsto (R\$ mil)	Investimento Federal previsto (R\$ mil)	Investimento Governo Local previsto (R\$ mil)	Investimento Iniciativa Privada previsto (R\$ mil)	Referência
Todas	Ações de Segurança Pública: Integração de Instituições e Sistemas	782,0	-	782,0	-	-	Matriz de nov/12
Todas	Ações de Segurança Pública: Controle dos Pontos de Entrada no País	158,2	-	158,2	-	-	Matriz de nov/12
Todas	Ações de Segurança Pública: Segurança do Evento	230,0	-	230,0	-	-	Matriz de nov/12
Todas	Ações de Defesa - AERONÁUTICA	252,9	-	252,9	-	-	Matriz de nov/12
Todas	Ações de Defesa - EXÉRCITO	247,4	-	247,4	-	-	Matriz de nov/12
Todas	Ações de Defesa - MARINHA	207,7	-	207,7	-	-	Matriz de nov/12
Todas	Ações de Defesa - ESTADO-MAIOR CONJUNTO DAS FORÇAS ARMADAS-MD	0,9	-	0,9	-	-	Matriz de nov/12
Total Segurança		1.879,1		1.879,1	0,0		

Anexo G - Turismo

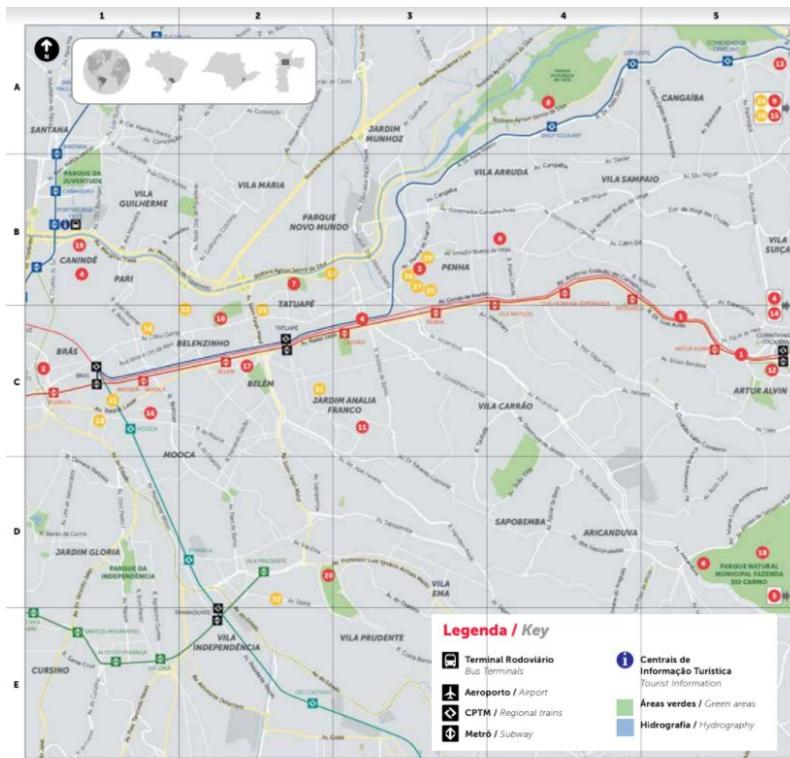
Cidade	Empreendimento (obra e projeto)	Investimento Global previsto (R\$ mil)	Financiamento Federal previsto (R\$ mil)	Investimento Federal previsto (R\$ mil)	Investimento Governo Local previsto (R\$ mil)	Investimento Iniciativa Privada previsto (R\$ mil)	Referência
Belo Horizonte	Ações de Infraestrutura do Turismo	18,5	-	16,8	1,7	-	Matriz de set/12
Brasília	Ações de Infraestrutura do Turismo	10,2	-	9,3	0,9	-	Matriz de set/12
Cuiabá	Ações de Infraestrutura do Turismo	13,8	-	13,0	0,8	-	Matriz de set/12
Curitiba	Ações de Infraestrutura do Turismo	19,4	-	17,8	1,6	-	Matriz de set/12
Fortaleza	Ações de Infraestrutura do Turismo	22,1	-	17,4	4,7	-	Matriz de set/12
Manaus	Ações de Infraestrutura do Turismo	8,8	-	8,3	0,5	-	Matriz de set/12
Natal	Ações de Infraestrutura do Turismo	23,0	-	22,1	0,9	-	Matriz de set/12
Porto Alegre	Ações de Infraestrutura do Turismo	25,7	-	23,3	2,4	-	Matriz de set/12
Recife	Ações de Infraestrutura do Turismo	17,6	-	16,8	0,8	-	Matriz de set/12
Rio de Janeiro	Ações de Infraestrutura do Turismo	25,9	-	23,9	2,0	-	Matriz de set/12
Salvador	Ações de Infraestrutura do Turismo	12,0	-	11,3	0,7	-	Matriz de set/12
São Paulo	Ações de Infraestrutura do Turismo	15,6	-	14,5	1,1	-	Matriz de set/12
Total Turismo		212,5		194,5	18,0		

Matriz Consolidada

25.520	8.668	6.309	6.290	4.252
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------

ANEXO 2:

Material de divulgação temático da Zona Leste



Centrais de Informação Turística	Tourist Information
Nas CITs, você encontra à sua disposição guias culturais, além de mapas da cidade e folhetos de locais para visitação.	
<i>At the CITs, visitors can find at their disposal cultural guides, as well as city maps and brochures on places of interest.</i>	
CIT PAULISTA	CIT REPÚBLICA
Parque Mário Covas Avenida Paulista, 1.853. Diametralmente das 9h às 18h. Mário Covas Plaza, 1.853 Paulista Ave. Open daily from 9 am to 6 pm	Praca da República, s/nº - Centro. Diametralmente das 9h às 18h. República Square, s/nº no - Downtown. Open daily from 9 am to 6 pm
CIT TIETÉ	CIT PALÁCIO
Terminal Rodoviário Tietê (desembargador). Diametralmente das 6h às 22h. Tietê Bus Terminal (semest). Open daily from 6 am to 10 pm	Palácio de Convenções Anhembi Av. Washington Luís, 1.209 - Santana Funciona durante alguns eventos. Anhembi Convention Palace. Open only in some events.
CIT MERCADO	CIT CONGONHAS
Mercado Municipal de São Paulo. Rua da Cantareira, 306. Rua E, Portão 04. De segunda a sábado das 8h às 17h e aos domingos das 7h às 16h. São Paulo County Market. From Monday to Saturday, from 8 am to 5 pm, and Sundays from 7 am to 4 pm	Av. Washington Luís, s/nº. Vila Congonhas. Aeroporto de Congonhas (São Bernardo). Diametralmente das 7h às 22h. Congonhas Airport - arrivals area. Open daily from 7 am to 10 pm
CIT OLÍDO	CITS MÓVEIS – VANS E SEGWAYS
Galeria Olímpica Avenida São João, 473 - Centro. Diametralmente das 9h às 18h. Olido Gallery. 473 São João Ave - Downtown. Open daily from 9 am to 6 pm	Av. Washington Luís, s/nº. Funcionam em parceria com a demanda turística em locais estratégicos da cidade. Operation according to tourist demand in strategic places of the city.