

A construção da metrópole turística na origem dos projetos urbanos em São Paulo

Thiago Allis¹

Resumo

O objetivo deste trabalho é identificar elementos relacionados a dois movimentos que se imbricam na contemporaneidade: a construção e promoção de imagens de cidade e o desenvolvimento do turismo urbano, em que pese o processo de urbanização da cidade de São Paulo ao longo do século XX. Para tanto, foram realizadas pesquisas em bibliografia que trata da formação urbana de São Paulo, cujo foco não são os estudos turísticos, que, por sua vez, oferecem subsídios ao estudo da construção da metrópole turística na contemporaneidade. Nesta análise, buscam-se elementos que explicam as origens de um possível *city marketing* em São Paulo, observando as raízes e formas da imbricação entre produção espacial da cidade e a difusão de imagens concebidas espontânea ou propositadamente – para quaisquer fins, inclusive turismo. O trabalho traz resultados preliminares de pesquisa de doutorado em Planejamento Urbano e Regional (pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade de São Paulo), em que se estuda o desenvolvimento do turismo urbano em São Paulo em função da caracterização e discussão dos projetos urbanos na capital paulista.

Palavras-chave: urbanização contemporânea, projetos urbanos, turismo, São Paulo (SP)

Introdução

Se, por um lado, há fartos estudos sobre a urbanização e o urbanismo de São Paulo, poucos e superficiais são os olhares sobre o turismo paulistano ao longo do século XX. As contribuições são recentes e, com efeito, não enfocam as particularidades do processo de formação urbana de São Paulo, priorizando análises de ordem organizacional, como estudos sobre o uso do tempo livre dos turistas de negócios

¹ Bacharel em Turismo (ECA/USP), Mestre em Integração da América Latina (PROLAM/USP) e doutorando em Arquitetura e Urbanismo (FAU/USP). Professor Assistente – Universidade Federal de São Carlos (*campus* Sorocaba). Email: thiagoallis@ufscar.br, thiagoallis@usp.br.

(BRAGA, 2005), relacionamento entre eventos e hotelaria (IGNARRA, 2007), dinâmica espacial da oferta turística (TELES, 2006), marketing de destinos turísticos (CARVALHO, 2009), dentre outros.

De um lado, os teóricos da cidade global (como Saskia Sassen e Manuel Castells) insistem que há alguns elementos que fazem de muitos centros urbanos contemporâneos importantes conexões da economia mundial, algo que se observa num processo de terciarização da economia decorrente da desindustrialização nas economias avançadas. Dentre essas características, estaria a crescente importância do turismo, em atividades de negócios, lazer e cultura urbanos, na forma de grandes empreendimentos, voltados principalmente investimentos, visibilidade e visitantes internacionais.

De outro, os gestores entusiasmam-se ao listar os quesitos que fazem de suas cidades pretensas cidades globais, valendo-se de algumas referências estatísticas e, principalmente, pelas transformações da paisagem urbana, ancoradas em ícones urbanos ou determinadas parcelas da cidade – comparados a “cartões postais”. Na realidade paulistana, tanto de um lado (São Paulo ser uma cidade global), quanto de outro (São Paulo ser um destino turístico potente) merecem ser relativizados: no primeiro caso, há já um caminho crítico pavimentado, especialmente por estudos e produção de arquitetos-urbanistas, sociólogos e geógrafos, como Ferreira (2007), Fix (2007), Alves (1999); e por outro viés, Nobre (2000) e Matzkin (2006). No tocante ao turismo, porém, ainda há dificuldades em compreender a articulação desses dois olhares, ou seja, o desenvolvimento turístico no bojo da dinâmica urbana contemporânea.

Na literatura sobre a urbanização na contemporaneidade, o turismo (e atividades correlatas, tais como as “economias criativas”, o entretenimento, a “indústria cultural”) é um setor em crescimento de importância econômica e institucional (ZUKIN, 1995; LASH, URRY, 2002). Em linhas gerais, a construção cidade turística passa, por um lado, pela mercantilização do patrimônio (intervenções em centros históricos ou áreas específicas da cidade, como *waterfronts*) e, por outro, pela intensificação das atividades decorrentes da centralidade econômica das cidades – neste caso, turismo de negócios e eventos, enfatizado nas pesquisas daqueles que estudam o turismo em São Paulo (TELES, 2006; SILVA, 2008; SPOLON, 2006).

Em São Paulo, nenhum desses dois processos (especialmente os grandes projetos urbanos referenciados no patrimônio material) se consolidou amplamente, tanto porque

a cidade não conta com políticas objetivas neste particular (a despeito de dispor de uma entidade local de planejamento turístico), quanto porque, do ponto de vista de seu patrimônio urbano, as medidas não são comparáveis a outros casos internacionais (cidades européias ou, mais proximamente, Buenos Aires).

Argumentações como em Meyer et alli (2004, p. 26-7) induzem à crença de que são inevitáveis as intervenções voltadas “à instalação, expansão e fortalecimento de infra-estruturas modernas”, justificando, pois, a gestão pública intervir na sua consecução – ainda que isso aprofunde ainda mais as discrepâncias intra-urbanas intrínsecas à urbanização brasileira. Nessas áreas privilegiadas (“preciosas”) estariam evidentes as marcas turísticas das grandes metrópoles; ou seja, dessas conjunções urbanas (ainda que não exclusivamente delas), materialmente constituídas em porções específicas da cidade, emergem, não sem tratamento propagandístico, imagens poderosas na construção de destinos turísticos contemporâneos.

Assim, para a compreensão do fenômeno turístico em grandes aglomerações urbanas, é conveniente a análise das características e do peso dos grandes projetos urbanos, mesmo com toda a gama de variação apresentam (territoriais, institucionais, sociais, legais, econômicos, etc). Pode-se, ainda, sugerir que esses “pólos de convergência”, epítomes de projetos urbanos contemporâneos, contribuem para a construção de imagens turísticas das metrópoles, mas não obrigatoriamente para sua consolidação como destinos turísticos. Não significa negar sua função na turistificação de outras partes da cidade, já que, de maneira dialética, se é nos territórios dos grandes projetos urbanos que a urbanidade pós-moderna se confirma, seria de se supor (equivocadamente) que em outras partes o arcaísmo fosse a negação da atratividade.

No Brasil, as principais capitais do país passaram e passam por intervenções em seus centros urbanos desde os anos 1960, algumas vinculadas a projetos estruturantes do governo federal (como PRODETUR e Programa BID-Monumenta). Vargas e Castilho (2006) trataram dos principais objetivos, estratégias e resultados observados em seis centros urbanos que passaram ou passam por intervenções (Aracaju, Belém, Fortaleza, Porto Alegre, Rio de Janeiro, São Luís e São Paulo), que, em diferentes escalas, apresentam algum vínculo com propostas de desenvolvimento turístico. No caso da capital paulista, em suma, parece que o turismo está se espacializando de maneira errante, como conseqüência das injunções urbanas que se vão desenhando na sua

constituição histórica. Na mídia e nos textos que resumem as políticas públicas para o setor do turismo, nota-se uma tentativa de reforço do “mito” (FERREIRA, 2007) ou da “miragem” (FIX, 2007) de uma cidade-global, no afã de potencializar o turismo local, numa posição pretensamente privilegiada na economia mundial.

Como anteparo para essas discussões, o estudo sobre o simbolismo do turismo traz uma série de considerações sobre o papel do “marketing do turismo urbano” (*urban tourism marketing*), que, curiosa, mas sintomaticamente, pode não estar orientada para “gerir a cidade em favor do bem público”, senão, na linha do empreendedorismo urbano², promover a “cidade através de campanhas publicitárias sofisticadas”. Por meio do turismo, essa seria uma forma de “facilitar as reformas neoliberais”, em que criar marcas para a cidade e promover sua comercialização em função do turismo representam estratégias para a instalação do “capital global” (GREENBERG, 2005).

As intervenções urbanas nos primórdios do turismo em São Paulo

A despeito dos mitos e das transformações que efetivamente se processam na estrutura urbana de São Paulo, há que se perguntar – para, então, buscar compreender – como a atividade turística se espacializa na metrópole contemporânea. Com efeito, há situações muito objetivas (a hotelaria, os atrativos turísticos icônicos, os grandes espaços para eventos), contudo, também, há sutilezas que precisam ser detalhadas, no fito de se entender, *lato sensu*, as formas que o turismo assume na capital paulista.

Simões Júnior (2004), ao tratar dos projetos urbanos no início do século XX em São Paulo, joga luz na “origem do urbanismo paulistano”, pesem as intervenções no Vale do Anhangabaú, que viriam a dar o tom à “marcha para Oeste” da urbanização paulistana, começando pelo outra vertente (Leste) do Ribeirão Anhangabaú, passando pela expansão dos Campos Elíseos e Higienópolis, até atingir a Avenida Paulista; a partir de onde o processo se expande pela implantação do Jardim Europa em direção à Marginal Pinheiros (movimento que se convencionou chamar de *vetor sudoeste*).

A primeira dessas iniciativas, sistematizadas por Silva Telles, em 1906, pressupunha que o alargamento da Rua Líbero Badaró, “formando um belvedere sobre o

² Para Harvey (1996, 2005), o empreendedorismo urbano emerge da passagem do capitalismo fordista para o pós-fordista, em que a indústria diminui sua importância nas economias nacionais e, por consequência, impõe uma reestruturação das formas de gestão urbana e do próprio espaço urbano.

futuro Parque Anhangabaú”, o que, além de facilitar o crescente tráfego da região central, permitiria “a expansão imobiliária da área central sobre zona então ocupada por pobres e prostitutas”. Com isso, já se vêem medidas que a) priorizavam o trânsito veicular (que estava ainda em seus primórdios) sobre os deslocamentos na escala do pedestre e b) buscavam o “embelezamento” da paisagem urbana, com a formação de um grande espaço verde, de inspiração francesa (ACKEL e CAMPOS, 2008, p. 36).

Guardadas as proporções, simbolicamente, as intervenções, resultando na construção de prédios de alto padrão, se tornariam a resposta paulistana à Avenida Central, implantada no Rio de Janeiro, bem ao molde haussmaniano de Paris (ACKEL e CAMPOS, p. 29). Isso sugere, portanto, um caminho de sobreposição econômica e política de São Paulo sobre o Rio de Janeiro, refletida na sua paisagem urbana, ainda que esta mantivesse a condição de capital da República. Talvez, medidas mais intensas do que essas – articuladas em torno de “grandes projetos urbanos” – seriam vistas nas décadas de 1930 e 40, com o governo de Prestes Maia e seu *Plano de Avenidas*, esgarçando o tecido urbano e confirmando uma urbanização baseada no rodoviarismo.

A construção do Teatro Municipal, iniciada em 1903, ilustra, pelos usos sociais da cidade, o extravasamento urbano da “colina histórica” em direção aos arredores da atual Praça da República. Portanto, uma composição paisagística atraente e ao gosto europeu corresponde ao amálgama de espaços em crescente valorização pelas elites, que davam as bases políticas e econômicas para a consolidação da “metrópole do café”. Além de espaços aprazíveis para os estratos sociais superiores, formava-se, aí, uma das primeiras imagens que consolidaria São Paulo como centro urbano de uma província que galgava, paulatinamente, o posto de maior região econômica da República.

Neste período, tiveram participação importante Vítor da Silva Freire Júnior, Augusto Carlos da Silva Teles (considerado “um pioneiro do urbanismo paulistano”) e Samuel das Neves, cada qual representando interesses e pontos de vista vinculados a convicções técnicas e políticas distintas. Observam-se indicativos que serão importantes para entender a dinâmica urbana ao longo do século XX, quais sejam: a) consolidação do vetor sudoeste na produção de valor imobiliário, que se inicia com a transposição, enquanto processo urbano, do Vale do Anhangabaú, b) valorização de intervenções pontuais, capazes de emanar imagens urbanas potentes, facilitando a reprodução do capital e alentando as elites urbanas que se ressentiam de sua condição periferia em face

do passado colonial c) participação de especialistas estrangeiros no processo de planejamento urbano, como forma de incorporar o gosto e os princípios europeus no traço e na prática urbanas, legitimando ações ao gosto das elites urbanas.

Um desses elementos, que se faz representar claramente na questão dos projetos para o Anhangabaú, é a participação de “especialistas” estrangeiros, com o propósito de “arbitrar” as soluções e ou “resolver o impasse” relativo a proposta da Prefeitura (Vitor Freire) e do Estado (Samuel das Neves). Em face das resistências políticas (representando interesses de classe na produção do espaço urbano) e impasses técnicos, o urbanista J. A. Bouvard foi convidado, no afogadilho, a opinar sobre os melhores encaminhamentos na remodelação a ser feita na vertente oeste da chamada “colina histórica”. Para Simões Júnior (2004), este momento marca a inversão de polaridade no cenário urbano paulistano da face leste (Várzea do Glicério), para a face norte-oeste, em direção ao Vale do Anhangabaú, Praça da República e a Estação da Luz.

Em amplo estudo histórico, Pires (2001) busca as “raízes do turismo no Brasil”, tendo em no Rio de Janeiro e São Paulo importantes referências, a despeito de, atualmente, o turismo nessas regiões – principalmente no Estado e na cidade de São Paulo – estar subsumido em uma realidade turística mais abrangente, com diversidade de segmentos e amplitude de destinos. São Paulo, cidade de província, assumiria um papel importante na passagem do século XIX para o XX, especialmente por conta da consolidação dos negócios do café, que seguiram um rumo muito mais sólido em São Paulo do que no Vale do Paraíba Fluminense. Assim, a cultura cafeeira seria, como sugere Pires (2001, p. 68), a “mola propulsora” do desenvolvimento urbano paulista e paulistano, fazendo nascer, portanto, a “metrópole do café”. É interessante notar que, no florescer da metropolização paulistana, a cena urbana fosse vinculada objetivamente ao produto que lhe dava sentido (o café), ao passo que, na contemporaneidade, parece ser mais atraente uma vinculação com a generalidade globalizante (a “metrópole global”).

Bruno (1981) sistematiza relatos e depoimentos de moradores e visitantes de São Paulo ao longo dos primeiros 400 anos da historiografia da cidade, a partir do que é conveniente dar atenção à construção de imagem de proto-destino turístico – elementos que, hoje, compõem o “olhar do turista” (URRY, 1996). O relato de Everardo Valim Pereira de Sousa, que circulou pela cidade entre 1887 e 1891 – justamente na passagem do regime colonial para a República – relata como “triste e monótona a vida social da

cidade’; periodicamente despertada por apreciadas retretas pela excelente Banda Marcial da Guarda Permanente” (*apud* BRUNO, 1981, p. 101). Pouco tempo depois, Henrique Raffard, comerciante atacadista radicado no Rio de Janeiro, notou uma cidade comercialmente mais atenta ao fluxo de visitantes: “[c]ompreende-se facilmente que São Paulo, sendo constantemente visitada por numerosos business-men touristes, etc, seu hotéis prosperem e se tenham multiplicado” (*apud* BRUNO, 1981, p. 104). O visitante exemplificava sua estupefação com o Grande Hotel de França, Grande Hotel e o Grande Hotel Paulista, que formavam uma base hoteleira minimamente diversificada, em contraste com a rusticidade que imperara até poucos anos anteriores.

No que tange à gestão urbana, elemento importante deste período é o início da preocupação com “embelezamento urbano”, o que viria a satisfazer mais do que os interesses das classes dominantes, senão também preparar uma cidade para sua representação econômica afluenta, quando da passagem de uma tacanha cidade provinciana para um centro econômico de peso nacional e internacional. Conforme Simões Júnior (2004, p. 124), entre 1911 e 1917, o “novo Anhangabaú” viria a contribuir diretamente para “consolidar a imagem europeizada da ‘metrópole do café’, que perduraria na paisagem paulistana até quase o fim dos anos 1930”.

O relatório de Bouvard, de 1911, denuncia a transição para uma cidade de importância nacional, no que se refere às primeiras iniciativas por equiparar-se com grandes centros urbanos, buscando um nivelamento, do ponto de vista urbano, às demandas internacionais (inclusive com o a assessoria de um especialista estrangeiro, medida que se tornará recorrente na passagem do século XX para o XXI). O urbanista atesta que haveria chegado o momento para que São Paulo atentasse para intervenções que dessem conta de “seu rápido movimento de progresso”, assim como faziam “todas as capitães, todas as grandes cidades do antigo e do novo mundo” (*apud* TOLEDO, p. 102). Naquele momento, as preocupações centravam-se em intervenções pontuais (Rua Libero Badaró e futuro Parque do Anhangabaú, principalmente), mas não deixam de expor uma série de situações importantes de serem cotejadas com o presente.

Para Pereira (2010), a gestão urbana no início do século, particularmente durante a gestão do Conselheiro Antonio Prado (1899-1911), foi conduzida essencialmente de “intervenções fragmentárias” (p. 39), “que transformou a capital paulista, por analogia em uma espécie de ‘São Petersburgo’ dos trópicos, cosmopolita e modernizada”,

seguindo a “cartilha haussmaniana” (p. 47-8). A idéia de “embelezamento” parece estar ligada ao afã de preparar a cidade para o olhar, o flunar e o fruir do visitante – que, desde daquele momento, muito por conta da exposição econômica da cidade ao investimento estrangeiro, jamais deixaria de ser importante na economia paulista. Outro ponto de destaque é o aconselhamento que se buscava de uma voz estrangeira, algo que, nos tempos atuais, converte-se em quase praxe e já é foco de várias críticas no que se refere à construção da “nova cidade”, baseada no planejamento urbano estratégico – como em Arantes (2001), Arantes et alii (2002), Compans (2005).

Do ponto de vista urbanístico, a gestão de Prestes Maia, entre 1939 e 1944, seria responsável pela implantação de estruturas urbanas – iniciadas por Fábio Prado na gestão anterior – que, grosso modo, são as formas pelas quais se reconhece a paisagem urbana paulistana. A implantação, em parte, do *Plano de Avenidas* nas décadas de 1930 e 1940, concebido por Prestes Maia, e a implantação das marginais dos Rios Tietê e Pinheiros (décadas de 1960-70), mantêm-se, ainda hoje, como marca da estruturação viária da metrópole contemporânea. De fato, entre os anos 1930 e 2000, as cidades paulistas – eminentemente a Capital – foram caracterizadas por “obras viárias de grande porte”, confirmando o paradigma rodoviarista, ao mesmo tempo em que se desmantelava o sistema público de transportes (REIS FILHO, 2010, p. 92).

Entre as décadas de 1930 a 1970, a indústria se expandiu e consolidou na cidade, e, no que tange apenas à oferta hoteleira, a cidade de São Paulo viu expandir e movimentar-se em direção à Avenida Paulista um volume considerável de meios de hospedagem, especialmente no formato de *flats*; porém, entre as décadas de 1940 e 1980, os hotéis estiveram concentrados no centro e nos bairros do entorno direto (SPOLON, 2006, p. 18-9), consoante a um baixo dinamismo da atividade turística até então e a uma frágil imbricação entre negócios hoteleiros e o mercado imobiliário – algo que se transformaria bruscamente nos anos 1990, ao longo do vetor sudoeste.

O turismo e a paisagem urbana na contemporaneidade paulistana

No bojo destas questões (construção material e simbólica da cidade e os desenvolvimento das práticas turísticas), denota-se uma voracidade na produção espacial da cidade, cuja tônica se resume numa organização fundiária especulativa, em que o Estado passa a ser pressionado pelos grupos de interesse para trazer benfeitorias urbanas em determinadas parcelas do território urbano (MATZKIN, 2006, 1992-3). A

despeito de o clientelismo, a segregação e a exclusão serem tônicas do processo de produção e reprodução do espaço urbano paulistano, Fernando Henrique Cardoso, na abertura do seminário *Os centros das metrópoles*, organizado pela Associação Viva o Centro, em 1991, comentou em tom quase profético: “São Paulo será, talvez, no Brasil, a principal candidata à cidade mundial” (p. 19). Nesta linha, o discurso contemporâneo começa a insinuar que a cidade apresenta “indicadores impressionantes” no que diz respeito ao “ambiente de negócios e social” (SÃO PAULO OUTLOOK, 2010).

No plano da paisagem material da cidade de São Paulo, nota-se uma ligação – ora sutil, ora orientada – entre grandes projetos urbanos e seus nexos com a promoção turística. Na verdade, tais iniciativas – especialmente as mais recentes (após anos 1990) se alinham aos princípios do “marketing de turismo urbano” (GREENBERG, 2005), em que imagens da cidade alimentam peças publicitárias de maneira metonímica: promover o conjunto da cidade, através da enlevação imagética de ícones ou marcos urbanos, cuja função prática não está diretamente vinculada à fruição turística da cidade.

Ademais, levando-se em conta apenas o setor hoteleiro – diretamente relacionado ao desenvolvimento do turismo – parece haver uma articulação com a contemporaneidade urbana de São Paulo. Nesta linha, Silva (2008, p. 11) identifica uma “ligação entre o capital imobiliário, o capital financeiro, o setor turístico”, estimulando a “reprodução de empreendimentos hoteleiros em uma determinada porção da cidade, utilizando-se do espaço urbano como ferramenta primordial para maximizar o lucro.

Note-se, porém, a especificidade de este movimento estar fortemente vinculado ao turismo de negócios, que se espacializa na cidade de maneira quase natural em função de suas proeminências econômicas. Isso significa que a cidade passaria a oferecer práticas de turismo urbano, voltado ao setor de negócios e eventos, sem necessariamente passar por projetos específicos de intervenção urbana nos moldes daqueles observados em outras cidades de referência – à exceção dos empreendimentos hoteleiros, geralmente articulados a grandes empreendimentos imobiliários de uso misto, conforme estudado no detalhe por Nobre (2000), Fix (2007) e Motoda (2004), setor que auferir importantes resultados financeiros dadas a expansão da demanda e a relativa lentidão na constituição de novas ofertas.

Considerações finais (ou conclusões preliminares)

Até o momento, pode-se inferir que São Paulo vive, em expressões ajustadas ao seu tempo e à sua dimensão, práticas de *city marketing* há décadas, não se restringindo, pois, a períodos recentes de suposta “cidade global”. O elemento que chama a atenção na contemporaneidade é o desejo de promover a cidade alhures (precisamente, suas imagens), tanto no propósito de atrair investimentos, empresas e visitantes, quanto de emitir sinais de atualização urbanística ao atual estágio do capitalismo financeirizado mundialmente – o que inclui também consolidar-se como uma cidade turística (especialmente de negócios e com serviços turísticos sofisticados).

No caso de São Paulo, um importante *intermezzo* separa as primeiras décadas do século XX – quando a indústria plantou e consolidou suas bases – até os anos da abertura econômica brasileira, na passagem dos anos 1980 e 1990. Foi ao longo dessas décadas que São Paulo passou por um intenso processo de urbanização e diversificação de suas bases econômicas e sua predominância na rede urbana nacional e até internacional. Essa linha da evolução urbana ainda merece ser entendida, no que se refere a tratar, com precisão, o papel do turismo – tanto material, quanto simbolicamente (ou, até, ideologicamente) – na gestão contemporânea da cidade. Afinal, nessas décadas o desenvolvimento industrial paulista fez da capital do Estado uma cidade bem pouco turística: ser centro industrial, na realidade brasileira, pode ter significado minimizar as possibilidades e perspectivas que o turismo garantiria para a cidade – a julgar pela carência de iniciativas de fomento à atividade neste período.

Porém, há motivos suficientes – especialmente no que tange à representação formal da cidade (do ponto de vista da morfologia urbana) e, principalmente, das imbricações simbólicas entre desenvolvimento turístico e gestão urbana – para crer que as particularidades do turismo paulistano apresentam vicissitudes endógenas, sendo ingênuo ou até temerário aplicar fórmulas de intervenção urbana internacionais que tenham lançado mão do turismo como estratégia de gestão do território. Falamos, efetivamente, dos grandes *cases* de referência, como observado nos grandes projetos urbanos europeus (Londres, Paris, Barcelona, Berlin, Lisboa, Bilbao, Valencia) e até latino-americanos (Buenos Aires, Quito, Santiago do Chile, Valparaíso, etc), projetos que ainda carecem de estudo comparado e sob o viés que se sugere com esta pesquisa.

Referências bibliográficas

- ACKEL, L.; CAMPOS, C. M. Antecedentes: a modernização de São Paulo. In: SOMEKH, N.; CAMPOS, C. M. (orgs). **São Paulo que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX**. São Paulo: Mackpesquisa, 2008.
- _____. Freire e Bouvard: a cidade européia. In: SOMEKH, N.; CAMPOS, C. M. (orgs). **São Paulo que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX**. São Paulo: Mackpesquisa, 2008 (1ª reimpressão).
- ARANTES, O. B. F. **Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica**. São Paulo: EDUSP, 2001.
- ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2002.
- BRAGA, D. C. **À margem das feiras de negócios: o uso do tempo livre do turista em São Paulo**. Tese de doutorado – (Ciências da Comunicação), Escola de Comunicações e Artes, São Paulo, 2005.
- BRUNO, E. S. **Memória da cidade de São Paulo: depoimentos de moradores e visitantes, 1553-1958**. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, 1980 (Série Registros 4).
- CARVALHO, C. L. **Políticas públicas no turismo brasileiro: a cidade de São Paulo e a construção de sua identidade turística**. Tese de doutorado – (Ciências da Comunicação), Escola de Comunicações e Artes, São Paulo, 2009.
- COMPANS, R. **Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática**. São Paulo: Edunesp, 2005
- FERREIRA, J. S. W. **O mito da cidade global: o papel da ideologia na produção do espaço urbano**. Petrópolis: Vozes, São Paulo: UNESP, Salvador: ANPUR, 2007.
- FIX, M. **São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem**. São Paulo: Boitempo, 2007.
- GREENBERG, M. “Urban restructuring and tourism marketing: the dual transformation of New York, 1970-2002”. In
- HARVEY, D. “Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio”. In: **Revista Espaço & Debates**, n. 16, 1996, p. 45-64.
- _____. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 2005 (1992).
- IGNARRA, L. R. **Dinâmica dos eventos turísticos e seus impactos na hotelaria paulistana**. Tese de doutorado – (Ciências da Comunicação), Escola de Comunicações e Artes, São Paulo, 2007.
- LASH, S.; URRY, J. **Economies of symbols and space**. Londres: Sage, 2002 (1994).
- MATZKIN, K. I. **Cidades latino-americanas: convergência ou diversidade no processo de produção contemporânea do espaço**. Tese de doutorado –

- (Planejamento urbano e regional), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2006.
- MEYER, R. M. P.; GROSTEIN, M. D.; BIDERMAN, C. **São Paulo metrópole**. São Paulo: EDUSP, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.
- MOTODA, M. **Empreendimentos de uso misto: os hotéis e a interação urbanística**. Dissertação de Mestrado – (Estruturas Ambientais Urbanas), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2004.
- NOBRE, E. A. C. **Reestruturação econômica e território: expansão recente do terciário na marginal do rio Pinheiros**, vol. 1. Tese de doutorado – (Estruturas Ambientais Urbanas), Universidade de São Paulo, 2000.
- O CENTRO DA METRÓPOLE: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Ed. Terceiro Nome, Viva o Centro, Imprensa Oficial do Estado, 2001.
- PEREIRA, V. **São Paulo e Rio de Janeiro: hipermetrópoles: turismo e moda como economias culturais do espaço**. Tese de Doutorado – (Projeto, Espaço e Cultura) Universidade de São Paulo, 2010.
- PIRES, M. J. **Raízes do turismo no Brasil**. Barueri: Manole, 2001.
- REIS FILHO, N. G. **Dois séculos de projetos no Estado de São Paulo: grandes obras e urbanização**. São Paulo: EDUSP, Imprensa Oficial, 2010.
- SÃO PAULO OUTLOOK. **Metrópole global**. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, São Paulo Turismo S/A, Editora Análise, 2010. (bilíngüe).
- SILVA, C. H. C. **A reprodução do espaço urbano de São Paulo na perspectiva da hotelaria de alto padrão**. Tese de doutorado – (Geografia), Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2008.
- SIMÕES JÚNIOR, J. G. **Anhangabaú: história e urbanismo**. São Paulo: SENAC São Paulo, Imprensa Oficial, 2004.
- SOMEKH, N.; CAMPOS, C. M. (orgs). **São Paulo que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX**. São Paulo: Mackpesquisa, 2008.
- SOLON, A. P. G. **Chão de estrelas: hotelaria e produção do espaço urbano em São Paulo, 1995-2005**. Dissertação de Mestrado – (História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo), Universidade de São Paulo, 2006.
- TELES, R. M. S. **Turismo urbano na cidade de São Paulo: o deslocamento do CBD e seus reflexos na hotelaria paulistana**. 2006. Tese de doutorado (Relações Públicas, Propaganda e Turismo), Universidade de São Paulo, São Paulo.
- TOLEDO, B. L. **São Paulo: três cidades em um século**. São Paulo: Duas cidades, 1981.
- URRY, J. **O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas**. São Paulo: Studio Nobel: SESC, 1996.
- VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri: Manole, 2006.
- ZUKIN, S. **The culture of cities**. Oxford: Blackwell, 1995.