

POR UMA POLÍTICA REGIONAL DO TURISMO

Pedro de Alcântara Bittencourt César¹

Beatriz Veronezi Stigliano²

David Vital Brasil Ventura³

RESUMO: Realiza-se um trabalho exploratório sobre o Planejamento Regional do Turismo, localizando as fundamentações teóricas de tal conceito, para, então refletir sobre como este se desenvolve na França e mostrar a sua influência no Brasil, como acontece pela primeira vez que ele se implanta-se no Brasil. Mostrando pontos que precisam ser superados, propõe-se uma aproximação das gestões espaciais para que seja socialmente justo.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento Regional; Planejamento turístico; regionalização; Plano Nacional do Turismo.

Introdução

“Não cremos que seja exagerado afirmar que o planejamento tem sido um instrumento indispensável à manutenção e ao agravamento do atraso dos países pobres, assim como ao agravamento ou à exacerbação de disparidades sociais” (SANTOS, 2003).

Ao iniciar este ensaio com Milton SANTOS, busca-se dar o devido valor às ações, métodos e à ideologia contida no processo de planejamento, que, muitas vezes, serve somente aos interesses hegemônicos.

Partindo de documentos elaborados desde a criação do Ministério do Turismo, analisa-se neste estudo exploratório, o Planejamento Regional e o Turismo, suas origens, e como tem sido abordado no país.

Assim, o Governo federal, ao propor a regionalização do turismo no Brasil, muda, drasticamente, ao menos em termos metodológicos, o foco da relação Estado – questões superestruturais – localidade, na concepção do turismo, ao acreditar que “por uma regionalização” do turismo iria mais ao encontro das necessidades de uma “Política do turismo”.

Têm-se algumas questões a serem colocadas sobre este mote, entre tantas outras que podem ser levantadas:

¹ Doutorando Geografia – Geografia-USP, mestre - Unibero, arquiteto - UNITAU, especialista em planejamento – SENAC e prof. pesquisador de Turismo da Univ. Ibirapuera.

² Doutoranda Ciência ambiental – PROCAM-USP, bacharel e mestre – ECA-USP e e mestre Wice-Wageningen (Holanda), coordenadora e prof. do curso de Turismo da UNICSUL

³ Doutorando Arqueologia da Paisagem MAE-USP, mestre EAESP-FGV, arquiteto – Mackenzie, prof pesquisador Centro Univ. Belas Artes – S Paulo e prof. Turismo Univ. Brás Cubas -UBC

- Diversos pesquisadores e planejadores confundem Política Urbana, Política Regional e Política Pública, não conhecendo suas históricas abrangências;

- A regionalização deve ser discutida com o princípio de que regiões para o turismo apresentam mobilização, o que remete, inclusive, ao conceito de redes-geográficas (CASTELLS, 2001);

- Municipalização e Regionalização podem se estabelecer em projetos concomitantes e ser desenvolvidas em harmonia. Por exemplo, a cidade de São Paulo precisa de uma política local para o segmento cultural e uma política regional para as suas potencialidades ambientais (PMSP, 2002 e MTUR, 2004), em que os circuitos turísticos podem ser locais e regionais (PEARCE, 1988);

- Deve-se ter uma definição clara de rotas, roteiros, circuitos, percursos etc., na definição da relação entre emissor, atrativo, receptor, hospitalidade (BOULLÓN, 1994);

- O País, historicamente, adota o conceito do planejamento municipal (FERRARI, 1996) e, há algum tempo, a questão de cluster é desenvolvida (BENI, 1999), principalmente, no turismo..

- Nota-se que a regionalização atual somente formula o ‘produto turístico’ pela excelência encontrada (MTUR, 2003). Entende-se que se deve realizar um debate aberto sobre metodologia de regionalização

De tais questões, estudam-se as relações da regionalização como instrumento de planejamento e turismo.

Algumas idéias do planejamento regional

Toda idéia de Planejamento Regional remete a dois conceitos-chave, de planejamento e de região, sendo que o termo Planejamento Regional é usado para definir um processo de organização e sistematização espacial de uma determinada área definida. Para tal, sob a ótica do regional, pouco pressupõe a sua dimensão, que pode ser de uma metrópole a um continente e, para tal, esclarece BIRKROLZ (1979) que a região somente deve possuir algum aspecto homogêneo.

O termo foi utilizado, primeiramente, na formulação da Ciência Regional que nasce em princípios do século XIX, com a obra do alemão Von Thünen, que desenvolveu, no final do século XIX, pesquisas, dedicadas ao problema de localização de empresas agrícolas, onde

idéias como de anéis funcionais de uso do solo em torno do centro urbano tornam-se princípios que vêm a ser, em muito, as origens de idéias e teorias espaciais.

O planejamento regional desenvolve-se ao longo de décadas sobre diversas áreas de conhecimento, como a da economia política, ao agregar: a Economia Espacial e a Ciência Regional; o Planejamento Rural, que fundamenta conceitos ambientais, físicos e de comunidades e assentamentos rurais; o Planejamento Urbano, de caráter físico territorial, a Geografia, com seus princípios teóricos; entre outras áreas e aspectos, além da administração regional, área de fundamental importância, que, com uma relação prática e, principalmente, política, apresenta experiências, algumas bem sucedidas.

Para RATTNER, o Planejamento Regional é uma “técnica de intervenção racional” (1978. p.xii) que remonta a uma origem positivista das ciências sociais que o vêem como uma forma de confrontar capacidade intelectual com problemas e oportunidades, o que motivará uma orientação pragmática e ‘racional’.

Por sua vez, observa-se que o tripé: técnica dos planejadores, investimento público e interesse do poder privado resulta, muitas vezes, em ações especulativas e de lucratividade, em detrimento do interesse da população envolvida com o espaço, que, inclusive, muitas vezes se posiciona longe das decisões (RATTNER, 1978, p.xii).

Inicialmente, baseia-se, cientificamente, na formulação da *teoria do lugar central*, desenvolvida pelo geógrafo alemão Christaller, na década de 20 (publicada em 1933), na qual remete à localização, ao tamanho das cidades e às distribuições em redes, como fatores para o seu desenvolvimento.

Esta teoria conceitua o lugar central, através de seus bens de serviços centrais, e suas regiões complementares, criando um modelo estático no qual se observam o comportamento humano e as ofertas da cidade na elaboração científica de base empírica.

Assim, verifica-se que se desenvolvem, naturalmente, atividades no entorno de núcleos, desde remotos períodos remotos, através de diversos pontos de concentração, como ponto de comércio, igreja, estrutura rodoviária, etc. Desta forma, a urbe nasce com a característica de ser centro de uma dada região, denominada lugar central (*central place*), adensando funções diversas, e tais configurações remetem a uma ordem hierárquica, ou seja, lugar de centralidade de primeira ordem, de segunda ordem e assim por diante.

Nesta teoria, a *importância* do lugar está relacionada com a da atividade (normalmente pela especificidade), onde a renda é a maneira de qualificá-la, atendendo ao maior número de necessidades.

Centralidades referem-se, assim, mais a funções centrais de que a posições geográficas, onde os lugares centrais possuem uma tal ordem de valor e, quando apresentam valor superior, hierarquicamente, sobressaem-se e, numericamente, distinguem-se. Cada lugar possui, por sua vez, um respectivo mercado das mais variadas ordens (ABLAS, 1978, p.57). Na formação espacial, definem-se linhas de tráfego, que adquirem, também, ordens e valores, com suas respectivas ligações.

Lösch, trabalhando no campo teórico, compreende a área de mercado por sua concentração e dispersão. A concentração resulta em produção especializada e em larga escala e sua dispersão, o custo de transporte, criando uma estrutura espacial da produção, associada a áreas definidas de consumo, e definidas, em conjunto, assim: “a cada área de mercado diferente pode corresponder um conjunto de bens com áreas de mercado semelhantes, embora as características físicas desses bens e os seus condicionamentos de comercialização sejam diferentes” (ABLAS, 1982, p.78)

Tais áreas definidas, interligadas por vias de comunicação, acesso e distribuição formam um sistema de redes de cidades, criado em uma estrutura de centro, sob diversas hierarquias.

ABLAS (1982), para tal, apresenta uma estrutura empírica do estado de São Paulo, de acordo com processos históricos e geográficos e não na exatidão geométrica proposta, originalmente, pela teoria. Nesta relação, baseia-se em especificidades funcionais da distribuição de empregos.

Ao incorporar a teoria da localização, que se apóia nas necessidades industriais, desenvolvida no início do século XX, Alfred Weber dá importante contribuição para o planejamento regional, que se fundamenta, principalmente: na ênfase da mobilidade de fluxos e formas de induzir para as localidades novos investimentos; na formulação de políticas públicas para o incentivo, que resultem na otimização de plantas industriais; em uma política para o planejamento urbano diretamente envolvido e no desinteresse nas questões agrícolas (FRIEDMANN, WEAVER, 1981, p.146-147).

Nos Estados Unidos, embora com pouco intercâmbio com os pesquisadores europeus Walter Isard, Thomaz Reiner, John Friedman e Willian Alonso, sofrendo, inicialmente,

influência da escola alemã, desenvolve-se grupo próprio de pesquisa, aplicando as teorias de localização empresarial.

Em 1956, Walter Isard, ao elaborar a teoria da *Economia Espacial*, agrega as teorias da localização econômica, da localização geográfica e a físico-social. Utiliza-se, para tal, de análises empíricas das distâncias e das intensidades dos fluxos comerciais (FRIEDMANN, WEAVER, 1981, p.149).

Louis Wirth (1942) por sua vez aproxima o planejamento regional das questões urbanas, abordando as áreas de influência urbana, o que resulta na pesquisa elaborada por Friedmann (1955). Desta forma, ao propor a união da problemática urbana com a regional, trabalha com os sistemas das cidades, onde: “los enlaces entre regiones formadas por ciudades se extienden en todas las direcciones, uniendo ciudad dominante com ciudad dominante, subcentro com subcentro” (FRIEDMANN e WEAVER, 1981, p.113).

Outro ponto importante para a criação da idéia do crescimento regional é a teoria de *lugar central*, que direciona a teoria econômica espacial para um estudo sistemático de hierarquia, o que serve para que Augusto Lorsh desenvolva o conceito de *espaço econômico*.

Friedmann sintetiza, sob a teoria das localidades, um planejamento regional, baseado na *Teoria dos Pólos de Desenvolvimento*, do pesquisador francês François Perroux (1955). Este autor trabalha, principalmente, com a teoria dos Pólos de Desenvolvimento, o que leva Jacques Boudeville a dar sua contribuição ao teorizar sobre o problema do espaço econômico das regiões e do planejamento, criando conceitos como região homogênea, região polarizada e região plana ou programa e, para tal, considera o espaço de alguns poucos e não a sua totalidade, sendo que os pólos de desenvolvimento, interessam aos grandes interesses econômicos, a suas forças hegemônicas, onde as transformações para a população pouco realizam.

Na França, pela primeira vez, no mundo ocidental, introduz-se no, planejamento nacional uma visão de política regional. Isto ocorre no IV Plano Plurianual (1961-1965), no qual propõe o fortalecimento de *metrópoles de equilíbrio*, visando promover uma maior distribuição espacial da atividade econômica e da população pelo país. Para tal, realizam-se ações interdisciplinares, incorporando contribuições dos geógrafos Rocherfort e Hatreau, entre outros. O próximo Plano Plurianual francês incorpora duas visões: setorial e regional. O planejamento regional, da França, dissemina-se por muitos países, sempre como sinônimo de promoção de regiões com baixo crescimento econômico.

Nesta teoria, a indústria de ponta cria uma rede de outras instalações, industriais ou não, que orbitam, ao apresentar vantagens mútuas, por tais localizações.

FRIEDMANN afirma que:

“La planificación regional se ocupa del proceso de formulación y clasificación de objetivos sociales en la ordenación de actividades para el espacio supra-urbano. La cuestión básica era cómo distribuir las actividades en el espacio para cumplir los objetivos sociales” (FRIEDMANN, WEAVER, 1981, p.180).

A formulação espacial do planejamento regional divide-se em quatro áreas, segundo FRIEDMANN (1981): sistemas urbanos, superfície de modernização, desenvolvimento de corredores e processo de difusão espacial.

Analisa-se os sistemas urbanos, a sob os princípios da teoria da localização, principalmente, critérios de hierarquia, organização funcional, estruturas internas de negócios na cidade, relação cidade-campo, entre outros aspectos, para propor cidades ideais do ponto de vista de dimensão, localização, embora sejam relações com pouca fundamentação.

As superfícies modernizadoras são analisadas pela cartografia, através de variáveis físico-sociais. O desenvolvimento de corredores reflete-se em superfícies modernizadoras em áreas rodoviárias e, no processo de difusão espacial, tende a quebrar a inércia polarizadora com políticas governamentais.

Na década de 70, vive-se a ‘era do planejamento regional’ (FRIEDMANN, WEAVER, 1981, p.11), onde a própria ONU – Organização das Nações Unidas realiza ações através do *Center for Regional Development*, ou mesmo na América Latina com o ILPES – *Istituto Latino Americano de Planificación Económico y Social*, situado em Santiago do Chile, além de aporte de diversos outros organismo e universidades, definindo novos parâmetros a respeito o assunto.

Os programas gerados sob neste processo, têm como objetivo a “reducir, e incluso eliminar, a largo plazo las mayores desigualdades de rendas entre los regiones” (FRIEDMANN, WEAVER, 1981, p.13). Tendo como especificidade a busca de meios para a utilização racional de recursos naturais, uma nova relação econômica com o ambiente, o desenvolvimento socioeconômico, resolver questões macroeconômicas de distribuição de renda, valorizando as aspirações espaciais.

Assim, o Planejamento regional remete a um método específico: *a teoria do planejamento procedimental* e a uma doutrina: *a planificação regional*, alimentada de muitas teorias das ciências sociais e da teoria da sustentabilidade do meio ambiente, como ferramenta

de alteração de regiões com baixo crescimento e desenvolvimento, onde, através de várias formas de abordagens, espera-se a transformação da região. Para tal, RATTNER (1978) comenta que muito se faz de um modo dualista, referindo-se à região como marginal, pobre, ou estática, buscando a integração, riqueza ou dinamismo em 'áreas ideais'.

Para tal, duas lógicas devem ser absorvidas, a dos processos historicamente conflitantes com o local e o poder dos fluxos de investimentos dos grandes grupos econômicos.

Uma característica atual do planejamento regional é sua difusão vertical com outros níveis de planejamento, induzindo ações interligadas, envolvendo, também, ações horizontais com diversos setores, no campo prático, e disciplinas, no campo teórico de sua elaboração.

JACOBS (2003), em seu estudo sobre as grandes cidades, apresentando mecanismos para o controle social do espaço, aponta o Planejamento Regional como instrumento para o crescimento de cidades pequenas e separadas (2003, p.19)

Embora o suporte teórico-metodológico do Planejamento Regional seja pouco difundido, principalmente no Brasil, pode-se observá-lo estendido sobre um método espacial com três abordagens: regional-central, regional-intermediário e regional-local, onde o primeiro representa o interesse do governo central em sua totalidade, o último, a escala superior ao município, e o intermediário, uma abrangência estadual, por exemplo (PEREIRA, 1987).

Para RATTNER (1978) os 'pólos de crescimento' têm como uma das estratégias mais utilizadas o investimento do poder público e políticas de incentivos fiscais, embora estas apresentem resultados duvidosos. Para este autor, o Planejamento Regional deve estar contido em um Plano Global integrado com programas setoriais e regionais de objetos econômicos e sociais (RATTNER, 1978, p.60).

Planejamento regional e as instâncias locais

Com relação à abordagem regional-local do planejamento é importante salientar que, no Brasil, é nas décadas de 1960/70 que se inicia a prática de elaboração de planos com abrangência metropolitana. Isso se deve ao fato de que já nesse momento se observava o processo de urbanização crescente das principais capitais brasileiras acompanhado pelo fenômeno da conurbação, criando áreas urbanizadas contínuas que extrapolavam os limites de um município. O problema que se apresentava estava relacionado à demanda pela população residente num município por serviços oferecidos por outro município, ou ainda pela

necessidade de se equacionar problemas de gestão urbana de forma articulada entre as municipalidades limítrofes para as áreas de coleta/destinação de resíduos sólidos, serviços de saneamento ou a gestão de áreas de proteção de mananciais. O conceito dessa nova divisão político-administrativa, a Região Metropolitana, surge pela primeira vez na Constituição Federal de 1967 e alguns anos depois se institucionaliza com a Lei Complementar nº 14 de 1973, que cria as primeiras oito Regiões Metropolitanas brasileiras - São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Fortaleza e Belém - sendo que a Região Metropolitana do Rio de Janeiro será criada posteriormente através da Lei Complementar nº 20.

Especificamente em São Paulo vamos observar que antes mesmo da edição da Lei Complementar nº 14, de 1967 a 1975, com a criação do antigo GEGRAN - Grupo Executivo da Grande São Paulo, órgão da Secretaria de Economia e Planejamento, se iniciam os estudos para a RMGSP - Região Metropolitana da Grande São Paulo, e se formula o PMDI - Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado (1967/70), o primeiro plano metropolitano. Em 1975 o GEGRAN se transforma na EMPLASA e se procede à revisão do PMDI, concluída em 1981/82, com a publicação do PMDI II-GSP.

Nesse mesmo período, no âmbito internacional, vários encontros são promovidos onde o planejamento tem importância central, ocasião em que se produzem alguns documentos significativos dentre os quais destacam-se a Carta dos Andes (1958), as Normas de Quito (1967), o Manifesto e a Declaração de Amsterdam (1975) e a Carta de Machu Pichu (1978). Apesar de suas especificidades tratando de problemas como a preservação do patrimônio cultural, planejamento urbano, planejamento regional, transportes, turismo, desenvolvimento econômico e social, preservação de recursos naturais, renovação urbana ou gestão urbana, o planejamento é o tema que permeia os vários enfoques discutidos.

Entre os documentos referidos destaca-se a Declaração de Amsterdam, documento elaborado ao final do Congresso do Patrimônio Arquitetônico Europeu promovido pelo Conselho da Europa que elegera o ano de 1975 o Ano Europeu do Patrimônio Arquitetônico. Inspirada na Declaração de Estocolmo de 1972 se destaca a necessidade de adoção do planejamento e a conservação integrada como instrumentos para garantir uma melhor qualidade de vida à população, e ainda se estabelece a preservação do patrimônio histórico e cultural como premissa básica para o desenvolvimento social, e se destaca a importância das

instâncias locais como fórum de debates para a preservação e a importância do aspecto político da questão.

Planejamento regional e o turismo

No Plano de Metas e Base para Ações do Governo, de 1970 a 1972, o governo Garrastazu Médici propõe, provavelmente, pela primeira vez no país, a inclusão do turismo como um dos setores contemplados. Estranhamente, o Plano seguinte, deste mesmo presidente, não o contemplaria, sendo resgatado no Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), do Governo Ernesto Geisel, para 1975 a 1979 (MENDES, 1978, p.112-119).

Interessante observar que, nos mesmos anos, são realizados, no Brasil, os primeiros cursos de planejamento turístico organizados pelo governo federal, através da Embratur (então) – Empresa Brasileira de Turismo, em conjunto com a OEA – Organização dos Estados Americanos, seguindo a elaboração do primeiro plano turístico – Projeto Turis, de caráter regional.

Deste plano, embora pouco se tenha de informação, sabe-se que, em sua elaboração, estavam pesquisadores franceses ligados ao planejamento regional do turismo naquele país (ACERENZA,1987). Importante reforçar que, na França, foi realizado o Primeiro Plano Quinquenal de Equipamento Turístico em 1948, e, entre outros planos, tais documentos definem que um dos vetores para o desenvolvimento e dinamização da região sul – mediterrânea da Europa, seria o turismo. À época, a região encontrava-se em estagnação econômica apresentava forte êxodo populacional.

Hoje, esta região, o Languedoc-Roussillon, (KLEMM, 1992) e todo o seu entorno caracteriza-se como uma das maiores, demandas recebidas de turistas do planeta e a sua economia tem, na atividade turística, uma motriz de dinamismo.

Alguns destes pesquisadores vieram a ser consultores do projeto brasileiro, nascendo o planejamento turístico nacional, por sua vez, não como estrutura setorial, contendo uma estrutura central de oportunidades e necessidades, mas como uma proposta desprendida, e criada, sem tal relação. O projeto, após décadas, pode ser considerado um fracasso.

Se um plano torna-se regional ao incorporar uma série de localidades, a WTO – World Tourism Organization (Organização Mundial do Turismo) define, como seu objetivo, a criação de políticas em cada região, em relação a seus recursos existentes: como uma forma

de pensar a relação entre as regiões, promovendo, coordenando, distribuindo e monitorando efeitos e benefícios (WTO, 1994).

Deve-se, por sua vez, pensar no Planejamento Regional Setorial do Turismo a partir do princípio que, mais do que uma atividade econômica, o turismo é uma atividade sócio-espacial, de ação de deslocamento, envolvendo culturas, lazer e hospitalidade.

Promover um grande debate público sobre o papel destas três categorias na realidade da sociedade, e sobre suas especificidades, pode ser a força motriz do turismo nacional e, conseqüentemente criar métodos que garantam os ajustes sociais dos atores locais. A lógica do turismo internacional se faz por outra relação, fundamentalmente, por planejamento estratégico e de cunho de gestão logística, com raras exceções. Assim, têm-se duas realidades; a regionalização para a prática local e, outra, que se relaciona aos valores simbólicos socialmente construídos, como os grandes eventos de São Paulo, os atrativos cariocas, os biomas nacionais, os complexos turísticos da costa brasileira, etc.

Outra questão pertinente remete aos circuitos superiores, ou modernos, e inferiores, apresentados por Milton SANTOS (2003) como uma *revisão da teoria dos lugares centrais*. Os dois circuitos interagem porém, “o circuito moderno tem sido objeto de pesquisa sistemática” (SANTOS, 2003, p.127), por parte dos estudos econômicos como um todo, o que pouco acontece com o circuito inferior.

No turismo, esta relação tão específica, tão cheia de peculiaridades, é pouco estudada, não se estabelecendo conceitos, embora temas como *base comunitária* e *resorts* são resultantes distintas com suas respectivas áreas de influência.

O planejamento não deve ter como foco a produção que é somente um dos aspectos do espaço social, este sim, merecedor de toda análise e “definido como o mais eficiente arranjo geográfico, no qual a estrutura espacial terá sido previamente definida, tendo-se em mente uma melhor distribuição de resultados” (SANTOS, 2003, p.169) e considerando a totalidade que contem formas e funções, e por sua vez, contidas espacialmente em seus processos e estruturas sócio-espaciais.

As práticas sociais, turistificando locais, com práticas conscientes, constroem uma outra vertente, que, por sua excelência, podem transformar-se em atrativos internacionais, porém, a criação de uma sociedade de lazer, baseada em práticas culturais e em uma lógica de hospitalidade com uma grande parcela do território nacional, tem de definir atores e papéis na construção da atividade do turismo.

Referências bibliográficas

ABLAS, Luis Augusto de Queiroz. A teoria do lugar central: bases teóricas e evidências empíricas. Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo, São Paulo: 1982.

ACERENZA, Miguel Ângelo. Administración del turismo: planificación y dirección. V.2, Trillas, México: 1987.

BENI, Mario Carlos. Política e estratégia do desenvolvimento regional: planejamento integrado e sustentável do turismo. In. Turismo em análise, v.10, n.1, São Paulo, 1999, pp.7-17.

BIRKHOLZ, Lauro Bastos. Metodologia básica de planejamento regional. Curso de especialização em Planejamento Regional, FAU-USP, apostila, São Paulo: 1979.

BRASIL, República Federativa. Cartas patrimoniais. MinC – Ministério da Cultura, Brasília: 2000.

BRASIL, República Federativa. Plano Nacional do turismo diretrizes, metas e programa 2003-2007. MTur – Ministério do turismo. Brasília, 2003.

BRASIL, República Federativa. Programa de Regionalização do Turismo. MTur – Ministério do turismo. Brasília, 2004.

CASTELLS, Manuel. A sociedade em rede: a era da informação, economia, sociedade e cultura, v.1. (The rise of the network society) Paz e terra, São Paulo, 2001.

FERRARI, Celson. Curso de planejamento municipal integrado. 5ed. Pioneira, São Paulo, 1986.

FRIEDMANN, John e WEAVER, Clyde. Territorio y funcion: la evolucion de la planificacion regional (Territory and fuction: the evolution of regional planning – 1979), Instituto de Estudios de Administracion Local, Madrid: 1981.

JACOBS, Jane. Morte e vida das grandes cidades. (The death and life of great american cities – 1961). Martins Fontes, São Paulo, 2000.

KLEMM, Mary. Sustainable tourism development: Languedoc-Roussillon thirty years on. In. Tourism Management, june, 1992, pp. 169-180.

MENDES, Ana Gláucia. A experiência de planejamento econômico no Brasil. In. CINTRA, Antônio Octávio e HADDAD, Paulo Roberto (orgs.). Dilemas do planejamento urbano e regional no Brasil. Zahar, Rio de Janeiro: 1978, pp.75-168.

PEARCE, Douglas. Desarrollo turístico: su planificación y ubicación geográfica. Trillas, México, 1988.

PEREIRA, Rubens de Mattos. Planejamento regional e o modelo da regionalização do Estado de São Paulo, Unitau, apostila, Taubaté: 1987.

PMSP – Prefeitura Municipal de São Paulo. Atlas ambiental do Município de São Paulo: diagnóstico e bases para definição de políticas para as áreas verdes no município de São Paulo, v.1. Biota, São Paulo, 2002.

RATTNER, Henrique. Planejamento urbano e regional. Nacional, São Paulo, 1978.

SANTOS, Milton. Economia espacial: críticas e alternativas. 2ed. Edusp, São Paulo: 2003.

WTO – World Tourism Organization. National and regional planning: methodologies and case studies. ITP, London, 1994.