

TRANSPORTE POR FRETAMENTO



O transporte rodoviário de fretamento eventual no Estado de São Paulo e sua aproximação com a atividade turística: uma análise preliminar*

Karina Toledo Solha

Doutora. Professora e pesquisadora do Programa de Mestrado em Turismo, Escola de Artes Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo. Currículo <http://lattes.cnpq.br/0668319688752070>. E-mail: kasolha@usp.br

Debora Cordeiro Braga

Doutora. Professora e pesquisadora do Programa de Mestrado em Turismo, Escola de Artes Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo. Currículo <http://lattes.cnpq.br/3872989194397830>. E-mail: bragadc@usp.br

A ausência de dados estatísticos e análises apuradas sobre a movimentação de passageiros nos diferentes modais e meios de transporte também se reflete na deficitária discussão sobre o desenvolvimento do turismo e consequente desarticulação de setores produtivos que poderiam ser beneficiados com uma atividade turística organizada e incentivada. O Ministério do Turismo (2007a) alerta que o crescimento da demanda por viagens juntamente com novos públicos como as classes sociais com renda mais baixa devem provocar e estimular mudanças estruturais no sistema de transporte nacional. Ou seja, a questão não está restrita aos aeroportos e companhias aéreas, mas, sim, a todo o sistema nacional de transporte que deverá atender viajantes com qualidade e hospitalidade. Assim, além de necessários e urgentes investimentos na qualificação da infraestrutura de transporte geral, também será imprescindível considerar o atendimento ao crescente fluxo de turistas nacionais e internacionais nos principais destinos brasileiros.

Neste sentido se observa, por um lado, o interesse do Ministério do Turismo na busca da compreensão das relações entre mobilidade e desenvolvimento do turismo, como pode ser observado nas análises de um estudo sobre a mobilidade e acessibilidade nas regiões turísticas, analisando as redes de transporte e a conectividade das regiões

* Artigo adaptado para a Revista dos Transportes Públicos. A publicação original encontra-se no seguinte endereço: <http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/view/4242>.



www.antp.org.br

turísticas do país (2007b). E, por outro lado, na identificação e regulamentação das empresas transportadoras de turismo através da Portaria nº 312 (Ministério do Turismo, 2013).

Em 2008, a Lei Geral do Turismo estabeleceu diretrizes para orientar a oferta de serviços turísticos de modo geral, definindo as características e as modalidades dos serviços de transporte turístico.

Subseção IV

Das Transportadoras Turísticas

Art. 28. Consideram-se transportadoras turísticas as empresas que tenham por objeto social a prestação de serviços de transporte turístico de superfície, caracterizado pelo deslocamento de pessoas em veículos e embarcações por vias terrestres e aquáticas, compreendendo as seguintes modalidades:

I - pacote de viagem: itinerário realizado em âmbito municipal, intermunicipal, interestadual ou internacional que incluam, além do transporte, outros serviços turísticos como hospedagem, visita a locais turísticos, alimentação e outros;

II - passeio local: itinerário realizado para visitação a locais de interesse turístico do município ou vizinhança, sem incluir pernoite;

III - traslado: percurso realizado entre as estações terminais de embarque e desembarque de passageiros, meios de hospedagem e locais onde se realizem congressos, convenções, feiras, exposições de negócios e respectivas programações sociais; e

IV - especial: ajustado diretamente por entidades civis associativas, sindicais, de classe, desportivas, educacionais, culturais, religiosas, recreativas e grupo de pessoas físicas e de pessoas jurídicas, sem objetivo de lucro, com transportadoras turísticas, em âmbito municipal, intermunicipal, interestadual e internacional (Brasil, 2008).

Esta lei define os diversos tipos de serviços de transporte turístico que podem ser prestados, entretanto não considera a realidade das empresas de ônibus, que tanto podem ser empresas de transporte intermunicipal regular como as que trabalham com fretamento. Estes dois tipos de transportadoras podem inclusive prestar serviços para viajantes turistas, mas seu negócio prioritário não é turismo, assim, pouco se conhece sobre as especificidades deste serviço. Por outro lado, sabe-se que no Estado de São Paulo existem algumas poucas empresas que se especializaram no fretamento eventual oferecendo, inclusive, serviços de agenciamento de viagens ou serviços receptivos.

Então, este trabalho se propõe a realizar uma análise preliminar sobre as viagens de fretamento eventual de ônibus no Estado de São Paulo, registradas na Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp) entre os anos de 2010 e 2013, gerando subsídios para compreender a dinâmica destes deslocamentos.

Na legislação paulista, a locação de ônibus e micro-ônibus para viagens intermunicipais é denominada transporte de passageiros por fretamento eventual, entendido como “Artigo 8º - Fretamento eventual é o serviço prestado a um cliente ou a um grupo de pessoas, mediante contrato escrito, para uma viagem” (São Paulo, 1989), e para sua operação se exige das empresas transportadoras o cadastro na Embratur entre outros requisitos.

Neste estudo, entende-se que o transporte de passageiros por fretamento é um serviço não regular, uma vez que existe para atender a demandas específicas, não tendo que cumprir horários nem oferecendo partidas regulares (Palhares, 2002). Este serviço é comumente dividido em:

- contínuo: quando oferecido regularmente para atender a demanda de transporte principalmente de funcionários de empresas;
- eventual: quando atende a demandas eventuais de transporte para traslado, lazer ou viagens, podendo ser contratado ou não por uma agência de viagem.

Embora pouco estudado, o universo do fretamento eventual é parte fundamental do sistema de turismo, apresentando diferentes dinâmicas na composição e na estrutura das viagens. Estes serviços podem garantir a mobilidade de grupos de turistas dentro dos destinos com traslados e passeios, e também atendendo à demanda de deslocamento de variados grupos de turistas, em percursos de origem-destino ou mesmo entre destinos. A oferta dos diferentes serviços de transporte turístico rodoviário caracteriza a modalidade de turismo rodoviário. Contudo, em função da capacidade e das características dos veículos pode-se oferecer diferentes experiências de viagem, que atendem a tipos bastante específicos de turistas e destinos. Este relatório aborda especificamente os serviços de transporte turístico por ônibus, na modalidade de fretamento eventual.

Os diferentes aspectos dos serviços de transporte turístico por ônibus têm sido objeto de estudo para investigadores como Downward & Lumsdon (1999, 2004) tratando do comportamento de gastos deste público, Baloglu & Shoemaker (2001) identificando algumas características da demanda, Becken (2005) estudando os padrões deste tipo de viagem, e Page (2008) demonstrando a relevância do ônibus turístico na matriz de transportes. Na literatura nacional, o tema conta com poucas publicações com destaque para Palhares (2002), tratando da experiência norte-americana e apresentando pesquisa sobre o perfil da demanda, Barros (2002) analisando o turismo rodoviário no Brasil, e Lhomann, Fraga & Castro (2013) abordando as relações entre transporte e desenvolvimento de destinos.



www.antp.org.br

TRANSPORTE RODOVIÁRIO E TURISMO

No Brasil

Um estudo sobre demanda do turismo doméstico, realizado em 2012 pelo Ministério do Turismo em conjunto com a Fundação Instituto de Pesquisa (Fipe), verificou que o ônibus fretado foi o meio de transporte utilizado em 4,7% das viagens domésticas, atendendo motivação de lazer (4,3%), de negócios (3,7%) e outros (8,8%), indicando que este serviço atende diferentes tipos de passageiros, desde grupos a lazer até os que viajam para negócios ou por outras motivações (Ministério do Turismo, 2012).

Isso reforça a necessidade de aprofundamento de estudos sobre o perfil deste usuário para que tanto empresas, Estado e agências reguladoras possam aprimorar seus serviços e definir estratégias de ação para um público eclético e que tende a aumentar em função do incremento do turismo doméstico e da necessidade de busca de alternativas para a mobilidade eficiente. Neste contexto cabe introduzir a discussão sobre mobilidade turística que, segundo Kunz (2015), “pressupõem o rompimento da dicotomia das pessoas em movimento (fluxos) em busca do destino (fixos). Faz menos sentido presumir lugares e culturas (visitados) como relativamente fixas. As atividades turísticas não se encontram tão separadas dos lugares visitados (destinos)”; assim, é preciso discutir que o transporte rodoviário de passageiros motivados por lazer não pode ser estudado apenas considerando rotas e percursos, mas, sim, as relações socioculturais e econômicas inerentes a este deslocamento.

A relevância do uso do ônibus para a atividade turística foi evidenciada em um estudo sobre as classes C e D e o mercado de turismo brasileiro, realizado em 2005, que apontava para a importância dos ônibus como o principal meio de transporte (64%) para esse segmento da demanda turística no país (Ministério do Turismo, 2007a).

A pesquisa ainda detalhava que, das viagens rodoviárias feitas por turistas das classes C e D, 75% utilizavam ônibus regular (com saídas de rodoviárias ou serviço intermunicipal), 14% ônibus de excursão e 10% ônibus alternativo (clandestino), e, ao mesmo tempo, ressaltava o receio dos turistas na utilização dos serviços desta última categoria.

Apesar da sua relevância são muitos os obstáculos na sua operação e alguns autores apontam a necessidade de aprimoramento e a ampliação deste tipo de serviço de transporte no turismo.

A escassez da oferta de pacotes turísticos terrestres e a inexistência de infraestrutura rodoviária para embarque e desembarque de passageiros nas principais cidades emissoras e receptoras de turistas dificultam a operacionalização e a comercialização de pacotes dessa natureza; mesmo que os acessos iniciais sejam feitos por via aérea, o acesso e percurso aos roteiros turísticos somente são possíveis com o uso de meio de transporte terrestre em especial os rodoviários (Silva & Fortes, 2013, p. 203).

Ao mesmo tempo em que se verifica a importância deste tipo de transporte para alguns segmentos da demanda de turismo doméstico, também se percebe um potencial de desenvolvimento para esta modalidade de viagem no país.

Este setor tem atuado de modo silencioso, garantindo deslocamentos de lazer e turismo em todo ao país, pois a ausência de dados e os poucos estudos sobre o uso de ônibus turístico não nos permitem compreender ainda a dinâmica e as especificidades deste setor.

Em São Paulo

Se, por um lado, a falta de dados desestimula os pesquisadores a estudar o tema, por outro, se verificou o início de um movimento de reconhecimento e revalorização deste tipo de serviço de transporte turístico no âmbito do Conselho Estadual de Turismo de São Paulo, com a criação de uma Câmara Setorial de Turismo Rodoviário.

No âmbito do poder público do Estado, foram criados e implementados dois programas nos quais o ônibus como transporte turístico tem papel fundamental. O Programa Rota São Paulo que, desde 2011, oferece rotas de ônibus por destinos do estado, buscando redistribuir as grandes concentrações de turistas pelas cidades vizinhas a grandes eventos (São Paulo, 2014a).

O outro programa, denominado Rota São Paulo – 2011, constituiu-se numa iniciativa de publicação de um guia de viagem baseado na infraestrutura viária disponível no Estado, que tem sido reconhecida como uma das melhores do país (São Paulo, 2014b).

A necessidade de reconhecer e aproveitar este diferencial estratégico de infraestrutura de transporte, principalmente o rodoviário no Estado de São Paulo, já havia sido ressaltada em um estudo sobre as estâncias paulistas:

Municípios que não são estâncias, mas que dispõem de aeroportos próximos, bem como de acesso facilitado por rodovias, podem (e certamente estão) se beneficiando do fluxo de pessoas para ampliar a receita com o turismo, particularmente o turismo de negócios (Solha *et al.*, 2010).

A isto se somam os programas de turismo sob responsabilidade da Secretaria de Turismo que tem como principal característica o uso do ônibus para a realização destas viagens. Neste sentido, destacam-se algumas iniciativas consolidadas como:

- Programa Turismo do Saber: iniciativa da Secretaria de Turismo que visa proporcionar a crianças da rede pública de ensino a oportunidade de conhecer novos lugares dentro do Estado de São Paulo. Trata-se de uma repaginação do antigo “Caravanas do

Conhecimento”, realizado anteriormente pelo Cepam e pela Secretaria de Educação (São Paulo, 2014c).

- Melhor Viagem SP: funciona a partir da inscrição de grupos de idosos organizados (em geral vinculados a ações desenvolvidas pelas prefeituras ou outras entidades), com viagens para destinos de praia e interior. Todos os viajantes da melhor idade ficam hospedados em colônias de férias vinculadas a entidades de classe. São 200 vagas por semana que são divididas em quatro grupos de 50 idosos. Estima-se que são 800 idosos viajando por mês (São Paulo, 2014d).

Estes programas não estão claramente articulados com outra importante política de fomento do Estado que, ao reconhecer um município como estância, garante a ele incentivos financeiros para sua qualificação e aprimoramento como destino turístico. Atualmente são 70 municípios no Estado que recebem o título de estância e estão divididos em quatro categorias: climáticas, hidrominerais, turísticas e balneárias (Solha *et al.*, 2010).

Em princípio, estas ações governamentais, conjugadas ou não, geram um fluxo de visitantes que se apoia, fundamentalmente, no uso do ônibus fretado, garantindo a vários destinos a chegada destes visitantes. Contudo, não existe monitoramento sistemático e específico deste fluxo de viagens no Estado de São Paulo, o que permitiria compreender sua dinâmica e dimensão.

Nesse sentido, destaca-se o estudo pioneiro de Barros (2002) que se dedicou a discutir a questão do ônibus e do turismo a partir da perspectiva dos empresários do segmento que atuavam em São Paulo, contando com o apoio do Sindicato das Empresas de Transporte por Fretamento e por Turismo da Região Metropolitana de São Paulo – Transfretur. Nesse estudo, verificaram-se aspectos relacionados às características das empresas, da frota, da importância do transporte eventual no portfólio de serviços, do perfil do público, dos principais destinos de viagem, da comercialização e das relações institucionais.

Nesta pesquisa, Barros (2002) verificou que as empresas atendiam basicamente grupos fechados de empresas, associações e escolas, participantes de congressos e eventos, turistas em excursão, viajantes a negócios, turistas individuais e famílias. Na época, os 15 principais destinos indicados pelas empresas foram: Aparecida, Campos do Jordão, Santos, Caldas Novas, Curitiba, Poços de Caldas, Rio de Janeiro, Barra Bonita, Campinas, Minas Gerais, Praia Grande, Atibaia, Serra Negra, Caxambu e, por fim, traslado urbano para congressos e feiras.

Também observou que as agências de turismo pouco contribuíam com as vendas das transportadoras turísticas, indicando “um frágil relacionamento comercial entre esses dois componentes do Sistema de Turismo” (Barros, 2002, p. 112).



Em 2011, Solha & Luques retomam esta discussão buscando identificar a percepção dos empresários do setor sobre o panorama do fretamento eventual no Estado de São Paulo, realizando um trabalho que foi resultado de uma parceria com a Federação das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros por Fretamento – Fresp, em que se destacavam aspectos como sua dimensão, o perfil da demanda, as características do atendimento a este público e a inserção e a participação dos empresários na atividade turística. Os resultados apontam que o município de Aparecida permanece como principal destino turístico das viagens por fretamento para o interior do Estado, seguida por Campinas, Campos do Jordão, Serra Negra e Águas de Lindoia, destinos que são estâncias turísticas, exceto por Campinas que não se enquadra com estância, mas tem um importante destaque na economia do Estado de São Paulo.

Os estudos e programas aqui citados oferecem apenas um panorama superficial da realidade do fretamento no Estado de São Paulo, que até então não apresentava condições para ser analisada com detalhamento e profundidade necessários. Contudo, é possível perceber que a forte regulamentação à qual estão submetidas as empresas que atuam com transporte rodoviário de passageiros, implantada tanto pelas agências reguladoras de transportes como a Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, que atua no âmbito nacional, e a Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo – Artesp no âmbito estadual, quanto pelo Ministério do Turismo e as prefeituras municipais, se estabeleceu com base em parâmetros genéricos de transporte de passageiros, e a atividade não conta com subsídios adequados para considerar a complexidade e diversidade das viagens que utilizam o ônibus de turismo.

ORIGEM DOS DADOS E TRABALHO CONJUNTO

Os dados analisados foram coletados pela Artesp a partir dos formulários de autorização para o transporte rodoviário fretado eventual encaminhados pelas transportadoras que realizaram este tipo de fretamento entre os anos de 2010 e 2013 e foram cedidos para este estudo pelo intermédio da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp).

Como forma de facilitar o controle e o registro das viagens realizadas a partir do Estado de São Paulo em ônibus fretados, a Artesp criou o Sistema Integrado de Gerenciamento (Siga) e, com a colaboração da Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo – Prodesp, desenvolveu um *software* que coleta e armazena informações sobre todas as viagens, denominado Extranet. A partir deste *software*, cada empresa permissionária é capaz de enviar os dados obrigatórios ao Siga, de forma padronizada, conforme indicado na legislação.



www.antp.org.br

O Decreto nº 29.912 de 12/05/89 da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo estabelece que:

Parágrafo 1º - Nas viagens a que se referem os serviços tratados neste artigo, será de porte obrigatório a Nota Fiscal correspondente.

Parágrafo 2º - A empresa transportadora comunicará mensalmente até o último dia útil do mês seguinte ao Departamento de Estradas de Rodagem o número de viagens realizadas sob fretamento eventual, com indicação da data de início e fim de cada uma, origem e destino, bem como o número de passageiros transportados (São Paulo, 1989).

A partir dos registros contidos na plataforma Siga, a equipe técnica da Artesp gerou e disponibilizou relatórios anuais referentes ao período de 2010 a 2013. Para garantir uma melhor compreensão dos procedimentos de coleta e registros desses dados, foi necessário promover uma reunião com os técnicos responsáveis pelo sistema Extranet/Artesp para conhecer suas funcionalidades, os objetivos da proposta e a estrutura da base de dados. Além disso, realizou-se uma visita técnica a uma das permissionárias, para acompanhar o processo de preenchimento dos formulários, a fim de identificar as dificuldades e os procedimentos utilizados para inserir estas informações no sistema.

A análise das informações constantes nas planilhas em comparação com algumas informações disponíveis no Manual do Siga indicou que alguns dados não foram disponibilizados e, portanto, a análise não foi efetuada neste momento. Contudo, o resultado final deste estudo aponta para a possibilidade de aprimoramento e ampliação dos relatórios ao longo do tempo.

O volume de registros fornecidos pelo sistema Extranet/Artesp é expressivo. No total, foram informadas 466.720 viagens de fretamento eventual que circularam pelo Estado de São Paulo¹ durante os quatro anos de análise, conforme consta na tabela 1. Estes dados revelam que este tipo de viagem registra um crescimento de 3,16% entre os anos de 2010 e 2011, entretanto, nos anos seguintes, há um decréscimo de 0,12% entre 2011 e 2012 e uma significativa redução do número de registros e consequentemente de viagens de fretamento na ordem de 4% entre 2012 e 2013. Os motivos que geram estas quedas merecem ser investigados para possibilitar que o mercado defina futuras ações de caráter preventivo e corretivo, porque as variações podem estar relacionadas a fatores macroeconômicos e sociais resultantes de políticas públicas, ou a concorrência com o modal aéreo, ou a políticas de gestão das empresas que oferecem fretamento eventual, ou a outras questões mercadológicas.

1. Trata-se das viagens intermunicipais realizadas no Estado de São Paulo, exceto aquelas que circulam entre municípios das regiões metropolitanas.

Tabela 1
Crescimento dos registros fornecidos pelo sistema Extranet/Artesp entre os anos de 2010 e 2013

Ano	Registros fornecidos	Percentual de crescimento
2010	115.200	-
2011	118.847	3,16
2012	118.708	-0,12
2013	113.965	-4,00
Total	466.720	

Fonte: Artesp. Relatórios anuais referentes ao período de 2010 a 2013.

De todas as informações constantes nos registros, foi possível aproveitar apenas as constantes em quatro campos porque os demais tinham dados incompletos ou inconsistentes que inviabilizaram suas análises. Mas, mesmo sendo apenas informações sobre 1 - origem, 2 - destino, 3 - data da viagem e 4 - empresa, identificaram-se várias características inerentes ao serviço de fretamento eventual que, em alguns casos, confirmam o que estudos anteriores apontaram.

ANÁLISE DOS DADOS CONSOLIDADOS DO PERÍODO 2010-2013

As viagens: origem e destino

Considerando os dados gerais sobre a origem das viagens, é do município de São Paulo que parte o maior número de serviços de fretamento eventual, com significativa vantagem sobre o segundo município que é Campinas e o terceiro que é Jundiaí. O fato das informações serem de um órgão regulador do Estado de São Paulo justifica a maior presença de municípios paulistas como originários do transporte eventual de passageiros. Nos quatro anos avaliados, a origem se dá prioritariamente em municípios do Estado de São Paulo, mas há ocorrências esporádicas de municípios de outros estados limítrofes² que registram origem de quatro a uma viagem por ano.

A concentração de viagens originárias em alguns poucos municípios do Estado de São Paulo com alto índice de ocorrência de viagens é evidenciada nos quatro anos estudados. As dez cidades que originam o maior número de fretamentos representam em média 1,67% das cidades citadas e estas são responsáveis por 41,81% de todos os registros. A tabela 2 mostra a recorrência dos municípios de origem que, na maioria dos casos, estão a uma distância inferior a 300 km da capital, região de destaque na economia nacional em função das atividades industriais e de serviços que ali se desenvolvem.

2. Apesar dos registros não mencionarem o estado de cada município de origem foi possível identificar a origem em cidades dos estados de Rio de Janeiro, Minas Gerais e Paraná.



www.antp.org.br

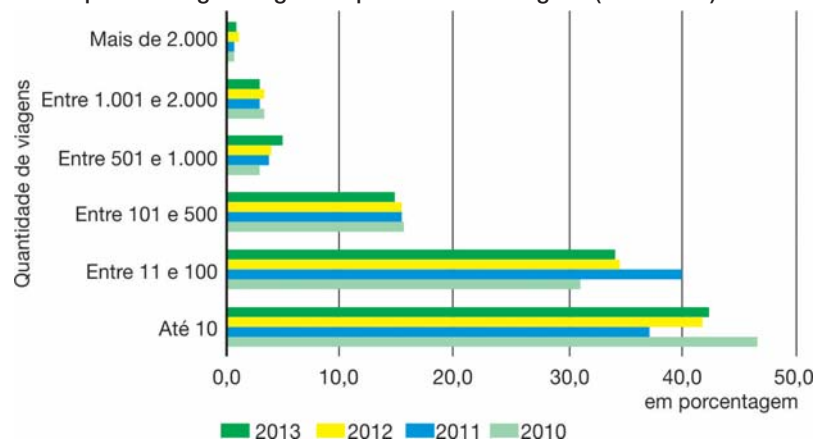
Tabela 2
Quantidade de registro fornecidos pelo sistema Extranet/Artesp dos 10 municípios de origem com maior representatividade entre 2010 e 2013

Origem	2010		2011		2012		2013	
	Quant.	% de registros	Quant.	% de registros	Quant.	% de registros	Quant.	% de registros
São Paulo	20.410	17,76	17.484	15,18	16.539	14,01	17.610	15,46
Campinas	10.910	9,47	9.178	7,87	9.161	7,87	8.503	7,48
Jundiaí	5.118	4,44	4.617	3,97	4.715	4,05	4.559	3,99
Piracicaba	2.901	2,52	3.551	3,08	3.942	3,39	3.906	3,41
Sorocaba	2.458	2,13	3.161	2,72	3.651	3,11	3.699	3,22
Indaiatuba	1.996	1,73	2.341	2,01	2.627	2,25	2.320	2,03
Americana	1.973	1,71	1.973	1,71	2.083	1,78	1.997	1,74
Limeira	1.878	1,63	1.932	1,66	1.801	1,55	1.812	1,59
Santos	1.738	1,51	1.891	1,63	1.793	1,53	1.795	1,57
Araras	1.692	1,47	1.870	1,61	1.776	1,53	1.740	1,51
Total	51.074		47.998		48.088		47.941	
% de registros	44,33		40,38		40,50		42,06	
Total de registros 2010	115.200		118.847		118.708		113.965	
Total de cidades de origem 2010	602		632		588		574	
% de cidades	1,66		1,58		1,70		1,74	

Fonte: Artesp.

Outra análise que evidencia que existem dois extremos na participação dos municípios na condição de originar fretamento é mostrada no gráfico 1 em que, em média, 41,61% dos municípios geram no máximo 10 registros de viagens. Em contrapartida, menos de 1% das cidades de origem geram mais de 2.000 registros. Ou seja, existem poucas cidades responsáveis por originar muitas viagens e muitos municípios que são origem de poucas ou esporádicas viagens de fretamento eventual.

Gráfico 1
Municípios de origem segundo quantidade de viagens (2010-2013)



Com relação aos municípios que são destinos das viagens de fretamento registradas também há a concentração de fluxo em cidades paulistas. São Paulo também figura como o principal destino das viagens de fretamento registradas, com grande vantagem sobre o segundo destino. Cabe destacar que a capital tem vasta oferta de atrativos artístico-culturais, equipamentos de alimentos e bebidas e de compras que podem ser apontados como oferta turística atrativa para moradores de outras cidades do Estado de São Paulo. Por esta relevância acreditava-se que a determinação da Zona Máxima de Restrição de Fretados instituída pela Lei Municipal nº 14.971 de 25/08/2009 e regulamentada pela Portaria nº 051/13-SMT.GAB da Secretaria Municipal de Transportes tivesse significativa influência na diminuição do número de fretamentos eventuais para a capital. Entretanto, os dados não permitem aferir isso porque de 2010 para 2011 o número de viagens para São Paulo decresceu 2,48% mas, de 2011 para 2012, cresceu 9,34% e teve uma acentuada queda de 2012 para 2013. Se não houve mudanças nos critérios de coleta de dados entre

os anos analisados é necessário buscar informações conjunturais que possam justificar o aumento e as quedas.

Nos quatro anos, a cidade de Aparecida aparece como o segundo destino mais visitado pelos passageiros do fretamento eventual. Trata-se de um município classificado como estância turística que tem atrativos ligados à religião católica e com infraestrutura apropriada para receber ônibus e turistas em grupos. Esta informação é corroborada pelos dados levantados em 2002 por Barros, e por Solha e Luques em 2011, junto a empresários do setor que indicam este município como o principal destino de ônibus fretados e também pode justificar a impressão desses de que as igrejas são um dos principais contratantes deste tipo de serviço, vale destacar que este destino experimenta, durante os anos estudados, um ligeiro aumento do número de viagens, com uma queda pouco expressiva entre 2011 e 2012.

Santos, estância balneária, é o município que figura como terceiro destino mais visitado nos três últimos anos avaliados e em quarto no ano de 2010, mas o número de viagens que recebe é de aproximadamente 27% da quantidade de visitas a Aparecida. Os números mostram que, de 2010 para 2011, Santos teve um significativo aumento de chegadas de fretados, mas este número vem caindo em 2012 e 2013. A redução do número de cruzeiros marítimos que navegam na costa brasileira e que tem Santos como o principal porto de embarque e desembarque, como mostra Tanaka (2013), pode justificar uma diminuição de fluxo de fretados para esta cidade, entretanto só é possível constatar isso analisando os dados sobre os meses de realização dos fretamentos para Santos porque os cruzeiros fazem paradas em Santos entre novembro e abril, nos demais meses não há fluxo referente a este segmento de turistas que pode usar o transporte de ônibus para chegar ao porto.

Campinas e Vinhedo se revezam entre o quarto e quinto destino mais visitado pelos fretados. São cidades vizinhas, não são estâncias e têm pouco apelo para o turismo de lazer. Por outro lado, estão próximas ao aeroporto de Viracopos e fazem parte de uma região de economia próspera graças às indústrias e empresas de serviços que abrigam. Na pesquisa realizada por Solha e Luques (2011), os empresários já relacionavam Campinas como um destino significativo, mas Vinhedo não foi citado.

Para compreender a significância do fretamento eventual para o turismo de lazer e o de negócios nestas cidades e no Estado de São Paulo seria necessário conhecer detalhes do grupo de passageiros e suas motivações porque dados sobre o contratante não são suficientes para esclarecer as características e necessidades do passageiro deste tipo de serviço que devem basear decisões para o direcionamento de estratégias de ação para ampliar e melhorar estes serviços.



www.antp.org.br

Tabela 3
Quantidade de registros dos dez destinos mais representativos (2010-2013)

2010		2011		2012		2013	
Destino	Quant.	Destino	Quant.	Destino	Quant.	Destino	Quant.
São Paulo	28.685	São Paulo	27.974	São Paulo	30.588	São Paulo	26.727
Aparecida	15.834	Aparecida	16.325	Aparecida	15.901	Aparecida	17.008
Vinhedo	4.346	Santos	4.889	Santos	4.565	Santos	3.946
Santos	4.076	Vinhedo	4.671	Campinas	3.205	Vinhedo	3.636
Campinas	3.640	Campinas	3.363	Vinhedo	2.622	Campinas	3.220
Jundiaí	1.673	Atibaia	1.790	Olimpia	2.006	Olimpia	2.244
Itu	1.616	Itu	1.694	Itu	1.895	Itu	1.904
Atibaia	1.600	Olimpia	1.610	Guarulhos	1.755	Atibaia	1.814
Itupeva	1.515	Sorocaba	1.597	Atibaia	1.691	Sorocaba	1.630
Mairiporã	1.490	Guarulhos	1.573	Jundiaí	1.561	Guarulhos	1.502
Total	64.475	Total	65.486	Total	65.789	Total	63.631
%	55,96	Total	55,10	Total	55,42	Total	55,83
Total	115.200	Total	118.847	Total	118.708	Total	113.965
Total de cidades de destino 2010	547	Total de cidades de destino 2011	574	Total de cidades de destino 2012	541	Total de cidades de destino 2013	557
%	1,83	%	1,74	%	1,85	%	1,79



Periodicidade das viagens

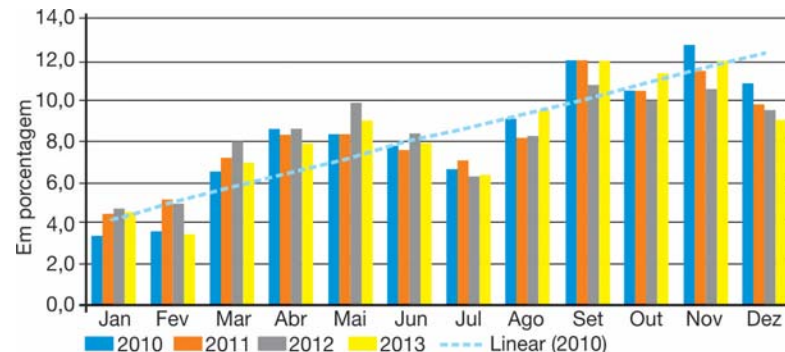
Os dados sobre a data da viagem foram compilados considerando o mês e o dia da semana para possibilitar a análise da sazonalidade do serviço de fretamento no decorrer do ano e da semana.

Os dados gerais sobre a quantidade de viagens realizadas em cada mês indicam que setembro, outubro e novembro são os meses com maior movimento e este período coincide com a realização de importantes feiras de negócios que acontecem na cidade de São Paulo (Braga, 2005), elemento que motiva a análise específica da sazonalidade das viagens que têm São Paulo como destino, para avaliar a possibilidade de este segmento de negócios exercer influência sobre o volume de fretamentos eventuais na capital.

Outra análise que deve ser feita é relacionar os dias de feriados ocorridos em cada mês para verificar se estes provocam aumento nas viagens de fretamento eventual, porque nos meses com maior número de registros e em dezembro ocorrem feriados como os de Padroeira do Brasil, Independência do Brasil, Finados, Proclamação da República, Natal e Ano Novo. Em abril também costuma acontecer a comemoração da Páscoa com o feriado da sexta-feira santa, mas o número de viagens neste mês não se amplia ao nível dos meses de alta frequência de viagens do segundo semestre.

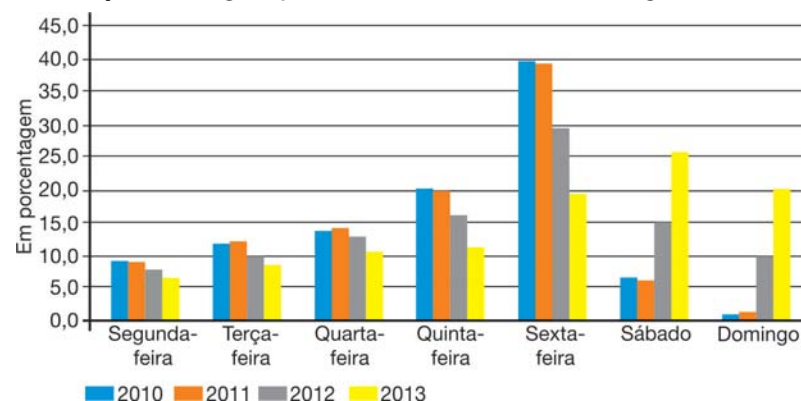
Os meses de janeiro e fevereiro, tradicionalmente ligados às férias escolares, são os com menor número de viagens. Julho, que também contempla recesso escolar, tem queda na quantidade de viagens em comparação com os meses de média procura que são março, abril e maio. Junho é um mês que tem queda em comparação a maio, se aproximando dos baixos números de julho, e agosto é um mês que experimenta uma ascensão da quantidade de viagens em relação a julho, mas ainda é inferior aos outros meses do segundo semestre.

Gráfico 2
Distribuição das viagens segundo os meses do ano (2010-2013)



A sazonalidade por dias da semana evidencia que expressiva maioria das viagens registradas inicia-se às sextas-feiras. Entretanto, no ano de 2013, a maior parte das viagens começa no sábado ou domingo, dias que nos anos anteriores eram os com menor incidência de início de viagem. Interessante destacar que, neste último ano analisado, a sexta-feira perde importância como dia de início das viagens que poderiam durar pelo final de semana, podendo indicar que a duração das viagens diminuiu em 2013, mas esta afirmação só pode ser confirmada com a análise do tempo de duração dos fretamentos nestes dias. As alterações comentadas não são passíveis de explicações com os dados analisados dos formulários. Assim, mostra-se necessário acompanhar os resultados dos próximos anos para verificar se se trata de uma tendência ou foi algo ocorrido pontualmente em 2013.

Gráfico 3
Distribuição das viagens por dia da semana de início da viagem



As transportadoras turísticas

Com relação às análises sobre as empresas que fazem os registros no sistema e consequentemente realizam os serviços de fretamento eventual buscaram-se características básicas, nas páginas eletrônicas das empresas, que se destacam pelo grande número de viagens realizadas.

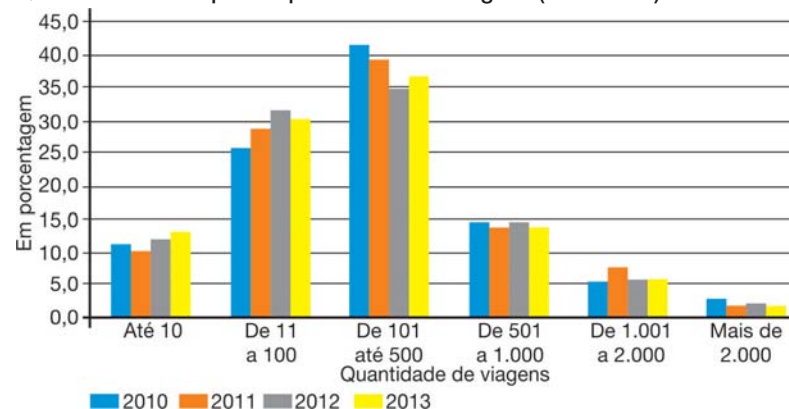
Considerando o volume de viagens registradas por cada empresa constata-se que o mercado de fretamento eventual que circula no Estado de São Paulo é dominado por um restrito número de corporações e, por outro lado, abriga uma quantidade bastante expressiva de empresas com pequena quantidade de viagens realizadas na modalidade.



www.antp.org.br

O gráfico 4 mostra que menos de 3% das empresas faz mais de 2.000 viagens por ano, e entre 5% e 7% são responsáveis por realizar entre 1.000 e 2.000 viagens por ano. Mas o que mais se destaca é o fato de mais de 40% das empresas realizarem menos de 100 viagens anualmente. Logo, estas últimas não devem ter como negócio importante o serviço de fretamento eventual e o fazem esporadicamente.

Gráfico 4
Quantidade de empresas por número de viagens (2010-2013)



A listagem completa desta informação revela que quatro empresas realizaram mais de 2.000 viagens em todos os anos avaliados: a Agência de Turismo Monte Alegre tem sede em Piracicaba e oferece serviço de agência de turismo agregado ao serviço de transporte feito por fretamento; a Rápido Luxo Campinas é uma empresa que opera linhas intermunicipais regulares na região de Campinas e também atua com fretamento; a Viação Santa Cruz é uma empresa que opera rotas intermunicipais no Estado do Rio Grande do Sul e tem agregados serviços de fretamento de uma agência de turismo; por fim, a Vesper Transportes é uma empresa de Jundiá especializada em fretamento.

Estes dados levam à reflexão de que apesar de a cidade de São Paulo ser o principal local de origem e de destino das viagens, as maiores empresas que atuam neste segmento de fretamento eventual não estão instaladas neste município, fato que deve ser pesquisado com maior profundidade para averiguação. Pode-se supor que muitas empresas com sede fora da cidade de São Paulo realizem fretamentos para muitos clientes/contratantes da capital e as estratégias comercial e/ou logísticas empregadas compensam o deslocamento do ônibus vazio até a cidade de origem.

Das demais empresas que figuram na lista das que realizam mais de 2.000 viagens no período analisado, duas aparecem em dois anos

consecutivos, sendo a BB Transportes e Turismo de São Caetano do Sul, com serviços de transporte urbano e fretamento, e a Viação Cometa, que tem rotas interestaduais regulares atuando em diversas cidades do Brasil e também faz fretamento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo considera que o fretamento eventual realizado pelas empresas permissionárias tem efeitos econômicos e sociais no Estado de São Paulo, além de impulsionar e viabilizar a atividade turística. Por isso a consolidação dos dados deve interessar às diferentes partes envolvidas neste setor. Para as transportadoras, a sistematização deste conjunto de dados pode subsidiar o planejamento estratégico. Para o Estado, os dados são importantes para a compreensão deste segmento do setor de transporte de passageiros e consequentemente para apoiar a formulação de políticas adequadas. À agência reguladora interessam análises que permitam compreender a amplitude e sentido dos fluxos dessas viagens. E os pesquisadores da área buscam informações básicas que possam contribuir para estimular a realização de estudos mais aprofundados e complexos sobre as relações entre o transporte e o turismo, principalmente no Estado de São Paulo que conta com uma malha viária apropriada para o transporte de passageiros.

Estes dados preliminares já confirmam muitas desconfianças que pesquisadores e empresários tinham como a concentração de viagens na capital paulista, a importância do destino Aparecida no mercado de fretamento eventual e a pulverização do mercado com um número muito grande de empresas que fazem poucas viagens de fretamento eventual, que concorrem com poucas empresas, se especializaram em fretamento eventual e têm este serviço como seu principal negócio. Esta diferença de interesses e de forças pode impedir ações colaborativas para o aprimoramento do setor e o apoio a pesquisas que venham identificar oportunidades e ameaças.

A possibilidade de aprofundar o estudo sobre a dinâmica do fretamento eventual no Estado de São Paulo por meio de análise de dados quantitativos e ao longo de um período de quatro anos apresentou-se como uma oportunidade incomum nos estudos de turismo. Por um lado, pela disponibilidade de dados e, por outro, pelo desafio de descortinar o universo das viagens rodoviárias, em específico, as de ônibus turístico, que já foram fundamentais para o desenvolvimento do turismo no país e que, devido às profundas transformações na economia, na infraestrutura turística e no comportamento do consumidor ocorridas nas últimas décadas, perderam seu lugar de destaque e se tornaram uma atividade silenciosa.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BALOGLU, S. & SHOEMAKER, S. Prediction of senior travelers' motorcoach use from demographic, psychological, and psychographic characteristics. *Journal of Travel Research*, 40, 2001, p. 12-18.
- BARROS, E. S. de. *O ônibus e o turismo: posicionamento do turismo rodoviário no Brasil na visão dos transportadores turísticos por fretamento da Grande São Paulo*. Dissertação de mestrado, ECA-USP, São Paulo, 2002.
- BECKEN, S. Towards sustainable tourism transport: an analysis of coach tourism in New Zeland. *Tourism Geographies*, vol. 7, nº 1, February 2005, p. 23-42.
- BRAGA, D. *À margem das feiras de negócios: uso do tempo livre do turista em São Paulo*. Tese de doutorado, ECA-USP, São Paulo, 2005.
- BRASIL. Governo Federal. Lei Geral do Turismo. Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11771.htm. Acesso em: 10/11/2014.
- BRASIL. Ministério do Turismo. Classes C e D, um novo mercado para o turismo brasileiro. Relatório final (2007a). Disponível em: http://www.turismo.gov.br/turismo/o_ministerio/publicacoes/cadernos_publicacoes/11relatorios.html. Acesso em: 10/11/2014.
- BRASIL. Ministério do Turismo. Estudo de competitividade do turismo brasileiro. Mobilidade e acessibilidade nas regiões turísticas. 2007b.
- BRASIL. Ministério do Turismo. Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil – 2010/2011 – Relatório executivo produto 6. Disponível em: http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/demanda_turistica/domestica/downloads_domestica/Demanda_domestica_-_2012_-_Relatorio_Executivo_nov.pdf. Acesso em: 18/06/2014.
- BRASIL. Ministério do Turismo. Portaria nº 312, 3 de dezembro de 2013. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/turismo/legislacao/portarias/20131204-1.html>. Acesso em: 15/06/2014.
- DOWNWARD, P. & LUMSDON, L. The determinants of day excursion coach travel: A qualitative marketing analysis. *The Service Industries Journal*, vol. 19, nº 4, October 1999, p. 158-168.
- _____. Tourism transport and visitor spending: A study in the North York Moors National Park, UK. *Journal of Travel Research*, vol. 42, May 2004, p. 415-420.
- KUNZ, J. G. As mobilidades turísticas como objeto de pesquisa: Um panorama dos periódicos estrangeiros (2000-2014). *Revista Rosa dos Ventos - Turismo e Hospitalidade*, vol. 7, nº 3, 2015, p. 377-391
- LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CARTEO, R. *Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão*. Rio de Janeiro: Campus, 2013.
- MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Lei Municipal nº 14.971 de 25/08/2009. Disponível em: http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=26082009L%20149710000. Acesso em: 25/11/2014.
- PAGE, S. *Transporte e turismo: perspectivas globais*. 2ª edição. Porto Alegre: Bookman, 2008.
- PALHARES, G. L. *Transportes turísticos*. São Paulo: Aleph, 2002.
- SÃO PAULO. Artesp. Regulamento do serviço intermunicipal fretado de transporte coletivo de passageiros, 1989. Disponível em: <http://www.artesp.sp.gov.br/Media/Default/legislacao/Documento/DECRETO-29912-DE-12-DE-MAIO-DE-1989-1.pdf>. Acesso em: 10/11/2014.