



Vol. 10, Nº 22 (junio / junho 2017)

FRETAMENTO EVENTUAL E TURISMO NA CIDADE DE SÃO PAULO: UMA APROXIMAÇÃO DO TEMA

Karina Toledo Solha¹
Reinaldo Miranda de Sá Teles²
Vitor Stuart Gabriel de Pieri³

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Karina Toledo Solha, Reinaldo Miranda de Sá Teles y Vitor Stuart Gabriel de Pieri (2017): "Fretamento eventual e turismo na cidade de São Paulo: uma aproximação do tema", Revista Turydes: Turismo y Desarrollo, n. 22 (junio/junho 2017). En línea: <http://www.eumed.net/rev/turydes/22/turismo-saopaulo.html>

Resumo:

Apresenta-se nesse artigo resultados preliminares de um estudo coordenado por três pesquisadores que se propõem a analisar os efeitos do fretamento eventual na dinâmica do turismo na cidade de São Paulo. Visando construir uma base de dados inicial, o grupo participou dos debates no âmbito do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito da cidade de São Paulo e na FRESP – Federação das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo. O estudo exploratório que orientou as discussões e reflexões, revelou cenários pouco debatidos no âmbito do transporte e turismo. As análises das normativas e as linhas de atuação dos setores público e privado no entendimento do Fretamento eventual na cidade de São Paulo permitiu o entendimento de algumas questões recorrentes na esfera do urbano que há muito tempo vêm se manifestando no movimento turístico de lazer e de negócios da cidade.

Palavras-chave: Transporte turístico, ônibus turístico, fretamento eventual, mobilidade urbana, destinos turísticos, fluxos turísticos

Eventual chartering and tourism in the city of São Paulo: an approach to the theme

¹ Professora Associada do Curso de Turismo da Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo (ECA/USP).

² Professor Associado do Curso de Turismo da Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo (ECA/USP).

³ Professor Adjunto e Coordenador do Departamento de Turismo da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (IGEOG/DTur/UERJ).

Abstract:

This article presents preliminary results of a study coordinated by three researchers who propose to analyze the effects of eventual chartering on the tourism dynamics in the city of São Paulo. In order to build an initial database, the group participated in the debates in the scope of the Municipal Transportation and Transit Council of the city of São Paulo and in FRESP - Federation of Passenger Transport Companies by Freight of the State of São Paulo. The exploratory study that guided the discussions and reflections revealed little debated scenarios in the field of transportation and tourism. The analysis of the regulations and the lines of action of the public and private sectors in the understanding of the Possible Freight in the city of São Paulo allowed the understanding of some recurrent issues in the urban sphere that, for a long time, have been manifesting themselves in the touristic related leisure and corporate movements.

Keywords: tourist transport - tourist bus - occasional charter - urban mobility – tourist destinations - tourist flows

Introdução

Em São Paulo, a busca por soluções que pudessem garantir uma maior fluidez do tráfego na cidade, por vezes afetou a oferta do serviço de fretamento eventual. O caso da Lei do fretamento 14971/2009, a qual teve importante papel na contenção da atividade de transportes clandestinos, com mais de 11.000 ônibus apreendidos, segundo dados fornecidos pelo Departamento de Operações do Sistema Viário, apresenta algumas falhas importantes, especialmente no que tange à não diferenciação dos tipos de fretamentos em contínuos e eventuais. Outro aspecto que dificulta a atividade de fretamento de ônibus é o tempo que leva para o deferimento do termo de autorização para circulação na Zona Máxima de Restrição de Fretamento (ZMRF).⁴

A questão da regulamentação e fiscalização dos fretamentos eventuais esbarra claramente no tema da diferenciação e reconhecimento dessa importante categoria de transporte coletivo, responsável por conduzir turistas e excursionistas que visitam os mais diversos equipamentos de lazer e turismo que a metrópole paulistana oferece.

Um passo importante nesse caminho de reconhecimento foi o Projeto de Lei 01-00587/2013, proposto pelo Executivo, que “dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo”. Nele decreta-se, dentre outros temas, o reconhecimento do transporte eventual, antes chamado de não rotineiro, pelo poder público.

Como apontado no Artigo 2 -“Para o efeito desta lei”, considera-se:

⁴ A Zona de Máxima Restrição de Fretamento (ZMRF) objetiva ordenar o trânsito dos veículos que fazem o serviço de fretamento, restringindo a sua circulação em áreas críticas da cidade.

- I. Transporte contínuo de passageiros: aquele realizado de forma sistemática com a mesma origem e destino e basicamente, o mesmo grupo de usuários;
- II. Transporte eventual de passageiros: aquele realizado com diferentes origens e destinos e/ou diferentes grupos de usuários.

Além do reconhecimento e da diferenciação da atividade, o esforço no ajustamento do sistema para autorização especial (em 1 hora antes ao invés da necessidade de comunicar até às 12h do dia anterior) demonstrava uma vontade política do poder público em valorizar o setor, indo de encontro então à importante agenda de mobilidade da gestão municipal do governo Haddad (2013-2016), a qual buscou valorizar o transporte coletivo em detrimento do individual.

Em relação ao substitutivo do Plano Diretor de São Paulo, fica clara a priorização da gestão Haddad ao transporte coletivo público no enfrentamento das dificuldades de mobilidade por parte da maioria da população.

O histórico apresentado sobre a importância do setor de fretamento no que tange à mobilidade, economia e qualidade de vida de todos os cidadãos torna-se fundamental para que em paralelo aos princípios norteadores do Projeto de Lei 587/2013, se insira e reforce o debate sobre o papel e a função social dos fretamentos nas discussões sobre o substitutivo do Plano Diretor de São Paulo, no sentido de facilitar e resolver definitivamente temas relacionados à circulação, embarques e desembarques e estacionamentos do setor de fretamento.

Nesse sentido, este artigo tem como objetivo discutir as relações entre o fretamento eventual e o turismo na cidade de São Paulo, a partir dos resultados de uma investigação realizada em parceria com a FRESP – Federação das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo.

O processo de construção desta pesquisa se apoiou:

- No levantamento e na sistematização de dados gerados por instituições e organizações do setor de transportes: Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Companhia de Engenharia de Tráfego da cidade de São Paulo (CET);
- No levantamento de dados junto aos empresários que atuam no segmento;
- Em entrevistas com representantes do poder público municipal da área de normalização, regulamentação e fiscalização do transporte na cidade de São Paulo;
- Na identificação e análise de documentos e leis sobre transporte de passageiros por fretamento eventual;
- No levantamento de dados sobre turismo na cidade de São Paulo;
- Na revisão bibliográfica sobre transporte em destinos turísticos.

Esta abordagem, portanto, busca entender algumas questões recorrentes na esfera do urbano que há muito tempo vêm se manifestando no movimento turístico da cidade.

São Paulo: destino turístico

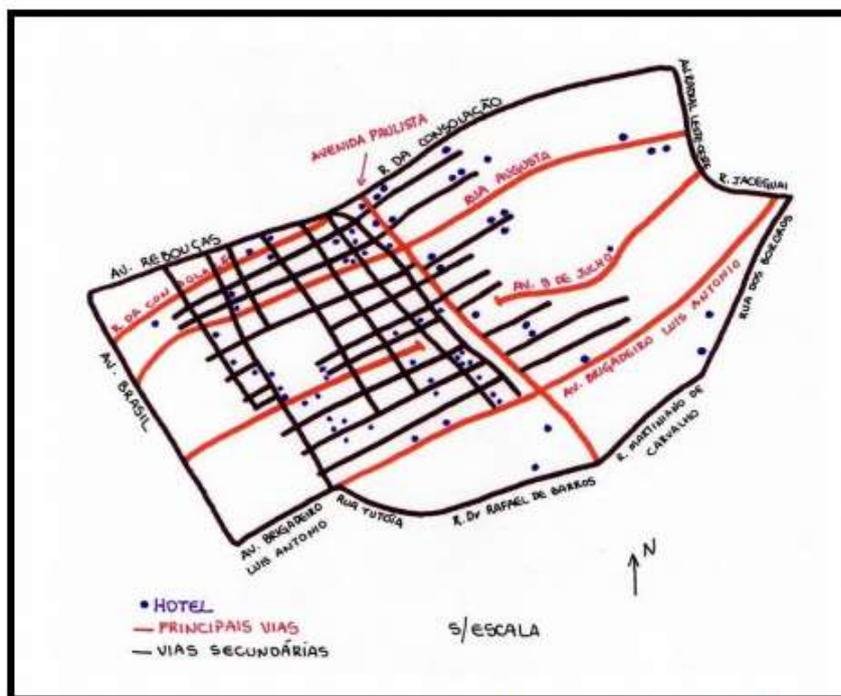
A arrecadação do ISS (Imposto Sobre Serviços) gerada pelo setor de turismo representou R\$ 252,5 milhões, apenas em 2013, com um movimento de cerca de 455 mil empregos diretos e indiretos na cidade, segundo o Observatório de Turismo (2014).

O Boletim Semestral do Observatório (2014), mostra que cerca de 25,4% dos que visitam a cidade são brasileiros. O fluxo total é composto de 57,9% de viagens motivadas pela oferta cultural/entretenimento da cidade, 13,2% devido a negócios, 9,9% por eventos, 7,7% devido a visitas a amigos e familiares, 5,1% para compras e 2,1% devido aos serviços de saúde. Os principais atrativos de São Paulo, segundo o mesmo estudo, são o MASP, o Mercado Municipal, o Parque do Ibirapuera, a Avenida Paulista, a Catedral da Sé, o Centro Histórico, a 25 de março e o Museu da Língua Portuguesa. A permanência média seria de 7,5 pernoites e o gasto médio, de R\$ 1.345,25.

De acordo com Braga, o notório fato de São Paulo constituir-se em um centro comercial de relevância para a economia nacional, aliado às condições dos serviços e equipamentos turísticos oferecidos e às campanhas institucionais de captação de eventos para a cidade, torna a capital paulista palco de inúmeros encontros de negócios (Braga, 2006). Embora seja a cidade melhor posicionada entre as demais capitais do país, ainda se observa um evidente desequilíbrio no quesito mobilidade quando avaliados os diferentes modais que sustentam o fluxo de turistas na cidade.

No que tange a organização espacial da cidade, observa-se diversas centralidades formadas ao longo dos últimos 40 anos, que resultaram na expansão dos espaços de produção e conseqüentemente em novos desafios no que se refere ao sistema de circulação e mobilidade urbana, abrindo, portanto, necessidade de se planejar e privilegiar os diferentes tipos de transportes coletivos, quer sejam públicos ou privados.

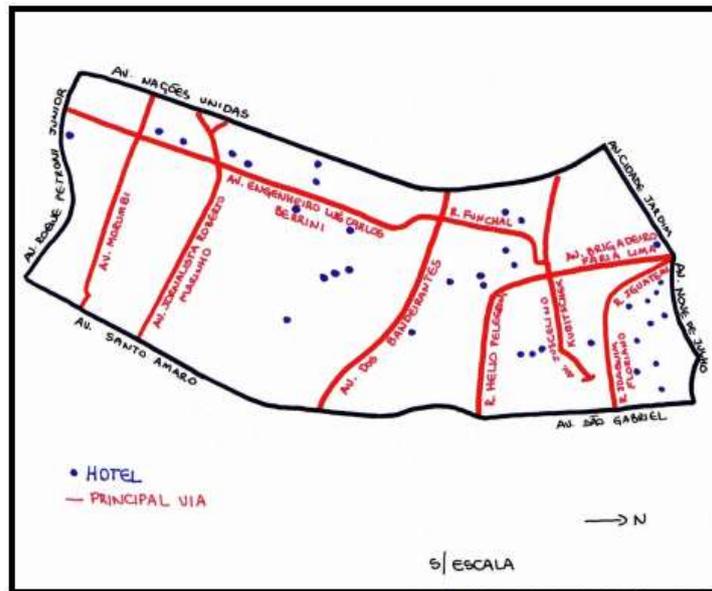
Na tentativa de entender as diferentes centralidades, TELES (2006) demonstra que a hotelaria enquanto oferta de equipamentos turísticos já revelava significativa sincronia em determinados espaços em detrimento de outros. O resultado dessa investigação, ofereceu uma coleção de mapas elaborados pelo Método de Pontos de Contagem, cuja a finalidade foi definir uma dupla percepção, que são as de densidade e de quantidade de equipamentos hoteleiros, conforme apresentam as Figuras 1, 2 e 3.



Org. Reinaldo Miranda de Sá Teles, 2006.

Figura 1 – Região da Paulista – Distribuição dos Hotéis- 2006

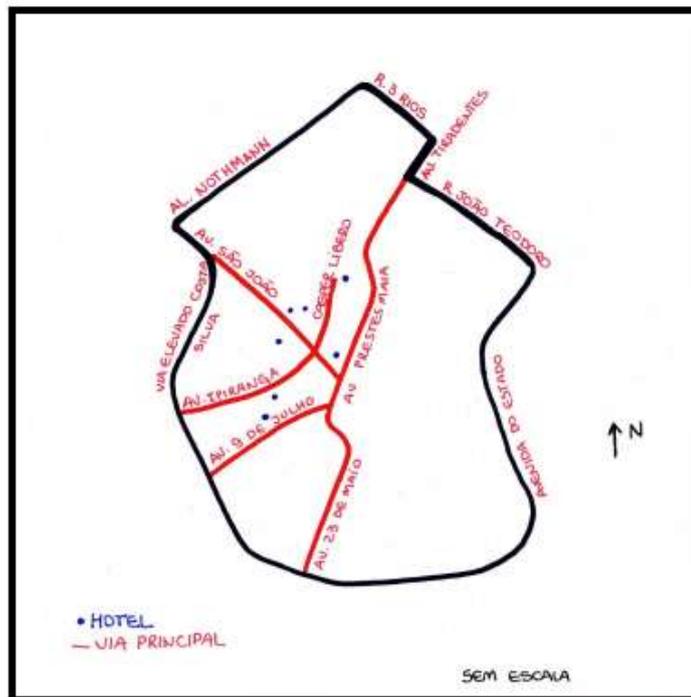
De acordo com TELES, na década de 1990, houve o prolongamento dos negócios da Avenida Paulista (Figura 1) em direção à região da Faria Lima e Luís Carlos Berrini, embora esta já existisse em 1980. A criação de uma nova centralidade ocorreu num intervalo de tempo menor em relação ao que aconteceu na região da Paulista. Verificou-se que a migração do CBD – *Central Business District* do CHT – Centro Histórico Tradicional para a Paulista foi mais lenta, se comparada ao desdobramento do centro de negócios da Paulista para a Berrini/ Faria Lima (TELES, 2006).



Org. Reinaldo Miranda de Sá Teles – 2006.

Figura 2 – Região Berrini/Faria Lima- 2006

A partir da década de 1980 surgiu este novo centro de negócios na cidade. Para Teles, o que se observou nessa terceira área analisada é que a região Berrini/ Faria Lima (Figura 2) apresenta diferenças muito significativas com relação à oferta de infraestrutura relacionada à prática turística, distanciando-se, ainda mais, da área 1 do CHT – Centro Histórico Tradicional (Figura 3), com relação à distribuição dos atrativos.



Org. Reinaldo Miranda de Sá Teles

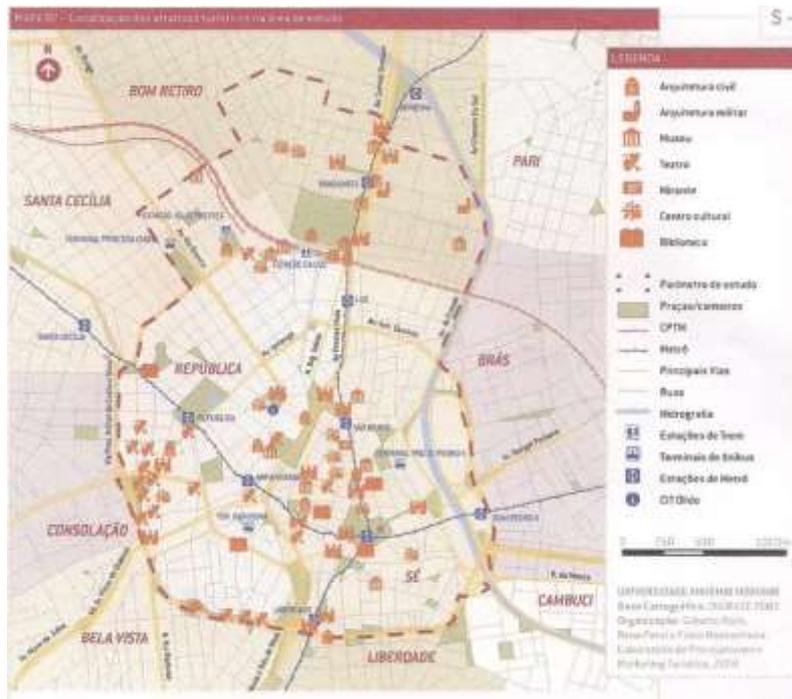
Fonte: Teles, 2006

Figura 3 – Região Centro Histórico Tradicional

Essa condição justifica-se pelo modelo de desenvolvimento ocorrido. O deslocamento do CBD – *Central Business District*, até a década de 1970, se deu, na história econômica do Brasil, a partir do modelo agroexportador para o modelo fordista e a partir da década de 1970, do modelo fordista para o de acumulação flexível, momento que se destacou com o crescimento do capital financeiro, o que resultou na criação de um novo centro de negócios na cidade, promovendo grandes reflexos na economia e, também, no turismo, uma vez que o movimento de negócios na cidade foi estimulado (TELES, 2006, p.120).

O conjunto de estudos sobre o turismo na cidade de São Paulo, aponta para algumas regiões na cidade em que o turismo tem se expressado de forma veemente, e nas quais se verifica a diferença entre as motivações dos turistas e a estrutura turística disponibilizada. Nesse sentido Teles (2006) apresenta o deslocamento do centro de negócios (CBD – *Central Business District*) e seus reflexos na distribuição da oferta turística, análise que é complementada e validada tanto pelas ações do poder público quanto por outros estudos.

Como por exemplo os estudos e ações para a valorização da região do Centro Histórico, que apesar de não mais se caracterizar exclusivamente como centro de negócios, ainda concentra uma relevante estrutura de apoio ao turismo, representada principalmente pelos atrativos e serviços de alimentação. Como pode ser observado na Figura 4:



Fonte: SÃO PAULO TURISMO, 2008

Figura 4. Equipamentos de turismo na região central de São Paulo

Na tentativa de potencializar a oferta da cidade e promover o turismo como fator de desenvolvimento social, econômico e cultural, em 2008, foi elaborado um Plano de Desenvolvimento Turístico do Centro de São Paulo, apresentando uma série de estratégias e propostas para revitalizar esta área da cidade. (SPTURIS, 2008) A SPTuris considerava que a região apresentava importante relevância para o turismo na cidade, mas ainda sofria com inúmeras dificuldades para garantir o uso turístico de seus recursos.

Ainda na dimensão do urbano, Allis (2012) em seu estudo sobre turismo e planejamento urbano, numa tentativa de melhor conhecer a dinâmica dos fluxos entre os vários atrativos da cidade e os demais elementos da oferta, foca sua pesquisa na distribuição dos atrativos e identifica três áreas principais:

- A avenida Paulista – pela importante oferta hoteleira e também uma parte significativa dos atrativos prioritário;
- A Faria Lima e Berrini – pela grande oferta hoteleira e poucos atrativos prioritários Instituto Tomie Ohtake e o Museu da Casa Brasileira. Mas com outros equipamentos como a grandes casas de show e espetáculo e uma oferta gastronômica de padrão superior.
- A Região Central – com dois pequenos aglomerados de atrativos prioritários: um Centrado no Triângulo Histórico e outro ao norte do perímetro do projeto turismo no Centro. (Estação da Luz e Museu da Língua Portuguesa, Pinacoteca, Museu de Arte Sacra, Jardim da Luz). E com uma oferta de hospedagem praticamente inexistente, apesar de alguma expressão na área da Nova Luz e no Centro Novo.

Ao mesmo tempo em que se pode observar diferentes movimentos do turismo na cidade, é preciso

considerar as relações entre essa realidade e as diretrizes de desenvolvimento que orientam as ações do poder público na gestão do turismo na cidade de São Paulo. O PLATUM 2011- 2014 aponta como segmentos prioritários o turismo de negócios e eventos, o turismo cultural e o turismo de lazer e entretenimento; e como segmentos secundários, turismo de saúde, o turismo de compras, o turismo de estudo/educacional, o turismo gastronômico e o turismo LGBT. (PLATUM, 2011: 211)

Allis (2012:232) afirma que em geral,

“Os PLATUMs, por mais que venham em ascendente complexidade organizacional, ainda se concentram em aspectos mercadológicos do turismo – que, sendo uma das nuances do fenômeno turístico, talvez não consigam estabelecer bons vínculos aos temas urbanos contemporâneos (mobilidade, espaço público, ordenamento territorial, etc.)”

Assim, a elaboração de estratégias para o desenvolvimento destes segmentos do turismo precisaria também contemplar estudos sobre mobilidade, considerando os principais locais de destino destes visitantes e seus impactos na mobilidade urbana, e assim propor diretrizes para gestão deste tipo de deslocamento.

Também pode observar que estas áreas recebem visitantes advindos de outras regiões da cidade ou de municípios próximos, no qual os maiores fluxos são formados por moradores da RMSP – e isso é especialmente importante quando se tem em conta que são atrativos turísticos de grande importância na oferta turística paulistana. (Allis, 2012:232)

De certa forma, isto pode ser explicado pela posição da cidade de São Paulo e a sua conexão com os diferentes destinos do entorno, do estado e do país, tendo o transporte rodoviário papel bastante relevante na chegada de visitantes à cidade. Sendo que parte deste movimento, tem sido contabilizado por diferentes instituições, como por exemplo as chegadas nos terminais rodoviários da cidade, que são considerados nas estatísticas de turismo realizadas pela SPTURIS.

Enquanto o fretamento eventual de passageiros, quando no âmbito estadual é fiscalizado pela Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (ARTESP), no âmbito interestadual pela – Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e no municipal pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). Como parte de suas atividades de fiscalização naturalmente são gerados registros de acompanhamento das autorizações de viagem emitidas, seja para a circulação na ZMRF, seja nos deslocamentos entre os municípios do Estado. Como estes registros tem como único objetivo a fiscalização e o ordenamento dos fluxos, os dados coletados e o entendimento sobre o significado do fretamento eventual estão apoiados exclusivamente na questão da mobilidade, assim como a legislação que trata da regulamentação do trânsito e do transporte no município.

Contudo, é preciso ter uma visão ampliada sobre as estruturas urbanas, considerando que não se trata, exclusivamente, de “levar” o turista de um lugar para o outro, mas sim de prover condições de mobilidade, que não devam ser pensadas estritamente em função da visita em circuito fechado, e a necessidade de considerar sua importância e características no contexto das novas centralidades que estimulam o turista percorrer a cidade em sua totalidade.

Sob esta perspectiva Page (2005:268) indica que as expectativas dos turistas em relação aos

serviços de transporte nos destinos estão normalmente focadas em dois aspectos principais: o traslado dos aeroportos para os hotéis e a oferta de roteiros de visitação no destino. Embora pareça muito simples, até o atendimento desta demanda em muitas localidades tem ocorrido de maneira bastante precária, em função das fragilidades do sistema de transporte disponível.

Afinal a experiência turística é consequência da vivência dos turistas nos espaços e para tanto precisam circular e se apropriar do local. Assim, cada destino pode oferecer uma experiência de viagem única, dependendo das facilidades existentes para o deslocamento deste visitante. É neste cenário que se insere a discussão sobre as relações entre os ônibus turísticos (fretamento eventual) e o destino São Paulo.

A cidade de São Paulo: destino de fretamento eventual

Os registros das autorizações de viagem para fretamento eventual no Estado de São Paulo, disponibilizados pela ARTESP, recentemente foram sistematizados por Solha e Braga (2016) gerando uma análise preliminar do fluxo de viagens de ônibus turístico dentro do Estado. Cabe salientar que os dados consideram as viagens realizadas entre os municípios paulistas, exceto aqueles da Região Metropolitana de São Paulo, e por isso não refletem o intenso movimento de fretamento eventual que ocorre dentro desta região, que corresponde a uma população de cerca de 20 milhões de habitantes e reúne 39 municípios em intenso processo de conurbação.

Em um universo que corresponde a 113.965 viagens autorizadas, em 2013, a cidade de São Paulo foi destino de 26727 viagens, situação que se verificou também nos anos anteriores. (Solha;Braga, 2016) Os dados sobre fretamento eventual na cidade de São Paulo, se mostram bastante frágeis para suportar uma análise em profundidade. Contudo a compilação destas informações permite tecer um panorama do contexto no qual esta modalidade de serviço de transporte está inserida e aponta para as principais dificuldades de compreensão de sua dinâmica.

Com o objetivo de gerar subsídios para apoiar uma análise inicial sobre o cenário que se configura atualmente, buscou-se informações sobre o turismo e o fretamento eventual nas diferentes regiões da cidade, considerando seus principais públicos:

- O segmento de fins pedagógicos
- O segmento de eventos
- O segmento de compras
- O segmento de negócios

Como resultado foi possível identificar algumas das principais características e da dinâmica de regiões da cidade que são responsáveis por atrair um fluxo de visitantes permanente e significativo, em função dos seus atrativos.

Segmento das viagens com finalidades pedagógicas

A Secretaria da Educação do Estado de São Paulo contrata anualmente serviço de fretamento eventual para viabilizar o deslocamento dos alunos das Escolas da cidade de São Paulo, para participação em eventos e visitas de estudo do meio aos mais diferentes atrativos da cidade. A elaboração dos gráficos abaixo considerou os dados disponibilizados pela Secretaria de Educação, sobre a contratação dos serviços de fretamento. No período de janeiro a agosto de 2014, esse movimento representou 2.981 viagens realizadas, atendendo a 111.483 alunos da rede pública estadual, do ensino fundamental ao médio, com 2.561 escolas atendidas e correspondendo a um gasto de R\$ 2.263.651,00 na contratação destes serviços.



Fonte: São Paulo, Secretaria da Educação, 2014

Figura 5– Viagens realizadas por estudantes da Rede Estadual de Ensino

Apesar de 2014 se constituir num ano atípico, pelas alterações nos calendários escolares em decorrência da realização da Copa do Mundo, em junho, pode se observar uma prevalência das viagens com fins pedagógicos nos meses de abril e agosto.



Fonte: São Paulo, Secretaria da Educação, 2014

Figura 6 – Estudantes da rede pública estadual segundo locais visitados



Fonte: São Paulo, Secretaria da Educação, 2014

Figura 7 – Estudantes da rede estadual segundo participação em eventos

Portanto, as figuras anteriores apontam para os locais de visita e as atividades desenvolvidas. Observa-se que as viagens realizadas até o mês de agosto de 2014 tiveram como principal destino a Sala São Paulo, para assistir as apresentações da Orquestra Sinfônica de São Paulo, seguida do Pavilhão de Exposições do Anhembi, a visita ao CEPEUSP – Centro de Práticas Esportivas da USP, onde usualmente

se realiza a Feira de Profissões da Universidade de São Paulo, da visita a PINACOTECA.

Além destes atrativos foram também citados a visita às exposições permanentes e temporárias de diferentes Museus da cidade, como predominância para o Museu do Holocausto, Museu do Futebol, Memorial da Resistência e Museu da Imagem e do Som. Também foram destaque as visitas ao Complexo Esportivo como o Jorge Wrede Caieiras e a Arena Corinthians.

Segmento de eventos e negócios

No universo dos negócios gerados a partir do turismo, segundo a UBRAFE (2006), o turismo de negócios posicionou a cidade de São Paulo como referência do MERCOSUL. São Paulo organiza cerca de 90 mil feiras de negócios por ano, o que representa um impacto econômico de R\$ 16,3 bilhões ao ano. Estes números ainda se convertem nos R\$ 7,3 bilhões ao ano de receita dos recursos gerados pelos eventos nos setores de transporte aéreo, terrestre, lazer, alimentação, hospedagem, compras, etc. 360 das 388 principais feiras de negócios organizadas no país ocorrem em São Paulo (SPCVB, 2014).

Além disso, a cidade ganha maior relevância para o turismo devido aos megaeventos que organiza. Apenas no primeiro semestre de 2013, São Paulo organizou o Carnaval no Sambódromo, o Festival Lollapalooza, a SP Indy 300 e a Virada Cultural.

Quadro 1– Perfil sócio econômico dos visitantes dos Megaeventos em SP

	Carnaval	Lollapalooza	São Paulo Indy300	Virada Cultural
Questionários	1.202	1.601	1.325	1.371
Público	120.000	167.000	46.000	4.000.000
Gênero	65,3% Feminino	55,7% Masculino	86,6% Masculino	54,7% Masculino
Instrução	42% Superior Completo	40,5% Superior Incompleto	47,8% Superior Completo	38% Médio
Ocupação Profissional	49,1% Assalariado		47,7% Assalariado	54,1% Assalariado
Faixa Etária	27,5% 30 a 39 anos	36,1% 20 a 25 anos	29,7% 30 a 39 anos	27,3% 18 a 24 anos
Renda Mensal	25,5% De 1 a 3 SM	22,9% De 10 a 15 SM	26% De 5 a 10 SM	30,5% De 1 a 3 SM
Hotel/ Flat	11,4%	33,8%	41,0%	8,8%
Casa de Amigos/ Parentes	20,4%	29,7%	23,8%	25,4%

Gasto Médio na Viagem	R\$ 728,00	R\$ 600,00	R\$ 1.264,00	R\$ 1.168,00
Pernoite	2,6	2,3	2,4	2,6
Visitantes	22,6%	64,3%	37,1%	20,3%
Residentes	77,4%	35,7%	62,9%	79,7%
Gastos no Evento		R\$ 109,00	R\$ 320,00	R\$ 53,00

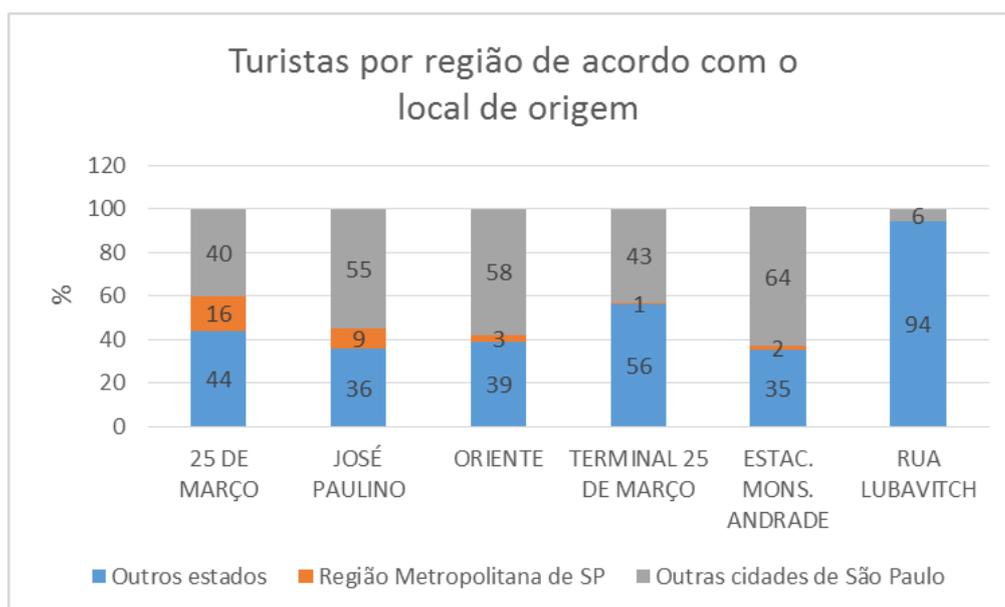
Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Observatório do Turismo e Visite São Paulo

Segmento de Turismo de Compras

Ademais da sua clara vocação para os negócios, a cidade de São Paulo facilmente remete à ideia de local que oferece vida noturna, cultura e compras (FIGUEIREDO & MAYER, 2010). O segmento do turismo de compras, apesar de importante para a Cidade de São Paulo, ainda enfrenta dificuldades para ser quantificado.

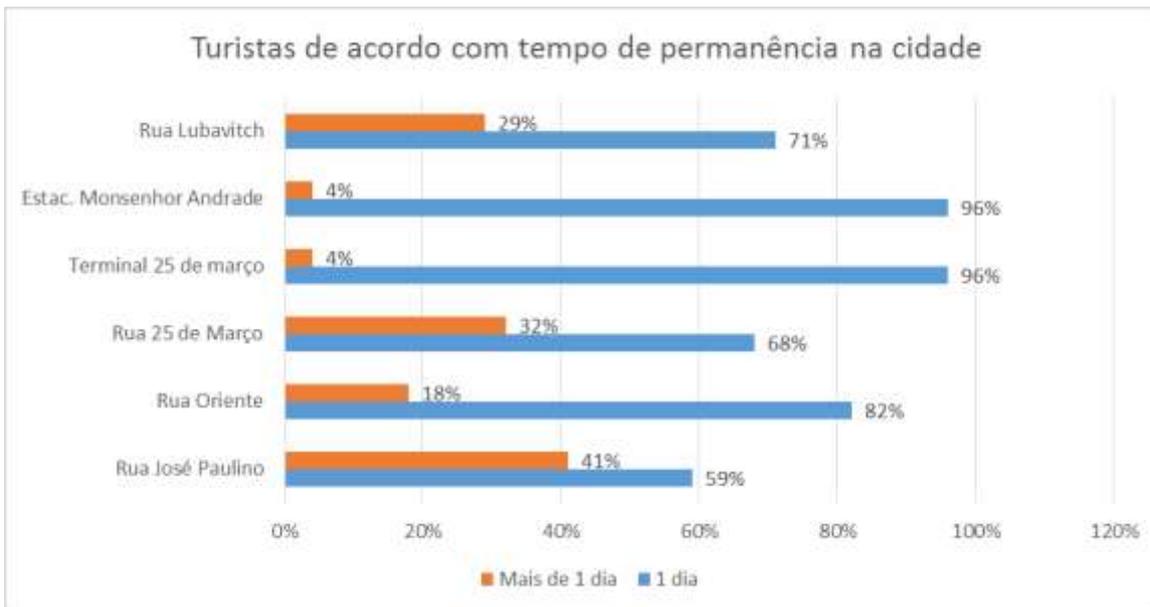
Contando com cerca de 240 mil lojas distribuídas em ruas e shoppings e 59 ruas de comércio especializado por toda a cidade, São Paulo oferece uma oferta de comercial similar à das mais importantes cidades do mundo. Segundo estudo do Observatório do Turismo, realizado entre os meses de setembro e outubro de 2009, 14% dos cerca de R\$ 1.800 gastos por cada turista que visita a cidade se destina às compras, principalmente de vestuário e livros. (SPTURIS, 2009)

A Secretaria de Transportes da Prefeitura do Município de São Paulo, realizou um estudo em 2008, no qual pode identificar algumas das principais características de seus visitantes e de suas necessidades. Os principais resultados obtidos foram apresentados para os segmentos envolvidos, aqui está uma seleção de informações sobre a demanda e as características do fluxo do turismo de compras na cidade.



Fonte: São Paulo (Município), 2007

Figura 8: Turistas de compras por região e local de origem



Fonte: São Paulo (MUNICÍPIO), 2007

Figura 9– Turistas de compras de acordo com tempo de permanência na

Como resultado destes estudos foram recomendadas algumas ações:

- Estudo funcional da circulação dos turistas de compras e sobre o seu impacto no sistema viário (trânsito, parada e estacionamento),
- Estudos sobre o espaço e o ambiente urbano, acessibilidade e desejos de viagem.
- Proposta de alternativas viárias e de estacionamento e parada, com visão de “macro-projeto de área”;
- Planos funcionais para serviços receptivos agregados terminais rodoviários de compras e de serviços de transporte seletivo de passageiros e cargas, específico para os CCP, com atendimento diferenciado, exposição de mostruários, guias especializados, salas de estar para motoristas e turistas, acomodações para repouso, guarda-bagagens e guarda-volumes, bares, restaurantes e lanchonetes e outras facilidades;

No entanto, a maior parte delas não foi implementada e a cidade ainda enfrenta uma importante barreira para o pleno desenvolvimento do turismo de compras. As deficiências no campo da mobilidade têm acarretado na perda de espaço por parte de São Paulo no setor.

Por estas e outras razões, alguns polos concorrentes começam a se destacar. Com relação às compras em atacado, Florianópolis e Goiânia são motivo de preocupação para os lojistas do Brás, que não conseguem equacionar com o poder público questões relacionadas à informalidade e aos ônibus fretados na região.

No segmento das feiras de negócios, em Gramado hoje acontece a maior feira de confecções do Brasil, a FENIN, tomando o lugar da FENIT, que durante anos foi a principal feira do setor. Contra 400 expositores de edições anteriores, a última edição contou com apenas 280 (LISBOA, 2008, p.4).

Em 2014, a prefeitura abriu o edital para a implementação do Projeto Circuito das compras que

“O projeto Circuito das Compras é um conjunto de instalações e serviços voltados ao

turismo de compras que irá valorizar toda a região central de São Paulo, com destaque para quatro principais áreas: Bom Retiro, Brás, Santa Ifigênia e 25 de março. O projeto vem suprir as necessidades básicas de infraestrutura adequada, estacionamento, segurança guarda volumes, banheiros, entre outros pontos para quem tem como destino a cidade com o fim comercial e turístico. ” (São Paulo, 2014)

No entanto, a resolução das questões de mobilidade na região ainda parece estar distante de ser solucionada, uma vez que as medidas tomadas são paliativas.

Algumas considerações

Constata-se preliminarmente que a questão do transporte efetivamente pode se converter em um desacelerador do processo de expansão do setor turístico de uma região. A estratégia para aumentar a atratividade de um destino turístico implica necessariamente na oferta de serviços de transporte. Diversos são os exemplos de cidades que lograram aumentar a demanda turística e o nível de satisfação de seus visitantes através da implementação de um sistema de transportes de qualidade.

São Paulo, reconhecida como o principal polo turístico cultural e de negócios do país, tanto pelo imenso número de visitantes que recebe e pelas cifras milionárias que movimenta, busca ser referência no setor. No entanto as dificuldades encontradas no campo da mobilidade na cidade de São Paulo dizem respeito principalmente à existência de um sistema de transportes de alta complexidade que necessariamente englobe também a sua região metropolitana e outras cidades próximas.

Apesar de contar com uma imensa frota de ônibus coletivos municipais, intermunicipais e com os trens do Metrô e da CPTM, é fato que a opção pelo transporte individual privado segue como preponderante, o que tem tornado o dia-a-dia da cidade ainda mais difícil.

Considerando que a questão do transporte em São Paulo também assume grande importância para os fluxos de pessoas que visitam a cidade em busca dos atrativos culturais ou por negócios, por exemplo; constata-se que o turismo é uma atividade que está condicionada ao modelo de produção vigente na cidade.

Submetido a uma série de restrições, o fretamento eventual se vê, por vezes, impedido de realizar o trabalho para o qual foi contratado. Isto ocorre, dentre outras razões, devido à insuficiência de pontos de embarque e desembarque de passageiros ou a liberação para estacionamento em áreas especiais próximos aos pontos turísticos.

Como resultado verificou-se que a ausência de dados, os registros pontuais, a carência de uma clareza conceitual sobre questões de demanda e mesmo de fluxos de turismo, dificultam e restringem fortemente qualquer análise sobre esta realidade.

Esta fragilidade também se destaca nas políticas públicas municipais, que tem uma percepção bastante restrita sobre o fluxo de turistas, tratando-o apenas com medidas ou ações paliativas, nesse sentido, as ações da Companhia responsável por esse planejamento (CET), está focada na perspectiva de

“agilizar o trânsito”, pois se restringe apenas a algumas áreas em função do grande fluxo de ônibus turísticos, notadamente os centros comerciais, com forte expressão do turismo de compras. A pesquisa inicial revela a importância do reconhecimento das ações de planejamento integrado e, sobretudo, o reconhecimento dos diferentes fluxos gerados pelo fretamento e seu rebatimento nas ações de reestruturação do Turismo na cidade.

Referências Bibliográficas

ALLIS, T. (2012). *Projetos urbanos e turismo em grandes cidades: o caso de São Paulo*. Tese de Doutorado. São Paulo. FAU. Universidade de São Paulo. São Paulo, Brasil.

BRAGA, D.C. (2006). *À margem das feiras de negócios: uso do tempo livre do turista em São Paulo*. Tese de doutorado ECA/USP. São Paulo, Brasil.

FIGUEIREDO, A. A.; MAYER, V. F. (2010) A imagem dos destinos turísticos: a cidade de São Paulo sob o olhar de jovens do Rio de Janeiro. São Paulo. ECA/USP. *Turismo em Análise*, v.21, n.3, 2010.

LISBOA, V. S. (2008) Fluxos e turismo na cidade de São Paulo. *II Colóquio Internacional sobre o comércio e cidade: relação de origem*. FAU-USP. São Paulo. Recuperado em: http://www.fau.usp.br/deprojeto/labcom/produtos/2008_lisboa_cincci.pdf. Acesso em 05 de maio de 2014.

PAGE, S.(2008) *Transporte e turismo: perspectivas globais*. 2a ed. Porto Alegre. Bookman. Brasil.

SÃO PAULO (ESTADO) (2014). *Quadro Resumo-2014 da AE 096/13 – Processo SEE 4957/0000/2013* – Assunto: Transporte Eventual. Secretaria da Educação.

SÃO PAULO (MUNICÍPIO) (2007). *Logística dos Circuitos de Compra da Cidade de São Paulo*. Apresentação em Powerpoint. Secretaria de Transportes, SPTrans e CET. 3ª versão

SÃO PAULO (MUNICÍPIO). Prefeitura de São Paulo realiza Audiência Pública para o projeto Circuito das Compras na região central de São Paulo. Secretaria Municipal do Desenvolvimento, Trabalho e Empreendedorismo. Disponível em

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/trabalho/noticias/?p=164596> Acesso em agosto de 2014.

SÃO PAULO TURISMO (2013). *Boletim semestral do Observatório de Turismo da Cidade de São Paulo*.

Disponível em: http://www.observatoriodoturismo.com.br/pdf/boletim_2013_1.pdf. Acesso em 05 de maio de 2014.

SÃO PAULO TURISMO. (2008). *Turismo no Centro – Plano de desenvolvimento turístico do centro da cidade de São Paulo*. 1ª ed. São Paulo. Disponível em <http://www.spturis.com/turismocentro/turismo-no-centro.pdf>. Acesso em agosto de 2014.

SOLHA, K. T. (2014) *Transporte rodoviário de fretamento eventual: desafios e possibilidades para o turismo no estado de São Paulo*. Recuperado em: http://www.sinfrecar.org.br/portal/wpcontent/uploads/2010/06/FRESP_RELATORIO_SINTESE_VF.pdf.

Acesso em 05 de maio de 2014.

SOLHA, K.T; BRAGA, D.C (2016) O transporte rodoviário de fretamento eventual n o estado de São Paulo e sua aproximação com a atividade turística: uma análise preliminar. *Rosa dos Ventos*. Caxias do Sul. V.8, n.1.

SPCVB -SÃO PAULO CONVENTION AND VISITORS BUREAU. (2014) *Dados do turismo na Cidade de São Paulo*. Disponível em: <http://www.visitesaopaulo.com/dados-da-cidade.asp>. Acesso em 14 de maio de 2014.

SPTURIS. (2014). *Movimento nos terminais rodoviários paulistanos*: Observatório do Turismo. Disponível em http://www.observatoriodoturismo.com.br/pdf/RODOVIARIAS_JUNHO_2014.pdf. Acesso em 18 de maio de 2014

TELES, R. M. S. (2006) *Turismo urbano na cidade de São Paulo: o deslocamento do CBD e seus reflexos na hotelaria*. Tese de Doutorado, ECA/USP. São Paulo, Brasil.