



Federação das Empresas de Transportes de Passageiros
no Parlamento do Estado de São Paulo



Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros
por Fretamento e Para Turismo de São Paulo e Região

Documento de Referência

Fretamento eventual e turismo na cidade de São Paulo

São Paulo
Setembro de 2014

A equipe

Coordenação

Profa. Dra. Karina Toledo Solha

Colaboradores

Prof. Dr. Reinaldo Miranda de Sá Teles

Prof. Dr. Vitor de Pieri

Mestranda Fabiana Oliveira

.



Lista de Figuras

Figura 1 – Turismo receptor por meio de transporte, 2013	5
Figura 2. Equipamentos de turismo na região central de São Paulo	14
Figura 3 – Região Centro Histórico Tradicional	15
Figura 4 – Região da Paulista – Distribuição dos Hotéis- 2006	16
Figura 5 – Região Berrini/Faria Lima- 2006	16
Figura 6 – Acessos rodoviários à cidade de São Paulo	18
Figura 7 – Viagens por fretamento eventual no Estado de São Paulo (2013)	21
Figura 8 - Origem das viagens de fretamento eventual com destino a cidade de São Paulo (2013)	22
Figura 9 : Viagens autorizadas na Zona Máxima de Restrição segundo motivação	24
Figura 10 – Viagens realizadas por estudantes da Rede Estadual de Ensino	25
Figura 11 – Estudantes da rede pública estadual segundo locais visitados	26
Figura 12 – Estudantes da rede estadual segundo participação em eventos	26
Figura 13 - Espaços de evento segundo quantidade de visitantes (2012)	31
Figura 14 - Espaços de evento segundo quantidade de eventos (2012)	31
Figura 15: Turistas de compras segundo local de origem	34
Figura 16: Turistas de compras por região e local de origem	34
Figura 17: Turistas de compras por região e local de origem	35
Figura 18 – Turistas de compras de acordo com tempo de permanência na cidade	35
Figura 19 – Deslocamento de fretamento eventual na área de turismo de compras	36



Lista de Tabelas e Quadros

Tabela 1 : Os 10 destinos de fretamento eventual - de 2010 a 2013	20
Tabela 2: Viagens por fretamento eventual no Estado de São Paulo (2013)	21
Tabela 3: Os 20 municípios que mais visitaram a capital paulista em 2013	23
Tabela 4 – Eventos e visitante por região da cidade de São Paulo	30
Quadro 1– Perfil sócio econômico dos visitantes dos Megaeventos em São Paulo	29



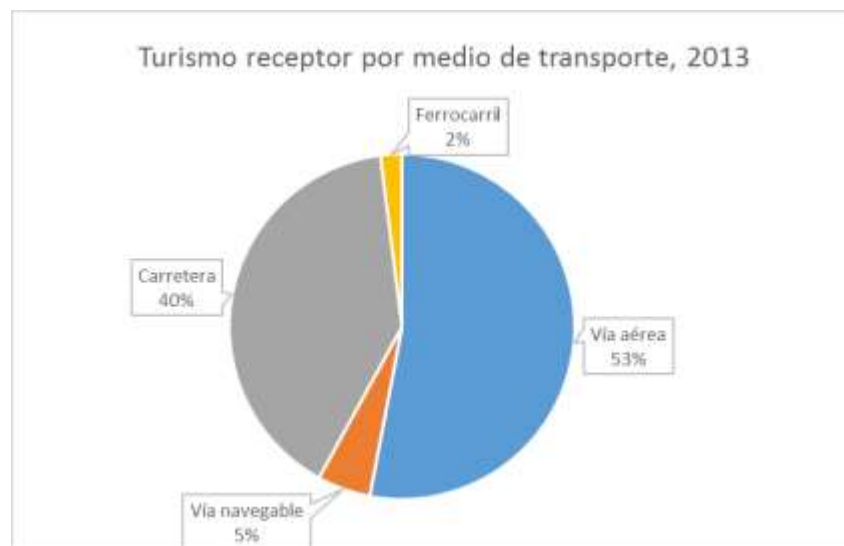
Sumário

Apresentação	5
O fretamento eventual e o turismo: aspectos conceituais e legais	9
São Paulo: destino turístico	12
A cidade de São Paulo: destino de fretamento eventual	20
Segmento das viagens com finalidades pedagógicas	25
Segmento de eventos e negócios	28
Segmento de Turismo de Compras	32
Algumas considerações	38
Referências Bibliográficas	41



Apresentação

Os estudos sobre transporte e turismo tem procurado compreender a dinâmica dos deslocamentos entre origem e destino, especialmente aqueles ocasionados pelo avanço das tecnologias aplicadas ao transporte aéreo e que possibilitaram a expansão do fenômeno turístico em nível mundial. Atualmente o turismo é responsável por um movimento anual de 1.087 milhões de chegadas internacionais (OMT,2014). Sendo que o transporte aéreo responde por 53%, o rodoviário 40%, o ferroviário 2% e as vias navegáveis, 5%.



Fonte: OMT, 2014

Figura 1 – Turismo receptor por meio de transporte, 2013

Tal configuração justifica o interesse dos estudiosos pela temática do transporte aéreo sob os seus diferentes aspectos. Contudo, o mesmo não ocorre quando se trata de compreender o transporte rodoviário, raras são as pesquisas que abordam o assunto seja observando o movimento crescente do uso do automóvel para lazer e turismo ou mesmo dos ônibus. Provavelmente essa lacuna está relacionada à importância que o setor aéreo alcançou no desenvolvimento dos destinos de média e longa distância. Todavia, há de se considerar que os serviços de transporte devem garantir também o deslocamento entre

destinos próximos e por vezes no próprio destino, configurando-se num sistema complexo e diverso.

As características do sistema de transportes de um país, região ou destino podem afetar profundamente a experiência de viagem do turista. De certa forma, a complexidade e o papel do deslocamento das viagens tem despertado o interesse dos estudiosos, acerca das questões relativas à dinâmica do deslocamento “origem-destino” e suas influências no desenvolvimento do turismo. Neste campo existem várias pesquisas identificando e caracterizando fluxos, propondo modelos de viagem turística, investigando os efeitos, discutindo políticas públicas entre outras questões. (Pearce, 2003; Page, 2008; Lohmann, 2013)

Recentemente estas discussões começaram a adquirir novos contornos, 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.

Isso significa 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, mas da 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 visita 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.



A cidade de São Paulo reconhecida pela sua importância como centro emissor e receptor de turistas nacionais e internacionais convive cotidianamente com incontáveis dificuldades de mobilidade de seus cidadãos, problema que tem se acentuado rapidamente. Neste contexto se insere um número significativo de turistas que se utilizam dos serviços de fretamento eventual para chegar e circular na cidade, levando grupos organizados de estudantes, idosos e outros para conhecer os seus diferentes atrativos. E assim convivendo e também influenciando no caótico trânsito da metrópole. Conhecer, caracterizar e dimensionar este movimento torna-se relevante para apoiar a elaboração e implementação de políticas públicas de transporte, que também considerem a contribuição desta modalidade de serviços de transporte para o turismo e o lazer na cidade.

Assim, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento e para Turismo de São Paulo e região, apresenta este Documento de Referência como subsídio para aprofundar e ampliar os debates acerca do tema.

Este documento está estruturado de forma a destacar espacialmente o fluxo e o volume dos principais segmentos de turismo na cidade de São Paulo e assim oferecer um panorama desta realidade e contribuir para sua compreensão.

Procedimentos Metodológicos

Certamente os empresários do segmento e os gestores públicos de transporte tem um conhecimento sobre o cotidiano dos serviços de fretamento eventual na cidade de São Paulo. Todavia não foram encontrados estudos, dados ou pesquisas, amplos e sistemáticos sobre o assunto, que permitissem uma análise da realidade e mesmo projeções para o seu desenvolvimento.

Desta forma, nesse primeiro momento, propôs-se a realização de um estudo exploratório, visando constituir uma base de dados inicial, que pudesse orientar o avanço na



compreensão do papel dos serviços de fretamento eventual no turismo da cidade de São Paulo.

O processo de construção deste documento está apoiado:

- no levantamento e na sistematização de dados gerados por instituições e organizações do setor de transportes (ARTESP, ANTT, 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.

Contudo a ausência de dados, os registros pontuais, a carência de uma clareza conceitual sobre questões de demanda e mesmo de fluxos de turismo, dificultaram a análise. Afinal foi necessário compilar dados advindos de diferentes fontes, cujo objetivo é garantir a fluidez e segurança do sistema de transporte da cidade. E que percebem o deslocamento de turistas neste contexto mais amplo, portanto, com uma compreensão superficial sobre as características de deslocamento deste público em especial.



O fretamento eventual e o turismo: aspectos conceituais e legais

Entende-se que o transporte de passageiros por fretamento é um serviço não regular, uma vez que existe para atender às demandas específicas, não tendo de cumprir horários nem oferecendo partidas regulares. Este serviço é comumente dividido em:

- *contínuo*: quando oferecido regularmente para atender a demanda de transporte principalmente de funcionários de empresas;
- *eventual*¹: quando atende a demandas eventuais de transporte para traslado, lazer ou viagens, podendo ser contratado ou não, por uma agência de viagem.

O Artigo 8º do Decreto Estadual 29.912/89 define fretamento eventual como “serviço prestado a um cliente ou a um grupo de pessoas, mediante contrato escrito, para uma viagem.” Já o Artigo 3º do Decreto Nº 2.521 da Presidência da República de 1998: “fretamento eventual ou turístico: é o serviço prestado à pessoa ou a um grupo de pessoas, em circuito fechado, com emissão de nota fiscal e lista de pessoas transportadas, por viagem, com prévia autorização ou licença do Ministério dos Transportes ou órgão com ele conveniado”.

O Ministério do Turismo, tem se dedicado também a normatizar a oferta de serviços de transporte no país, em 2013, publicou a Portaria no 312/2013, que define que “Artigo 3º - Os serviços de transporte turístico de superfície terrestre compreendem as seguintes modalidades: pacote de viagem, passeio local, traslado e especial. “

¹ O Artigo 8º do Decreto Estadual 29.912/89 define fretamento eventual como “serviço prestado a um cliente ou a um grupo de pessoas, mediante contrato escrito, para uma viagem.” Já o Artigo 3º do Decreto Nº 2.521 da Presidência da República de 1998: “fretamento eventual ou turístico: é o serviço prestado à pessoa ou a um grupo de pessoas, em circuito fechado, com emissão de nota fiscal e lista de pessoas transportadas, por viagem, com prévia autorização ou licença do Ministério dos Transportes ou órgão com ele conveniado”.

O serviço de transporte passageiros por fretamento é regulamentado por todas as esferas do poder público, e quando se trata de transporte eventual, ainda precisa atender aos requisitos e legislação dos órgãos de turismo.

Em função de sua importância para o desenvolvimento do turismo dos municípios a sua regulamentação pode ser, nesta esfera do poder público, mais flexível ou mais rígida. Estas decisões, normalmente, estão associadas à percepção que a cidade tem acerca deste tipo de turista e de sua importância para o desenvolvimento deste segmento da economia. De modo geral, percebe-se pouco investimento em ações de gestão pública da oferta desta modalidade de serviço de transporte turístico. Certamente, resultado da pouca compreensão de seu papel no sistema de transportes, e em alguns casos, por desconhecimento sobre as características e necessidades destes turistas e desta modalidade de viagem.

Na cidade de 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. Como foi o caso da lei do fretamento 14971/2009, a qual foi importante na contenção da atividade de transportes clandestinos (mais de 11000 apreendidos, segundo dados fornecidos pelo DSV), porém 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 dos fretamentos regulares é o tempo que leva para o deferimento do termo de autorização para circulação na Zona Máxima de Restrição de Fretamento (ZMRF).

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 PL 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:

- 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) tem mostrado uma vontade política do poder público em valorizar o setor, indo de encontro então à importante agenda de mobilidade da atual gestão, a qual busca valorizar o transporte coletivo em detrimento do individual.

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

A partir dessa acertada perspectiva de valorização do transporte coletivo por parte da atual gestão e de todo o histórico apresentado sobre a importância do setor de fretamento no que tange à mobilidade, economia e qualidade de vida de todos os cidadãos, sugere-se que em paralelo aos princípios norteadores do projeto de lei 587/2013 discutido anteriormente, 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.



São Paulo: destino turístico

A cidade de São Paulo é um exemplo de reorganização espacial, devido principalmente ao perfil de seus visitantes e à vocação que apresenta tanto para o turismo de compras quanto para o turismo de eventos e negócios. A arrecadação do ISS (Imposto Sobre Serviços) gerada pelo setor 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).

No que tange ao perfil dos visitantes estrangeiros que chegam à cidade, o estudo do Ministério do Turismo (2013) aponta que eles são oriundos principalmente dos Estados Unidos, Argentina e Chile – 15,3%, 12,3% e 5,6% em 2012, respectivamente -, motivados por negócios, eventos e convenções (55,7% em 2012). São em sua maioria homens (68,9%), com idade entre 25 e 50 anos (68,8%), com formação superior (43,2%) e renda média familiar de US\$ 5.880,82. O mesmo documento mostra também que, dentre os que viajam por lazer (13% em 2012), 44,4% escolhem a cidade de São Paulo devido à sua ampla oferta cultural. Estes turistas permanecem em torno de 10 dias na cidade e têm um gasto médio de US\$ 92,90 por dia. Sendo que 23,6% deles avaliavam negativamente o serviço de transporte público da cidade.

O Boletim Semestral do Observatório do Turismo da Cidade de São Paulo (2013), por sua vez, 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.

Quando se pensa na 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 tange 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 década de 1990, houve o prolongamento dos negócios da Paulista 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.

A partir da década de 1980 surgiu este novo centro de negócios na cidade. O que se observou nessa terceira área analisada é que a região Berrini/ Faria Lima 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, com relação à distribuição dos atrativos. 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).



A região do Centro Histórico 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 abaixo:



Fonte: SPTURIS, 2008
Figura 2. Equipamentos de turismo na região central de São Paulo

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). Pois a SPTuris considera que região apresenta importante relevância para o turismo na cidade, mas ainda sofre com inúmeras dificuldades para garantir o uso turístico de seus recursos.

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 observa a diferença entre as motivações dos turistas e a estrutura turística disponibilizada. Nesse sentido Teles (2006) apresenta o deslocamento do centro de

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 concentram-se em aspectos mercadológicos do turismo – que, sendo uma das nuances do fenômeno turístico, talvez não



Também pode observar que existe um “o movimento pendular” com visitantes advindos de outras regiões da cidade ou de municípios próximos, no qual os maiores fluxos de visitantes 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, conforme pode ser observado na figura acima, tendo como o transporte rodoviário papel bastante relevante na chegada de visitantes à cidade. Sendo que parte deste movimento, tem sido contabilizada por diferentes instituições.

O transporte regular de passageiros é contabilizado e observado pelas chegadas nos terminais rodoviários da cidade e os dados, são considerados nas estatísticas de turismo realizadas e divulgadas pela SPTURIS. O fretamento eventual de passageiros, quando no âmbito estadual é fiscalizado pela ARTESP – Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo, no âmbito interestadual pela ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. Como de parte de suas atividades de fiscalização naturalmente são geradas planilhas de acompanhamento das autorizações de viagem emitidas. Recentemente estes dados foram disponibilizados para que a Federação de Transportes de Fretamento Eventual de Passageiros do Estado de São Paulo em parceria com pesquisador do curso de Turismo, da Escola de Comunicações e Artes, da Universidade de São Paulo pudessem tratar e gerar as primeiras informações sobre o fluxo de viagem e de turistas no Estado.

A sistematização e o tratamento dos dados disponibilizados pela ARTESP possibilitaram que fosse realizado um recorte destes dados, que indicavam a cidade de São Paulo como destino das viagens de fretamento eventual. Os quais foram utilizados aqui para demonstrar a dimensão deste fluxo e das principais características destas viagens.



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, foram fundamentais para construir um panorama deste movimento de viagens do Estado. Os dados consideram as viagens realizadas entre os municípios paulistas, exceto aqueles da Região Metropolitana de São Paulo.

Num universo que corresponde 96.397 viagens autorizadas no período de 2010 a 2013, a cidade de São Paulo se destaca como principal destino, sendo que em 2013 recebeu 23.712 viagens, seguida por Aparecida com 14.170 viagens.

Tabela 1 : Os 10 destinos de fretamento eventual - de 2010 a 2013

	2010	2011	2012	2013			
São Paulo	24.696	São Paulo	24.909	São Paulo	27727	São Paulo	23.712
Aparecida	12.334	Aparecida	13.136	Aparecida	13158	Aparecida	14.170
Vinhedo	3.739	Vinhedo	4.100	Santos	3109	Vinhedo	3.257
Santos	2.911	Santos	3.442	Campinas	2547	Campinas	2.602
Campinas	2.758	Campinas	2.684	Vinhedo	2210	Santos	2.552
Itu	1.384	Atibaia	1.510	Olímpia	1693	Olímpia	1.909
Jundiaí	1.375	Itu	1.424	Itu	1616	Itu	1.599
Mairiporã	1.351	Sorocaba	1.383	Atibaia	1406	Atibaia	1.505
Atibaia	1.307	Olímpia	1.335	Jundiaí	1365	Sorocaba	1.380
Itupeva	1.261	Jundiaí	1.243	Guarulhos	1202	Bauru	1.241

Fonte: ARTESP, Elaboração: SOLHA (2014)

Estas viagens realizadas por diferentes grupos organizados e pelos mais diversos motivos, ocorreram com maior frequência entre os meses de setembro a novembro, como pode ser observado na figura abaixo. Esta sazonalidade poderia ser melhor compreendida na medida em que fosse possível identificar com clareza o perfil dos usuários de fretamento eventual. Infelizmente a coleta deste tipo de informação embora prevista no formulário disponibilizado pela ARTESP, tem algumas imprecisões conceituais e é desconhecida por aqueles que são responsáveis pelo preenchimento destes formulários.



Fonte: Elaboração Solha (2014)

Figura 7 – Viagens por fretamento eventual no Estado de São Paulo (2013)

A partir da quantidade de viagens identificada e da capacidade dos ônibus pode-se realizar uma estimativa aproximada do seu significado em passageiros transportados, como se observa na Tabela abaixo.

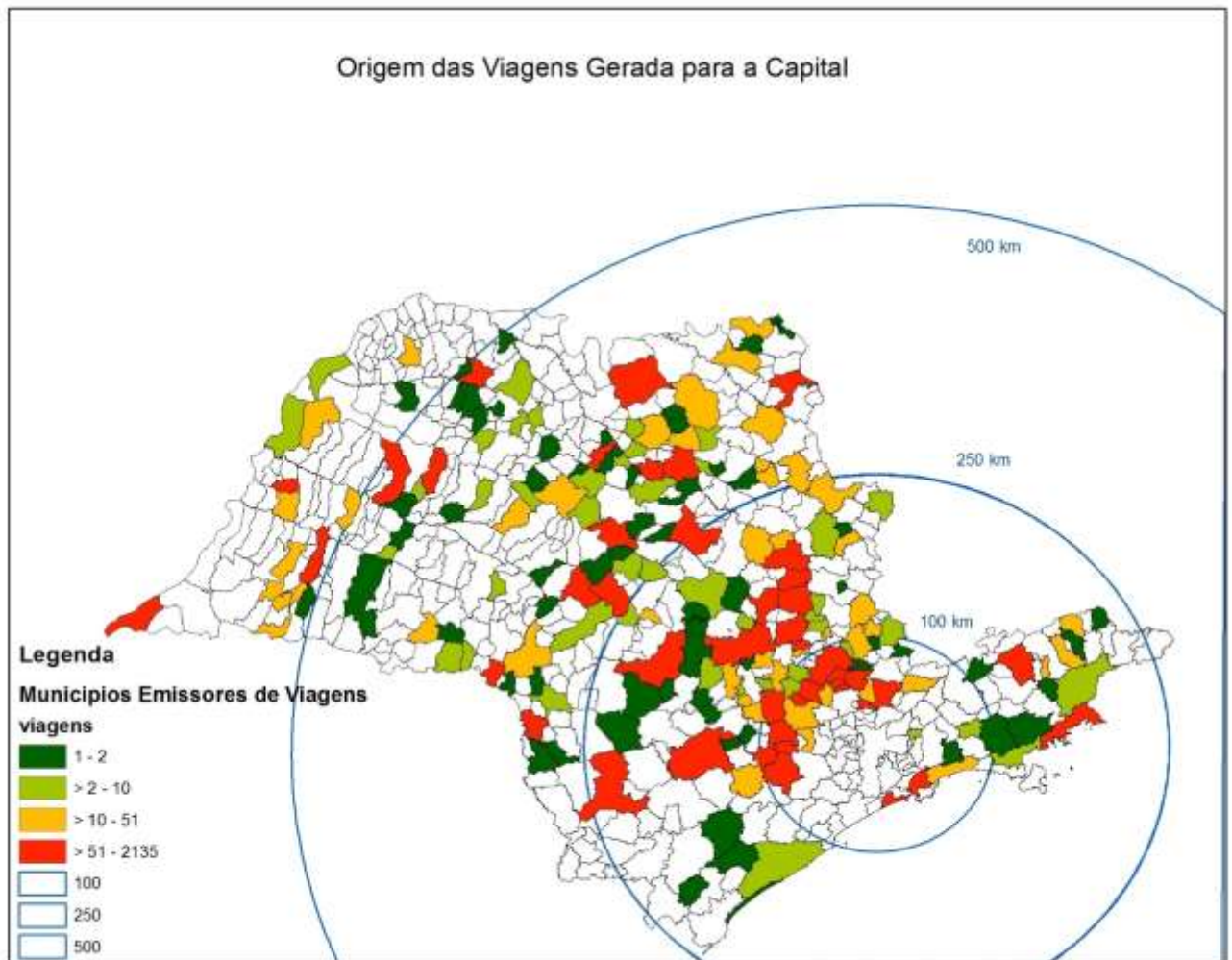
Tabela 2: Viagens por fretamento eventual no Estado de São Paulo (2013)

Mês	Quantidade estimada de passageiros	Em %
Fevereiro	110.284	3,1
Março	242.748	6,9
Abril	283.528	8,0
Maio	325.595	9,2
Junho	280.828	7,9
Julho	222.484	6,3
Agosto	349.178	9,9
Setembro	438.506	12,4
Outubro	405.352	11,5
Novembro	419.066	11,9
Dezembro	311.185	8,8
Total	3.534.129	100

Fonte: ARTESP, SOLHA (2014)

Em relação a origem destes visitantes, verifica-se que de certa forma correspondem aos principais fluxos identificados nos estudos de demanda realizados pela SPTuris. Como pode ser observado na tabela acima a quantidade de viagens está muito distribuída por

idades de todo interior paulista. Com destaque para aquelas originárias a uma distância de 250 km da cidade de São Paulo, equivalente a um deslocamento de 1 a 2 horas de viagem. Embora os dados não permitam afirmar com certeza, pode indicar um movimento significativo de excursionistas (viagens de um dia).



Elaboração Eduardo Jun Shinohara e Karina Solha

Figura 8 - Origem das viagens de fretamento eventual com destino a cidade de São Paulo (2013)

Dentre os municípios que mais visitaram a cidade de São Paulo em 2013, com mais de 1000 viagens destacam Campinas, Piracicaba, Franca, Jundiá.

Tabela 3: Os 20 municípios que mais visitaram a capital paulista em 2013

Origem	Quantidade de viagens
Campinas	2.135
Piracicaba	1.090
Franca	1.044
Jundiaí	1.023
Sorocaba	798
São José dos Campos	698
Araraquara	631
Jau	593
Santos	520
Presidente Prudente	515
Ribeirão Preto	487
São Carlos	470
Araçatuba	438
Birigui	428
Bauru	393
Americana	389
São José do Rio Preto	369
Atibaia	341
Botucatu	295
Valinhos	283
Outros	10772
Total	23.712

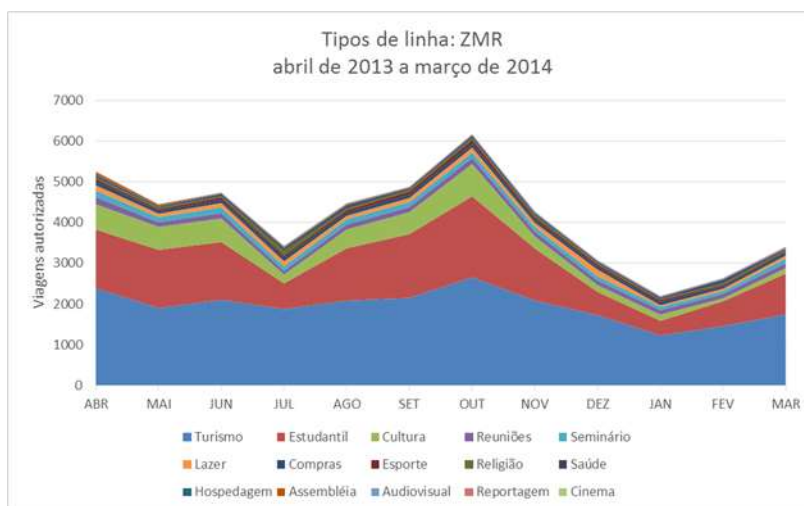
Fonte: ARTESP. Elaboração Solha (2014)

Estes dados permitem um panorama geral de um fluxo de visitantes originário de cidades do interior e litoral, todavia não contempla informações sobre os municípios do entorno de São Paulo (RMSP) e mesmo aquele movimento de fretamento eventual da própria cidade, como o deslocamento de grupos de estudantes para estudos do meio ou eventos ou mesmo o deslocamento dos visitantes no próprio destino, como os percursos entre os equipamentos de hospedagem e os centros de eventos.

Como pode ser observado na figura a seguir as autorizações de entrada de fretamento eventual, na Zona Máxima Restrição, aponta para algumas motivações de viagem que coincidem com as características da região que nela se insere. Com destaque para as viagens que tem o Turismo como motivação, seguido de um público estudantil, cultura,



reuniões e seminários. Cabe salientar que esta divisão de motivações de viagem de turismo e lazer, assim como aquelas utilizadas por outros organismos de transporte, apresenta fragilidades na sua divisão e mesmo compreensão do seu significado. Indicando uma necessidade premente de se utilizar as mesmas bases conceituais, para garantir que este tipo de deslocamento possa mensurado adequadamente.



Fonte: Departamento Transportes Públicos, Prefeitura de São Paulo, 2014

Figura 9 : Viagens autorizadas na Zona Máxima de Restrição segundo motivação

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 alguns subsídios para apoiar uma análise inicial sobre o cenário que se configura atualmente, foi necessário buscar informações sobre o turismo e o fretamento eventual nas diferentes regiões da cidade, considerando seus principais públicos:

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

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. 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 2.263.651,00 na contratação destes serviços.



Fonte: São Paulo, Secretaria da Educação, 2014

Figura 10 – Viagens realizadas por estudantes da Rede Estadual de Ensino

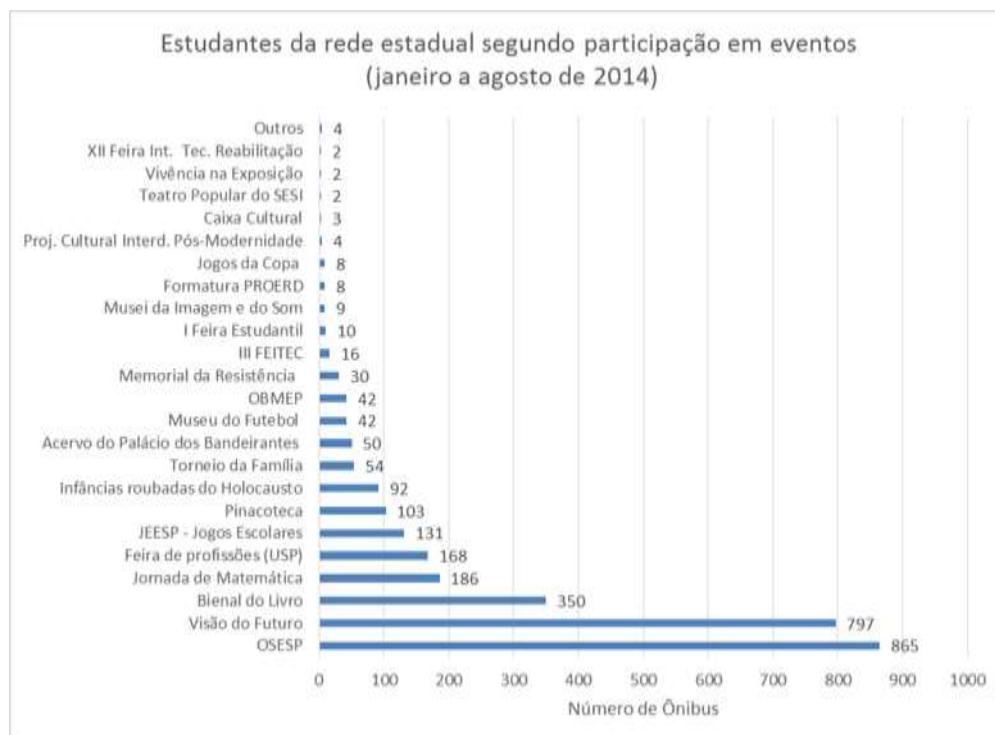
Apesar de 2014 se constituir num ano atípico, pelas alterações nos calendários escolares em decorrência da realização da Copa do Mundo, em junho, pode se observar uma prevalência das viagens com fins pedagógicos nos meses de abril e agosto.





Fonte: São Paulo, Secretaria da Educação, 2014

Figura 11 – Estudantes da rede pública estadual segundo locais visitados



Fonte: São Paulo, Secretaria da Educação, 2014

Figura 12 – 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 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 à visita à 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

Segundo os Marcos Conceituais do Ministério do Turismo, o turismo de eventos consiste em “um conjunto de atividades turísticas decorrentes dos encontros de interesse profissional, associativo, institucional, de caráter comercial, promocional, técnico, científico e social”(MINTUR, 2014). Algumas das características comuns que este segmento do turismo apresenta são o poder aquisitivo elevado e o nível de escolaridade superior por parte dos turistas, os quais costumam permanecer no local visitado por uma média de quatro dias, quando se trata de evento doméstico. Além disso, este é um segmento que exige comodidade, praticidade, atendimento e equipamentos de qualidade. (MINTUR,2010)

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 São Paulo

	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

Os megaeventos que a cidade recebe se converteram em grande atrativo para São Paulo e, entre eles, se destacam as corridas automobilísticas, as quais estão se consolidando dentro do segmento por atrair milhares de pessoas e divulgar a capital paulista para todo o mundo. Em 2013, a cidade recebeu as principais categorias do automobilismo brasileiro, entre eles o Campeonato Paulista de Automobilismo da Federação de Automobilismo de São Paulo, a corrida da Ferrari Club, o GT Brasil e uma etapa da Fórmula Indy, a São Paulo Indy 300, e da Fórmula Truck. Cerca de 60% dos milhares de turistas recebidos para tais

eventos se hospedaram em hotéis, permaneceram, em média, por três dias na cidade e tiveram um gasto médio de R\$ 2.446,00.

Os eventos que reúnem representantes de empresas dos mais diversos setores e de diferentes portes, costumeiramente realizados nos espaços de convenção dos hotéis da cidade, não podem ser, de maneira alguma, desprezados. Outro levantamento importante, realizado pelo São Paulo Convention & Visitors Bureau, se refere à quantidade de eventos por regiões da cidade de São Paulo em 2013.

Tabela 4 – Eventos e visitante por região da cidade de São Paulo

Região	Eventos	Visitantes
Anhembi	582	8.472.494
Berrini	342	1.516.475
Faria Lima & Itaim	228	716.586
Ibirapuera & Moema	301	1.814.213
Paulista & Jardins	594	5.819.132
Cidades Associadas	187	1.515.940
Grande SP e Diversas Regiões	57	10.626.339

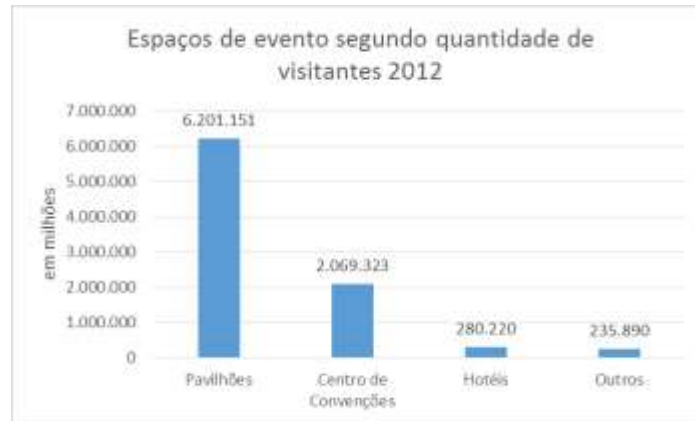
Fonte: São Paulo Convention & Visitors Bureau, 2013

Os eventos são realizados em espaços que podem ser classificados em quatro tipos:

- Pavilhões (espaços amplos e estruturados para Feiras de Negócios),
- Centros de Convenções (espaços menores e de usos mistos – congressos e feiras),
- Hotéis com espaço para eventos e outros locais.

Observa-se nas figuras a seguir, que a concentração de área e visitação é acentuada nos pavilhões, onde são realizadas as Feiras de Negócios e nos Centro de Convenções, que comportam eventos de acordo com seu porte maior.





Fonte: Calendário Ubrafe, Calendários de Negócios 2012 SPCVB e dados de promotores
Figura 13 - Espaços de evento segundo quantidade de visitantes (2012)

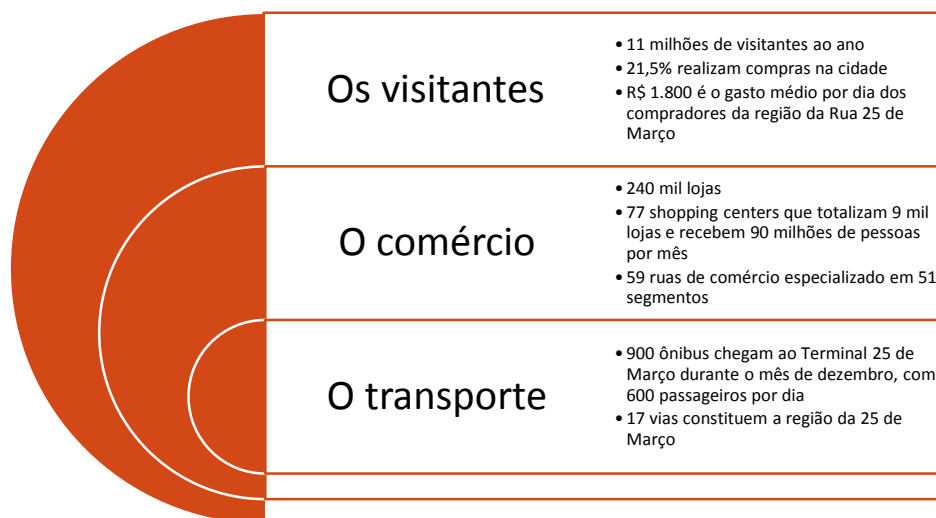


Fonte: Calendário Ubrafe, Calendários de Negócios 2012 SPCVB e dados de promotores
Figura 14 - Espaços de evento segundo quantidade de eventos (2012)



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.

Ao analisar os gastos dos turistas estrangeiros, os números são ainda mais relevantes: 15% dos cerca de R\$ 2.200 gastos durante a permanência do visitante se referiam a aquisição de artigos como vestuário, brinquedos, perfumaria e livros. (SPTURIS, 2014) O público é formado principalmente por turistas do interior do estado de São Paulo, de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo. Quando estrangeiros, as nacionalidades mais presentes são estadunidenses, argentinos, alemães e chilenos.

Ainda segundo o estudo, é às vésperas do natal que a cidade se torna ainda mais atrativa para quem busca um destino de compras: mais de 02 milhões de pessoas visitam São Paulo e aproximadamente 20% delas vão às compras.

Concentrado principalmente na região central da cidade, dependente da utilização de ônibus fretados e movimentando diariamente centenas de milhares de pessoas, este segmento ainda carece de uma clara política pública para o seu pleno desenvolvimento, pois não se pode negligenciar tamanha potencialidade. Como afirma Lisboa (2008, p.03) “A Rua 25 de Março, por exemplo, uma rua com pouco mais de um quilômetro, recebe uma média de 400 mil pessoas por dia. O recorde de público chegou a um milhão às vésperas do natal”.

Na ocasião da pesquisa realizada pela SPTuris, também era registrada a chegada de cerca de 600 ônibus todos os meses, transportando ao redor de 350 pessoas por dia, para o Terminal Turístico de Compras 25 de Março. Durante o mês de dezembro de 2009, os números alcançavam os 900 ônibus mensais, desembarcando cerca de 600 passageiros por dia (SPTURIS, 2014).

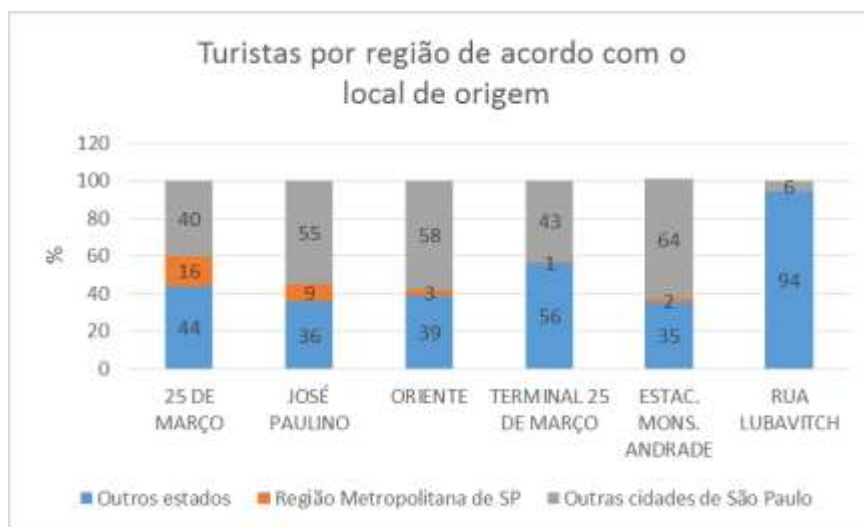
Em decorrência do forte impacto deste volume de visitantes e de fretamento eventual na em algumas áreas de comércio de São Paulo, tem sido realizadas alguns levantamento para identificar as dificuldades e subsidiar a proposição de estratégias e ações para dirimir ou minimizar as restrições de mobilidade nestes espaços. 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.





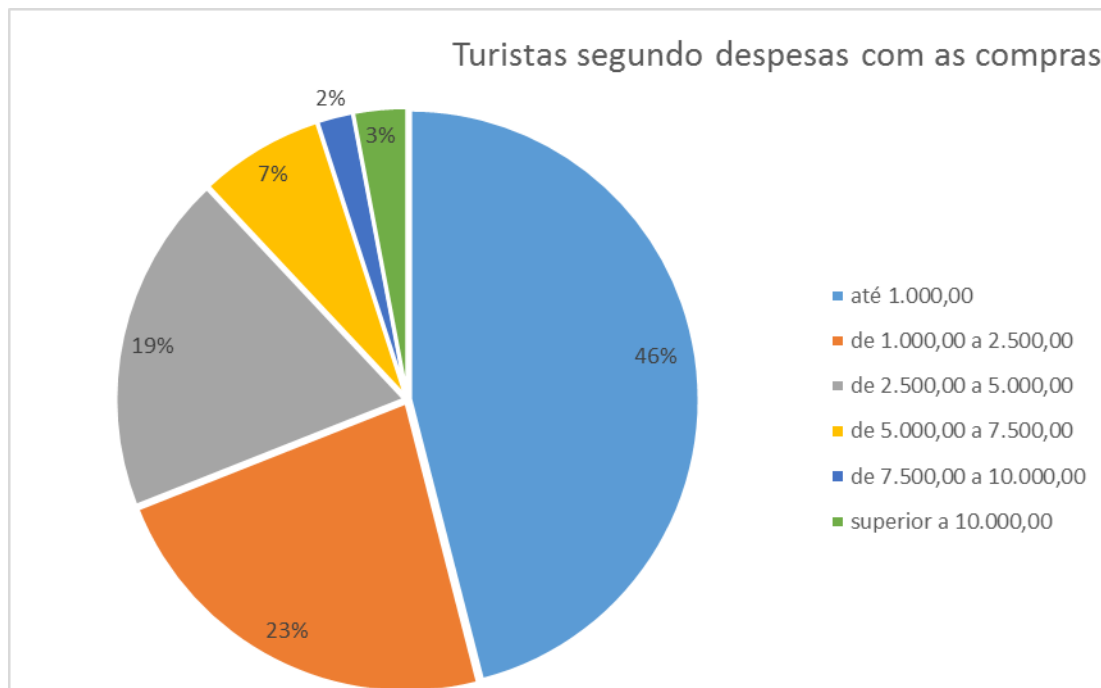
Fonte: São Paulo (Município), 2007

Figura 15: Turistas de compras segundo local de origem



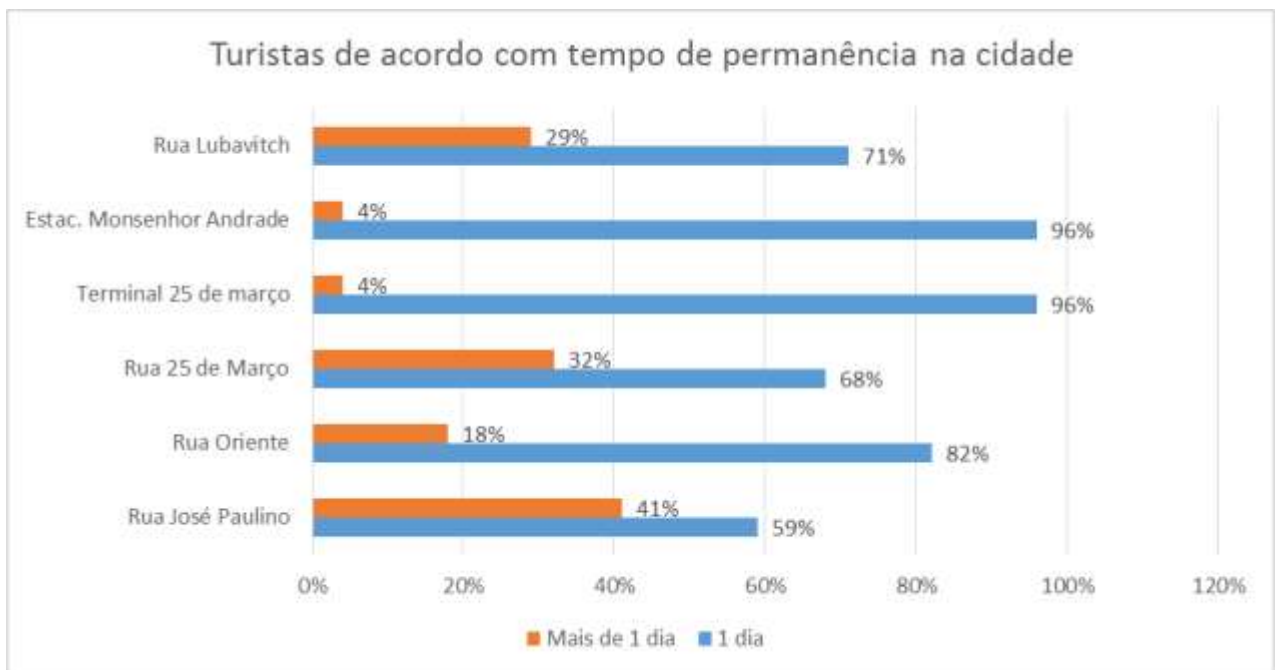
Fonte: São Paulo (Município), 2007

Figura 16: Turistas de compras por região e local de origem



Fonte: São Paulo (MUNICÍPIO), 2007

Figura 17: Turistas de compras por região e local de origem



Fonte: São Paulo (MUNICÍPIO), 2007

Figura 18 – Turistas de compras de acordo com tempo de permanência na cidade

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).

Recentemente 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

A questão do transporte efetivamente pode se converter em um desacelerador do processo de expansão do setor turístico de uma região. O turismo em Porto Alegre, por exemplo, a oitava cidade mais visitada no Brasil, movimenta valores em torno de US\$ 200 milhões anuais, decorrência dos US\$ 70,94 gastos, em média, diariamente por turistas (BANDEIRA, ARIOTTI & MARINS, 2008). No entanto, a cidade tem o seu potencial turístico limitado devido à baixa qualidade do serviço de transporte urbano, uma das maiores críticas realizadas pelos visitantes que viajam a Porto Alegre. A impontualidade do serviço, pouca segurança e conforto, inflexibilidade de horários e a impossibilidade de desembarque para a visita dos pontos turísticos foram algumas das reclamações observadas por Bandeira et al. (idem).

Como afirmam Kaul (1985) e Heraty (1989), em caso de inexistência de um sistema de transporte eficiente, o turismo como ferramenta de desenvolvimento local pode ser, se não anulado, ao menos limitado. Jackson (1994) aponta o custo do transporte ou a falta do mesmo como os principais inibidores geográficos que influenciam a decisão por qual lugar visitar. Pires (2001 apud ROSSETTI, SALMERON & MARCHINA, 2006), por sua vez, recorda a existência de inibidores dentro da localidade turística, que impedem que o turista, uma vez no seu destino, visite os atrativos que o local oferece. Para este autor, a questão da mobilidade se insere no grupo de inibidores por ele intitulado de “condições geográficas adversas”, que incluem a falta de transporte, distância do atrativo em relação ao local de hospedagem, trânsito intenso, falta de estacionamentos e rodízios municipais de veículos.

A estratégia para aumentar a atratividade de um destino turístico implica, então, necessariamente na oferta de serviços de transporte do local e 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, não foge a essa regra, tanto pelo imenso número de visitantes que recebe e pelas cifras



milionárias que movimenta, quanto pelos desafios enfrentados no que tange a oferta de um serviço de transportes de qualidade.

A pesquisa desenvolvida por Rossetti, Salmeron e Marchina (2006), por sua vez, indica que, enquanto os que visitam a cidade de São Paulo a negócios utilizam principalmente o táxi (37,23%), o turista que busca lazer se desloca principalmente através de carro de terceiros (37,50%) e a combinação de táxi e metrô (37,50%). A utilização das demais opções de transporte público, tais como trens da CPTM ou ônibus coletivos são quase inexistentes nos resultados da investigação, o que os autores apontam como decorrente das deficiências que o transporte público urbano ainda apresenta: “O destaque do metrô e do táxi como meio de transporte mais utilizado apresenta a importância de um meio de transporte adequado para aumentar a visitação de uma localidade” (ROSSETTI, SALMERON & MARCHINA, 2006, p.86). A mesma pesquisa identificou, ainda, que o trânsito provocado pelos automóveis e ônibus urbanos é o principal inibidor apontado pelos entrevistados para as visitas ao centro de São Paulo.

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

Tornando-se uma opção ao automóvel, o transporte coletivo privado eventual é uma possibilidade que garante a chegada de um importante fluxo diário de visitantes que movimentam o segmento do turismo de compras, mas sem trazer como externalidade a presença de mais algumas dezenas de milhares de carros nas ruas de uma cidade que já não os poderia comportar. A regulamentação deste segmento de transporte é, então, fundamental para que não ocorra o desaparecimento da demanda pela oferta de compras que caracteriza principalmente a região central da cidade, sem provocar o



agravamento da questão da mobilidade urbana em São Paulo e sem abrir espaços para que empresas clandestinas ofereçam o serviço.

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 de estacionamentos do tipo Zona Azul próximos aos pontos turísticos.

Mesmo a alternativa estudada pela SPTuris, o City Tour oficial de São Paulo, cuja previsão de início das atividades seria em janeiro de 2012 – e que tinha como principal característica a liberdade que o turista teria para definir a duração das paradas em cada ponto turístico da cidade –, acabou por não ser exitosa e converteu-se em mais um produto que poderia conferir maior identidade à cidade de São Paulo, mas que não logrou consolidar-se. O fracasso dessa ação, pode, em parte, ser analisado pela falta de entendimento do caráter urbano da cidade. Ao avaliar as diversas centralidades, a dificuldade de qualquer ação turística gerada no CHT não cria condições para ampliar mobilidade, fato que desagrega valor aos recursos turísticos da cidade, conseqüentemente, a inércia do CHT não promove conectividade com as demais centralidades.

Os números apresentados por Braga (2006), quando afirma que 55,3% de seus entrevistados afirmavam ter interesse em fazer um passeio por São Paulo, principalmente motivados pelos atrativos histórico-culturais, evidenciam o grande potencial turístico que a cidade ainda pode melhor desenvolver.



Referências Bibliográficas

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

BANDEIRA, R. A. M.; ARIOTTI, P.; MARINS, L. M. Análise da qualidade de um serviço de transporte turístico: estudo empírico da linha de turismo de Porto Alegre. *Revista Turismo Visão e Ação*. Vol.10, n. 02, p.164-184, maio-agosto de 2008.

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

BRAZ, F.C. *Eventos, feiras de negócios na (re)produção do espaço urbano da metrópole: estudo de caso do Parque Anhembi e Centro de Exposições Imigrantes*. Dissertação de Mestrado. São Paulo. Depto de Geografia. FFLCH. Universidade de São Paulo. 2008

EUROPEAN COMMISSION. Study of passenger transport by coach. *Final Report*. Bruxelas. Junho de 2009.

FIGUEIREDO, A. A.; MAYER, V. F. 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.

HERATY, M. J. Tourism transport: implications for developing countries. *Tourism Management*, 1989, p.288-292.

IBGE. *Economia do turismo: uma perspectiva macroeconômica (2003-2009)*. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/outros_estudos/estudos_ibge/downloads_estudos_pesquisas_IBGE/Estudo_Economia_do_Turismo_x_Uma_Perspectiva_Macroeconxmica_-_2003-2009.pdf. Acesso em 03 de maio de 2014.

KAUL, R. N. *Dynamics of tourism: a trilogy, transportation and marketing*. Nova Delhi: Sterling Publishers, 1985.

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

LOHMANN, G. ; FRAGA, C.; CASTRO, R. *Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier. 2013.



MINTUR - Ministério do Turismo. *Estudo da demanda turística internacional (2006-2012)*. Agosto de 2013. Disponível em: http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/demanda_turistica/internacional/download_internacional/Demanda_Turxstica_Internacional_-_Fichas_Sinteses_-_2006-2012_reparado_nota_FOZ.pdf. Acesso em 08 de maio de 2014.

MINTUR – Ministério do Turismo. *Anuário Estatístico Turismo 2014*. Disponível em: http://www.observatoriodoturismo.com.br/pdf/anuario_2013.pdf. Acesso em 05 de maio de 2014.

MINTUR - Ministério do Turismo. *Caderno de Marcos Conceituais*. Brasília. s/data. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Marcos_Conceituais.pdf. Acesso em 08 de maio de 2014.

MINTUR - Ministério do Turismo. *Portaria No 312. De 03 de dezembro de 2013*. Gabinete do Ministro. Brasília. Disponível em <http://www.turismo.gov.br/turismo/legislacao/portarias/20131204-1.html>. Acesso em julho de 2014

MINTUR - Ministério do Turismo. *Segmentação do Turismo e Mercado*. Brasília. 2010. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Segmentaxo_do_Mercado_Versxo_Final_IMPRESSxO_.pdf. Acesso em 08 de maio de 2014.

OBSERVATÓRIO DO TURISMO. *Movimento nos terminais rodoviários paulistanos: junho/2014*. Disponível em: http://www.observatoriodoturismo.com.br/pdf/RODOVIARIAS_JUNHO_2014.pdf. Acesso em 18 de maio de 2014

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. *Panorama OMT del turismo internacional: Edición 2013*. Disponível em: http://dtxtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwto_highlights13_sp_hr_0.pdf. Acesso em 12 de maio de 2014.

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

PEARCE, D. G. *Geografia do turismo: fluxos e regiões no mercado de viagens*. São Paulo: Aleph. 2003.



ROSSETI, C.; MARCHINA, T. C.; SALMERON, M. L. *Logística: integração dos elementos e reflexos espaciais - A experiência turística na cidade de São Paulo*. Trabalho de Conclusão de Curso, Faculdade Cásper Líbero, 2006.

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

SÃO PAULO (MUNICÍPIO). *Logística dos Circuitos de Compra da Cidade de São Paulo*. Apresentação em Powerpoint. 2007. 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. *Turismo no Centro – Plano de desenvolvimento turístico do centro da cidade de São Paulo*. 1ª ed. São Paulo. 2008. Disponível em <http://www.spturis.com/turismocentro/turismo-no-centro.pdf>. Acesso em agosto de 2014.

SÃO PAULO TURISMO. *Boletim semestral do Observatório de Turismo da Cidade de São Paulo*. 1º Semestre de 2013. Disponível em: http://www.observatoriodoturismo.com.br/pdf/boletim_2013_1.pdf. Acesso em 05 de maio de 2014.

SOLHA, K. T. *Transporte rodoviário de fretamento eventual: desafios e possibilidades para o turismo no estado de São Paulo*. Disponível em: http://www.sinfreicar.org.br/portal/wpcontent/uploads/2010/06/FRESP_RELATORIO_SINTESE_VF.pdf. Acesso em 05 de maio de 2014.

SOLHA, K.T *Dimensionamento das viagens de fretamento eventual no Estado de São Paulo*. Relatório preliminar. ECA/USP. FRESP.. Setembro de 2014.

SPCVB -SÃO PAULO CONVENTION AND VISITORS BUREAU. *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.

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

