

O transporte rodoviário de fretamento eventual no estado de São Paulo e sua aproximação com a atividade turística: academia e mercado planejando juntos

Karina Toledo SOLHA¹
Debora Cordeiro BRAGA²

Resumo: Até a década de 1990 as viagens de turismo no país estavam apoiadas no turismo rodoviário, com o uso do automóvel ou nas viagens organizadas com o uso do ônibus turístico. Este cenário vive uma grande transformação nas décadas seguintes, com o aumento da competitividade das companhias aéreas nacionais, e as empresas de transporte rodoviário do estado de São Paulo, mudam seu foco e incrementam a importância do serviço de fretamento contínuo, caracterizado por transporte diário de funcionários de empresas, ao invés do turismo no seu portfólio de negócios. Compreende-se que o serviço de transporte é fundamental para o desenvolvimento do turismo, contudo a ausência de dados sobre as características e a dinâmica desse segmento de transporte na sua interface com o turismo, dificulta a proposição de discussões sobre a temática. Neste sentido este estudo busca gerar informações sobre o segmento de transporte de rodoviário de passageiros por fretamento eventual, a partir da realidade do Estado de São Paulo e tem como principal objetivo analisar e compreender a dinâmica dos deslocamentos das viagens de fretamento eventual de ônibus no estado. Para viabilizar este estudo estabeleceu-se uma parceria entre os pesquisadores, a Federação das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (FRESP) e a Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (ARTESP) que disponibilizou dados que são coletados de forma sistemática, referentes ao período de 2010 a 2013, sobre as viagens de fretamento eventual de empresas permissionárias. Os dados analisados estão relacionados às cidades de origem, aos destinos visitados, à frequência e periodicidade das viagens e às transportadoras que realizaram estes fretamentos eventuais.

Palavras chave: Transporte turístico rodoviário. Fretamento eventual. Transportadoras turísticas. Viagens de ônibus.

Introdução

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 conseqüente desarticulação de setores produtivos que poderiam ser beneficiados com uma atividade turística organizada e O Ministério do Turismo (2007a) alerta que o crescimento da demanda por viagens juntamente

¹ Doutora em Ciências da Comunicação. Docente e Pesquisadora do curso Bacharelado em Turismo da Escola de Comunicações e Artes e do Mestrado em Turismo da Escola de Artes Ciências e Humanidades, ambos da Universidade de São Paulo. kasolha@usp.br.

² Doutora em Ciências da Comunicação. Docente e Pesquisadora do curso Bacharelado em Turismo da Escola de Comunicações e Artes e do Mestrado em Turismo da Escola de Artes Ciências e Humanidades, ambos da Universidade de São Paulo. bragadc@usp.br.

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. 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 contexto 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 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. (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 com as que trabalham com fretamento contínuo. Estes dois tipos de transportadoras podem inclusive prestar serviços para viajantes turistas, mas seu negócio prioritário não é turismo, assim poucos conhecem 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.

Por isso este trabalho tem como objetivo geral analisar e compreender a dinâmica destes deslocamentos no Estado de São Paulo, a partir de uma descrição das principais características das viagens de fretamento eventual de ônibus, registradas na Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (ARTESP) entre os anos de 2010 e 2013. Os objetivos específicos são: avaliar o instrumento de coleta de dados da ARTESP; dimensionar o volume das viagens de fretamento eventual; identificar a dinâmica e as características das viagens; caracterizar as empresas que operam as viagens de fretamento eventual.

Na legislação paulista a locação de ônibus e micro-ônibus para viagens intermunicipal é denominada transporte de passageiros por fretamento eventual, a qual não se aprofunda na caracterização desta modalidade, mas exige das empresas transportadoras o cadastro na EMBRATUR entre outros requisitos. *“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).

Assim, 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 oferecendo

serviços de transporte com partidas e horários 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 artigo aborda especificamente os serviços de transporte turístico por ônibus, na modalidade de fretamento eventual.

Os diferentes aspectos dos serviços de transporte turístico por ônibus, tem 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, 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, recentemente Lhomann, Fraga & Castro (2013) abordando as relações entre transporte e desenvolvimento de destinos.

Transporte Rodoviário e Turismo

No Brasil

No país, um estudo sobre demanda do turismo doméstico, realizado em 2012 pelo Ministério do Turismo em conjunto com a Fundação Instituto de Pesquisa (FIPE), indicou que o ônibus fretado foi responsável por 4,7% dos meios de transporte utilizados nas viagens domésticas, para atender as viagens com motivação de lazer (4,3%), de negócios (3,7%) e outros (8,8%), ressaltando que este serviço atende equilibradamente 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 as empresas, o poder público e as agências reguladoras possam aprimorar seus

serviços e definir estratégias de ação para um público eclético e que tende a aumentar em função da popularização do turismo e da necessidade de alternativas para oferecer uma mobilidade eficiente.

A relevância do uso do ônibus para a atividade turística foi evidenciada em outro 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) Sendo que dessas viagens 75% utilizavam ônibus regular (com saídas de rodoviárias ou serviço intermunicipal), 14% ônibus de excursão e 10% ônibus alternativo (clandestino), e ao mesmo tempo a pesquisa indicava o receio dos turistas na utilização dos serviços desta última categoria.

Mesmo com pouca informação sistemática sobre o segmento das viagens de ônibus fretado, é possível perceber que o setor, apesar de silencioso, tem garantido a realização de deslocamentos para lazer e turismo em todo o país. Alguns autores apontam os obstáculos para o aprimoramento e a ampliação deste tipo de serviço de transporte no turismo:

A escassez da oferta de pacotes turísticos terrestres, a inexistência de infraestrutura rodoviária para embarque e desembarque de passageiros nas principais cidades emissoras e receptoras de turistas dificulta 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 é possível com o uso de meio de transporte terrestre em especial os rodoviários. (SILVA & FORTES, 2013:203)

Em São Paulo

Se por um lado, a falta de dados desestimula os pesquisadores a estudar o tema, por outro se verifica 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.

Além disso, a Secretaria de Estado de Turismo criou e implementou dois programas nos quais o ônibus como transporte turístico, tem papel fundamental, o Programa Roda 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) E o programa denominado Rota São Paulo – 2011, que se constituiu 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 foi apontada em um estudo sobre as estâncias paulistas

Municípios que não são estâncias, mas que dispõe 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 somam-se outros programas de turismo sob responsabilidade da Secretaria de Estado que tem como principal característica o uso do ônibus para a realização das viagens, destacam-se algumas iniciativas já consolidadas como o Programa Turismo do Saber (SÃO PAULO, 2014c) e a Melhor Viagem SP(SÃO PAULO, 2014d). Entretanto, estes programas não estão claramente articulados com outra importante política de fomento do Estado, que trata das Estâncias Paulistas e que tem sido objeto de estudo e de discussão nos últimos anos. Em princípio estas ações governamentais, conjugadas ou não, geram um fluxo de turistas que se apóia, fundamentalmente, no uso do ônibus fretado, garantindo a vários destinos a chegada destes visitantes. Este é um movimento de fluxo de turista no Estado que não tem monitoramento sistemático, que poderia contribuir para compreender sua dinâmica e dimensão, e conseqüentemente oferecer informações para subsidiar a criação de políticas de desenvolvimento em São Paulo.

Em 2002, Barros realizou um estudo pioneiro sobre 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 TRASNCRETUR – Sindicato das Empresas de Transporte por Fretamento e por Turismo da Região Metropolitana de São Paulo, observando 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. No período analisado os 15 principais destinos indicados pelas empresas eram: 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. O estudo também indicou 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, numa parceria com a FRESP - Federação das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros por Fretamento, gerando um relatório em que estavam destacados 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 apontaram que o município de Aparecida permanecia como principal destino turístico das viagens por fretamento para o interior do Estado, seguida por Campinas, Campos do Jordão, Serra Negra e Águas de Lindóia, 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, que até então não apresentava condições para ser analisada com detalhamento e profundidade necessários.

Contudo a análise deste panorama indica a forte regulamentação à qual estão submetidas as empresas que atuam com transporte rodoviário de passageiros, tanto pelas agências reguladoras de transportes como ANTT- Agência Nacional de Transporte Terrestre, que atua no âmbito nacional e a ARTESP – Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo - no âmbito estadual, quanto o Ministério do Turismo e as prefeituras municipais, se estabeleceu com base em parâmetros genéricos de transporte de passageiros, e 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 comunicação para o transporte rodoviário fretado eventual encaminhados pelas transportadoras que realizaram fretamento eventual 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 PRODESP – Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo, 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 mensalmente, os dados obrigatórios como a indicação de data de início e fim de cada viagem, origem e destino e número de passageiros transportados, de forma padronizada, sempre conforme indicado na legislação.(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. A análise das informações constantes nas planilhas em comparação com aquelas disponíveis no Manual do SIGA indicou que alguns dados não foram disponibilizados e por tanto a análise não foi efetuada neste momento. Todavia, 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 Paulo 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.

Tabela 1: Crescimento dos Registros entre os anos de 2010 e 2013

Ano	Registros fornecidos	Percentual de Crescimento
2010	115200	-
2011	118847	3,16
2012	118708	-0,12
2013	113965	-4,00
Total	466720	

Fonte: ARTESP relatórios anuais referentes ao período de 2010 a 2013

De todas as informações disponibilizadas 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, foi possível identificar 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 se referirem a 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 limítrofes³ que registram origem de 4 a 1 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 desenvolvem.

Tabela 2 – Quantidade de registro dos 10 municípios de origem com maior representatividade entre 2010 e 2013

2010		2011		2012		2013	
ORIGEM	QTDE	ORIGEM	QTDE	ORIGEM	QTDE	ORIGEM	QTDE
SAO PAULO	20410	SAO PAULO	17484	SAO PAULO	16539	SAO PAULO	17610
CAMPINAS	10910	CAMPINAS	9178	CAMPINAS	9161	CAMPINAS	8503
JUNDIAI	5118	JUNDIAI	4617	JUNDIAI	4715	JUNDIAI	4559
PIRACICABA	2901	PIRACICABA	3551	PIRACICABA	3942	SOROCABA	3906
SOROCABA	2458	SOROCABA	3161	SOROCABA	3651	PIRACICABA	3699
INDAIATUBA	1996	SANTOS	2341	SANTOS	2627	SANTOS	2320
AMERICANA	1973	AMERICANA	1973	FRANCA	2083	FRANCA	1997
LIMEIRA	1878	ATIBAIA	1932	ARARAQUARA	1801	SAO CARLOS	1812
SANTOS	1738	JAU	1891	S. J. DOS CAMPOS	1793	JAU	1795
ARARAS	1692	RIBEIRÃO PRETO	1870	JAU	1776	ARARAQUARA	1740
Total	51074	Total	47998	Total	48088	Total	47941
% de registros	44,33	% de registros	40,38	% de registros	40,50	% de registros	42,06
Total de registros 2010	115.200	Total de registros 2011	118.847	Total de registros 2012	118.708	Total de registros 2013	113.965
Total Cidades de origem 2010	602	Total Cidades de origem 2011	632	Total Cidades de origem 2012	588	Total Cidades de origem 2013	574
% de cidades	1,66	%	1,58	%	1,70	%	1,74

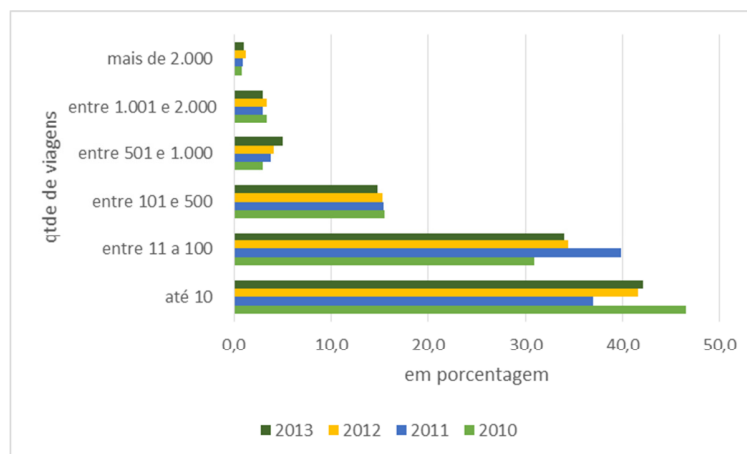
Fonte: ARTESP

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

³ 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, Paraná.

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 ampla 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.

Campinas e Vinhedo se revezam entre o quarto e quinto destino mais visitado pelos fretados. São cidades vizinhas, não são estâncias e tem pouco apelo para o turismo de lazer. Mas, estão próximas ao aeroporto de Viracopos e fazem parte de uma região de economia próspera graças às indústria 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.

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

2010		2011		2012		2013	
DESTINO	QTDE	DESTINO	QTDE	DESTINO	QTDE	DESTINO	QTDE
SAO PAULO	28685	SAO PAULO	27974	SAO PAULO	30588	SAO PAULO	26727
APARECIDA	15834	APARECIDA	16325	APARECIDA	15901	APARECIDA	17008
VINHEDO	4346	SANTOS	4889	SANTOS	4565	SANTOS	3946
SANTOS	4076	VINHEDO	4671	CAMPINAS	3205	VINHEDO	3636
CAMPINAS	3640	CAMPINAS	3363	VINHEDO	2622	CAMPINAS	3220
JUNDIAI	1673	ATIBAIA	1790	OLIMPIA	2006	OLIMPIA	2244
ITU	1616	ITU	1694	ITU	1895	ITU	1904
ATIBAIA	1600	OLIMPIA	1610	GUARULHOS	1755	ATIBAIA	1814
ITUPEVA	1515	SOROCABA	1597	ATIBAIA	1691	SOROCABA	1630
MAIRIPOR	1490	GUARULHO	1573	JUNDIAI	1561	GUARULHO	1502

2010		2011		2012		2013	
A		S				S	
Total	64475	Total	65486	Total	65789	Total	63631
%	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

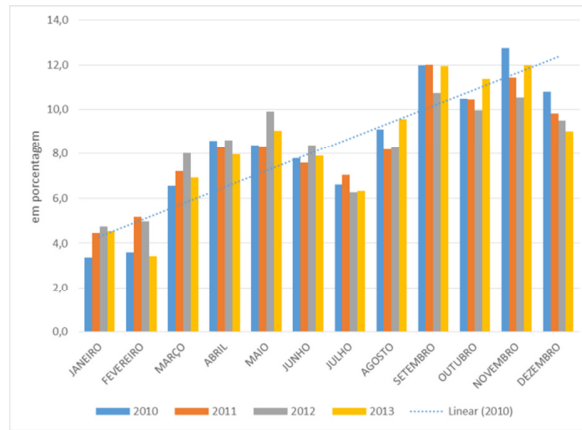
Os dados sobre a data da viagem foram compilados considerando o mês e o dia da semana para possibilitar a análise da sazonalidade do serviço de fretamento no decorrer do ano e da semana.

Os dados gerais sobre a quantidade de viagens realizadas em cada mês indicam que setembro, outubro, 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 tem São Paulo como destino, para avaliar se este segmento de negócios exerce 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 da Padroeira do Brasil, Independência do Brasil, Finados e 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.

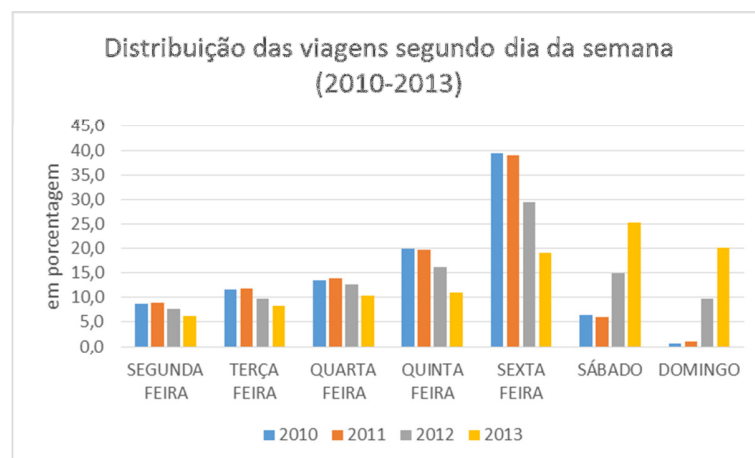
Os meses de janeiro e fevereiro, tradicionalmente ligados às férias escolares, são os com menor número de viagens. Julho, que também contempla recesso escolar, tem queda na quantidade de viagens em comparação com os meses de média procura que são março, abril, maio. Junho é um mês que tem queda em comparação a maio, se aproximando dos baixos números de julho e, agosto é um mês que experimenta um incremento 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 se inicia 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 começo 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 trata-se de uma tendência ou foi algo ocorrido pontualmente em 2013.

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



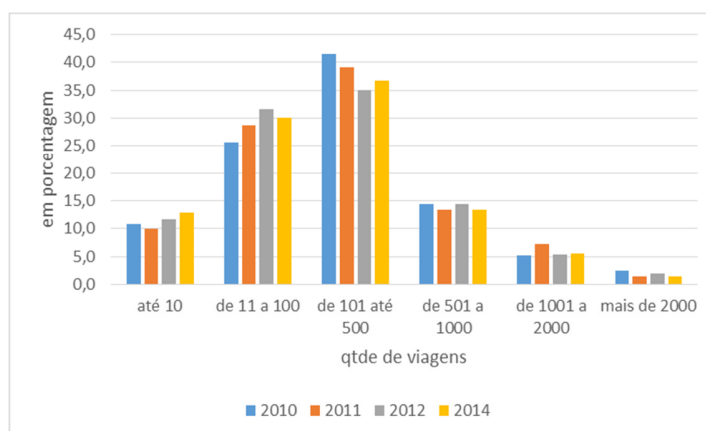
As transportadoras turísticas

Com relação às análises sobre as empresas que fazem os registros no sistema e consequentemente realizam os serviços de fretamento eventual buscou-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 embora abrigue uma quantidade bastante expressiva de empresas com pequena quantidade de viagens realizadas na modalidade.

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 fato de mais de 40% das empresas realizarem menos de 100 viagens, 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 tem serviço de agência de turismo agregado ao serviço de transporte 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 agregado serviços de fretamento de uma agência de turismo; por fim a Vésper Transportes é uma empresa de Jundiá especializada em fretamento.

Estes dados levam a 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 não estão instaladas neste município, fato de pode 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 logística 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.

Algumas considerações

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 destas viagens. E para os pesquisadores da área, apresenta algumas informações básicas que podem contribuir para estimular a realização de estudos mais aprofundados e complexos sobre as relações entre o transporte e o turismo.

A possibilidade de observar a dinâmica do fretamento eventual no Estado de São Paulo por meio de análise de dados quantitativos e ao longo de um período de 4 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

- BALOGLU, S. ;SHOEMAKER, S. (2001).Prediction of senior travelers' motorcoach use from demographic, psychological, and psychographic characteristics, *Journal of Travel Research*, 40, pp. 12–18.
- BARROS, E.S. de. (2002). *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. São Paulo. ECA/USP.

BECKEN, S.(2005). Towards sustainable tourism transport: an analysis of coach tourism in New Zealand. *Tourism Geographies*, Vol. 7, No. 1, 23–42, February.

BRAGA, D. (2005). À margem das feiras de negócios: uso do tempo livre do turista em São Paulo. Tese de Doutorado. ECA-USP.

BRASIL. (2008). Lei Geral do Turismo. LEI Nº 11.771, DE 17 DE SETEMBRO DE 2008. Governo Federal. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11771.htm. Acessado em 10/11/2014

DOWNWARD, P.; LUMSDON, L. (1999). The Determinants of Day Excursion Coach Travel: A Qualitative Marketing Analysis *The Service Industries Journal*, Vol.19, No.4, October, p. 158-168

DOWNWARD, P.; LUMSDON, L. (2004). Tourism Transport and Visitor Spending: A Study in The North York Moors National Park, *UK Journal of Travel Research*, Vol. 42, May, 415-420

LOHMANN, G. FRAGA, C. e CARTEO. R.(2013).*Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão*. Rio de Janeiro. Campus.

MINISTÉRIO DO TURISMO(2007a). *Classes C e D, Um novo mercado para o turismo brasileiro*. Relatório Final. Disponível em http://www.turismo.gov.br/turismo/o_ministerio/publicacoes/cadernos_publicacoes/11relatorios.htmlAcessado em 10/11/2014.

MINISTÉRIO DO TURISMO. (2007b). *Estudo de competitividade do turismo Brasileiro. Mobilidade e acessibilidade nas regiões turísticas*. Brasil.

MINISTÉRIO DO TURISMO. (2012). *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. Acessado em 18/06/2014.

MINISTÉRIO DO TURISMO. (2013). Portaria nº 312, 03 de dezembro de 2013. Disponível <http://www.turismo.gov.br/turismo/legislacao/portarias/20131204-1.html>. Acessado em 15/06/2014

Município de São Paulo. (2009). 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. Acessado 25/11/2014.

Município de São Paulo, Secretaria Municipal dos Transportes. (2003). Portaria nº 051/13-SMT.GAB . Disponível em: http://www.cetsp.com.br/media/219671/port%20smtg%20051_13%20-%20fretamento.pdf. Acessado 25/11/2014.

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

PALHARES, G. L. 2002.*Transportes turísticos*. São Paulo: Aleph.

SÃO PAULO. (1989). Regulamento do serviço intermunicipal fretado de transporte coletivo de passageiros. ARTESP. Disponível em <http://www.artesp.sp.gov.br/Media/Default/legislacao/Documento/DECRETO-29912-DE-12-DE-MAIO-DE-1989-1.pdf>.Acessado em 10/11/2014

SÃO PAULO. (2014a). Roda São Paulo. Disponível em <http://www.turismo.sp.gov.br/programa-e-acoes/roda-sao-paulo.html>. Acessado em 06/10/2014

SÃO PAULO. (2014b). Rota São Paulo. Disponível em <http://www.rotas de saopaulo.com.br>. Acessado em 06/10/2014

SÃO PAULO. (2014c). Programa Turismo do saber. Disponível em <http://www.turismo.sp.gov.br/programa-e-acoes/turismo-do-saber.html>. Acessado em 06/10/2014

SÃO PAULO. (2014d). Melhor viagem SP. Disponível em <http://www.turismo.sp.gov.br/programa-e-acoes/melhor-viagem-sp.html>. Acessado em 06/10/2014

SILVA, E.A.M; FORTES, J.A.S. (2013). O turismo rodoviário e o desenvolvimento do destino turístico Foz do Iguaçu na região Trinacional do Iguaçu. In. LOHMANN, G. et al. *Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão*. Rio de Janeiro. Campus. p. 202-205.

SOLHA, K.; ALDRIGUI, M.; ALMEIDA, M.V.; RAIMUNDO, S. (2010). Estâncias Turísticas do Estado de São Paulo: Apontamentos Históricos sobre suas Origens, Situação Atual e Perspectivas de Desenvolvimento. *Simpósio da ANPTUR*. São Paulo.

SOLHA, K.T.; LUQUES, A. (2011). *Transporte rodoviário de fretamento eventual: desafios e possibilidades para o turismo no Estado de São Paulo*. Relatório de Pesquisa. ECA/USP-FRESP. Disponível em http://www.sinfreicar.org.br/portal/wp-content/uploads/2010/06/FRESP_RELATORIO_SINTESE_VF.pdf%20Acessado%20em%2010/11/2014. Acessado em 06/10/2014.

TANAKA, A. (2013). *Cruzeiros marítimos e a fidelização de um grupo de jovens*. Trabalho de Conclusão de Curso. Turismo ECA-USP.