



## Fluxos e Turismo na Cidade de São Paulo

Virginia Santos Lisboa

Email: [hallulis@uol.com.br](mailto:hallulis@uol.com.br)

*“Toda História do Novo Mundo tem de se sujeitar a um inexorável paradigma: a aceleração do tempo. Enquanto o Velho Mundo levou milênios para evoluir da invenção da roda aos meios mais modernos de transporte, entre nós não há como não passar direto da piroga ao avião a jato. Somos forçados a queimar etapas, com todo o valor experimental que possamos ter.” (Yazigi, 2006)*

Apesar do caos aéreo, do trânsito e do estado precário de pavimentação das ruas e calçadas, ou seja do comprometimento em todas as escalas de deslocamento, a cidade de São Paulo é reconhecida como o maior pólo turístico cultural e de negócios do País.

Este trabalho pretende sinalizar o descompasso entre a São Paulo, “cidade global”, centro de negócios e de entretenimento, e a infra-estrutura deficitária relacionada aos fluxos de pessoas, não só aqueles relativos aos turistas, mas também aos habitantes.

A cidade possui hoje, 10,4 milhões de habitantes e recebe anualmente 9 milhões de turistas, destes 50% vêm a negócios e 39% a lazer. O relatório sobre o Turismo em São Paulo, <http://www.cidadedesao paulo.com/dados.asp>, traz dados interessantes em relação a posição da cidade como destino:

*“ Segundo a Internacional Congress & Convention Association (ICCA), que faz o ranking dos maiores centros de eventos do mundo, a cidade de São Paulo é o maior destino de eventos internacionais do Brasil e figura entre os Top 20 destinos para eventos no mundo (18º lugar), ultrapassando destinos como Madri, Sidney, Atenas e Vancouver, além do Rio de Janeiro.*

*- De acordo com as pesquisas da América Economia \*1, São Paulo está entre os cinco melhores destinos da América Latina para se fazer negócios. O levantamento resultou em um ranking dos 40 melhores municípios latino-americanos para negócios, levando em conta potencial inovador, capacidade de gerar novos empreendimentos, telecomunicação, segurança, qualidade e custo de vida.*

*- A cidade de São Paulo foi o grande destaque da pesquisa "Caracterização e Dimensionamento do Turismo Internacional no Brasil" do Ministério do Turismo/Fipe/Embratur, que analisa o perfil dos estrangeiros em visita ao País.*

---

<sup>1</sup> América Economia é a revista de negócios da América Latina. Publicada desde 1986, oferece cobertura do desenvolvimento do comércio local e regional com uma perspectiva latinoamericana.

*No quesito "Negócios, Eventos e Convenções", a capital paulista domina com 49,4%, metade do total, e dobro do percentual da segunda colocada, Rio de Janeiro, com 22,3%.*

*Mas a grande surpresa para muitos foi o fato de a cidade passar a ocupar o 3º lugar como principal destino de lazer, atrás apenas do Rio e de Foz do Iguaçu e à frente de cidades consagradas nesse quesito, como Florianópolis, Salvador, Fortaleza e Natal."*

Apesar da queda já constatada em relação a esses números após o desenvolvimento da crise aérea, a cidade ainda ocupa lugar de destaque neste segmento.

*"O mais recente capítulo da crise aérea, deflagrado pelo acidente com o voo 3054 da TAM, no dia 17, provocou uma queda imediata de 15% na ocupação dos hotéis na capital paulista - passando de 70% para 60% dos quartos".* (Revista Exame, 28.07.2007)

Será então que a cidade está realmente preparada para figurar entre os primeiros lugares apontados nas pesquisas? Será que em mais este exemplo não se reafirma "a condição da "cidade-global" ser assimilada pela ótica da demanda e não pela ótica da produção?" (Whitaker, 2003)

Considerando que o Turismo, na sua essência, implica o deslocamento de pessoas, o Turismo de Negócios e Eventos ou Turismo Urbano cada vez mais consolidado na cidade de São Paulo, (Telles,2006) tem impactado significativamente o fluxo de pessoas da cidade. Isto pode ser exemplificado através de diversos pontos de chegada e tipos de deslocamentos na cidade.

A chegada dos Turistas de Compras à região central da cidade<sup>2</sup> é intensa utilizando ônibus fretados. Essa acontece de forma desordenada e, muitas vezes, irregular. No final do ano esses ônibus costumam ficar estacionados longitudinalmente nas ruas contribuindo sobremaneira para o congestionamento da região.

A fiscalização desses ônibus, bem como a implantação de um Terminal de Ônibus Turístico de Compras, com dimensão e infra-estrutura adequadas, acoplado a estacionamentos que comportem esta demanda vem sendo discutida, analisada e estudada já há alguns anos pelo poder público e pelos comerciantes da região. A implantação de um Terminal continua sendo sem previsão de uma efetiva implantação.

As próprias "ruas de compras" apresentam problemas com a micro acessibilidade – calçadas estreitas e sem manutenção, obstáculos diversos como floreiras e postes sem função, excesso de ambulantes e falta de acessibilidade - compondo um quadro onde a segurança, o conforto, a sinalização, com certeza, não tem sido a prioridade. O grande atrativo são os preços baixos e a diversidade dos produtos.

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

---

<sup>2</sup> Por Região Central da cidade de São Paulo, adotou-se a circunscrição da Subprefeitura da Sé acrescidos os distritos do Brás e do Pari, que apesar de pertencerem à Subprefeitura da Mooca, formam uma grande área contígua de oferta de compras em São Paulo



milhão às vésperas do natal. Com a implementação do programa de Requalificação de Ruas Comerciais foram realizadas algumas melhorias, mas estas não aconteceram em toda a extensão da rua, nem conseguiram vencer a gravidade do problema de elevado número de pessoas, bem como do excessivo número de interferências.

O poder público parece nem sempre possuir a agilidade necessária para enfrentar estas questões. Projetos interrompidos ou não executados na sua totalidade, muitas vezes pioram a situação encontrada.

A implantação parcial do projeto de corredor central de ônibus, em algumas avenidas, obriga aos ônibus mudarem de pista em certos trechos, ocasionando imensos congestionamentos.

Décio Tambelli, diretor de Operações do Metrô – SP comenta: “ *a falta de investimentos constantes em projetos do metrô ou de requalificação das ferrovias urbanas obriga a indústria de material rodante a produzir em soluções, encarecendo o seu produto e, conseqüentemente os projetos de implantação, expansão ou requalificação dos sistemas.*” (Revista Movimento Mobilidade e Cidadania, pg 25, junho 2006)

Com a implantação do primeiro trecho do metrô há 32 anos, a Companhia do Metrô de São Paulo conseguiu instalar apenas 61 quilômetros de linhas e 54 estações até hoje.

*“ A ausência de uma visão de planejamento que contemplasse a generalidade da questão está em vias de transformar as regiões metropolitanas em gigantescas “ ilhas de ineficiência.” A principal, mas não a única, ineficiência econômica da RMSP é decorrente da queima de petróleo no trânsito urbano. Uma linha de metrô, como a linha 4 em São Paulo que está em construção, economiza cerca de US\$ 60 milhões anuais em combustíveis, pelas viagens de automóvel ou ônibus que ela substitui. ”*  
(Plínio Assmann, 2007)

Os grandes centros brasileiros convivem com o caos provocado pelo excesso de veículos, conseqüência da aposta do Estado, feita a partir dos anos 50, no transporte rodoviário em detrimento do ferroviário.

Segundo ainda o relatório sobre o turismo em São Paulo, os dados mostram que a cidade possui 5,2 milhões de automóveis para uma população de 10,4 milhões de habitantes, sendo 3,5 milhões de automóveis em circulação por dia (CET). O sistema viário é composto por 17.220 km de ruas ([São Paulo em Movimento](#)). O congestionamento no horário de pico (dias úteis - manhã) é de 99km, sendo a média de congestionamento no horário de pico (tarde): 111km (CET), sem dúvida, não se trata de uma cidade de fácil locomoção.

Portanto, quando feiras como a FEICON BATIMAT<sup>3</sup> realizada na zona Norte (Pavilhão de Exposições Anhembi ), e a Revestir e a Kitchen & Bath na zona Sul (Transamérica Expocenter), que são feiras complementares, realizadas ao mesmo tempo em pontos opostos na cidade, observamos mais uma vez a mobilidade do habitante

---

<sup>3</sup> FEICON BATIMAT (15ª edição) - Feira internacional da indústria e da construção  
REVESTIR – Feira internacional de revestimentos ( 5ª edição)  
Kitchen & Bath ( 2ª edição)

totalmente prejudicada. Bem como o conforto do turista de negócios comprometido. Por mais que as organizações coloquem a disposição dos visitantes ônibus de ligação entre elas, alguns turistas afirmam que não enfrentarão novamente esta maratona.

Por estas e outras questões alguns pólos 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 de 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.

“As cidades deveriam determinar suas capacidades de carga antes de comprometerem-se com o desenvolvimento, mesmo se tal limite parecesse estar na contramão das *necessidades freqüentes e imediatas de reestruturação econômica e de criação de empregos* .” (Bramwell, *apud Tyler, 1997:12*)

Estes exemplos demonstram como a cidade pode deixar de ocupar a posição que ocupa por falta de gerenciamento. Não se trata de como vender o produto, mas de como gerenciar o produto cidade.

O trabalho procura relatar não só o ponto de vista de defesa do conforto do Turista de Negócio em São Paulo, mas demonstra como este segmento também exemplifica um quadro geral e ineficiente na cidade

## **Bibliografia**

ASQUINI, Alexandre. Por que a implantação de metrô caminha tão devagar no Brasil? In: Revista Movimento, mobilidade e cidadania, nº 5 junho 2006

ASSMAN, Plínio. Regiões metropolitanas: "ilhas de ineficiência" do Brasil. In: Revista dos Transportes Públicos, nº 114. ANTP, 2º Trimestre, 2007.

CASTELLS, Manuel. O Espaço de Fluxos. Em: A Sociedade em Rede. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

FERREIRA, João Sette Whitaker (2003) *O mito da cidade global* Tese de Doutorado, PO Maricato, Ermínia Terezinha Menon.

HARVEY, David. Espaços Urbanos na "Aldeia Global": reflexões do capitalismo no final do século. Em: Cadernos de Arquitetura e Urbanismo. Belo Horizonte: n.4, maio 1996, p.171-189.



TELLES, Reinaldo Miranda de Sá. Turismo Urbano na Cidade de São Paulo. ECA, Tese de Doutorado, São Paulo, 2006

SANCHEZ, Fernanda. Políticas Urbanas em Renovação: Uma Leitura Crítica dos Modelos Emergentes in R. B. Estudos Urbanos e Regionais N° 1 / maio 1999 115

SOUZA, Sandra Stephani. Análise do modo de transporte por fretamento e a regulamentação na cidade de São Paulo – FECEA – Trabalho apresentado no Curso de Especialização em Gestão do Trânsito e de Transportes Apucarana, 2005

TYLER, Duncan. Política, processo e prática no turismo urbano. In: TYLER, Duncan; GUERRIER, Yvonne; ROBERTSON, Martin (org). Gestão de Turismo Municipal. São Paulo: Futura, 2001

YAZIGI, Eduardo. Esse estranho amor dos paulistanos: requalificação urbana, cultura e turismo. São Paulo: Global: CNPq 2006, p 262 – 368.

#### **Sites Consultados**

Exame, Revista <http://portalexame.abril.com.br/ae/economia/m0134790.html> acessado em 28.07.2007 | 10h25 Caos aéreo em SP provoca queda na ocupação de hotéis

São Paulo em Movimento <http://www9.prefeitura.sp.gov.br/spMovimento/index.php>

TURISMO, SP. Disponível em <http://www.cidadedesaopaulo.com/dados.asp>