

# PLANEJAMENTO E GESTÃO DA MOBILIDADE EM GRANDES METRÓPOLES: REFLEXÕES ACERCA DAS ESTRATÉGIAS DO SÃO PAULO *CONVENTION & VISITORS BUREAU* PARA O TURISMO DE NEGÓCIOS E EVENTOS EM SÃO PAULO

PLANNING AND MANAGEMENT OF MOBILITY IN LARGE CITIES: REFLECTIONS ON THE STRATEGIES OF THE SÃO PAULO CONVENTION & VISITORS BUREAU FOR TOURISM AND BUSINESS EVENTS IN SÃO PAULO

PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS GRANDES METRÓPOLIS: REFLEXIONES SOBRE LAS ESTRATEGIAS DE SÃO PAULO CONVENTION & VISITORS BUREAU PARA EVENTOS TURISMO Y NEGOCIOS EM SÃO PAULO

**Viviane Veiga Shibaki**

Doutora em Geografia Humana – Universidade de São Paulo  
Mestre em Geografia Humana – Universidade de São Paulo  
Graduada em Turismo – Universidade Bandeirante de São Paulo  
E-mail: [vvshibaki@usp.br](mailto:vvshibaki@usp.br)

## RESUMO

A partir de reflexões acerca do planejamento e da gestão do turismo com relação à mobilidade em grandes metrópoles, o presente artigo tem como objetivo analisar o processo histórico pelo qual o turismo de negócios e eventos se estabeleceu espacialmente em São Paulo e quais as estratégias adotadas pelo *São Paulo Convention & Visitors Bureau* (SPCVB), representante da iniciativa privada, diante das especificidades desse espaço urbano extremamente adensado. Para tal, foi realizado levantamento de dados históricos da gestão pública do turismo da metrópole e do SPCVB, bem como a analogia mundial da entidade, coleta de dados atuais por meio de material promocional e entrevista, a fim de estabelecer um panorama atual diante das dificuldades de mobilidade encontradas em uma metrópole mundial, como é o caso de São Paulo.

**PALAVRAS-CHAVE:** Planejamento. Turismo de Negócios e Eventos. Mobilidade Urbana. São Paulo.

## ABSTRACT

Based on reflections on the planning and management of tourism in relation to mobility in large cities, this article analyzes the historical process by which business tourism and events became spatially settled in São Paulo, and the strategies adopted by the São Paulo Convention & Visitors Bureau (SPCVB), as a representative of the private sector, to overcome the specific characteristics of this extremely dense urban space. A survey was conducted of the historical data on the public management of tourism in the city and of the SPCVB, as well as the corresponding global entity, collection of current data through promotional materials and interviews, in order to establish a panorama of the current situation, in view of the mobility difficulties found in the city São Paulo, and which are common to any large city around the world.

**KEYWORDS:** Planning. Tourism Businesses and Events. Urban Mobility. São Paulo.

## RESUMEN

A partir de reflexiones acerca de la planificación y de la gestión del turismo en relación a la movilidad en grandes metrópolis, el presente artículo tiene como objetivo analizar el proceso histórico a través del cual el turismo de negocios y eventos se estableció espacialmente en São Paulo y cuáles son las estrategias adoptadas por el *São Paulo Convention & Visitors Bureau* (SPCVB), representante de la iniciativa privada, ante las especificidades de ese espacio urbano extremadamente adensado. Para ello fue realizado un relevamiento de datos históricos de la gestión pública del turismo de la metrópolis y del SPCVB, así como la analogía mundial de la entidad, recolección de datos actuales por medio de material promocional y entrevista, a fin de establecer un panorama actual frente a las dificultades de movilidad encontradas en una metrópolis mundial, como es el caso de São Paulo.

**PALABRAS CLAVE:** Planificación. Turismo de Negocios y Eventos. Movilidad Urbana. São Paulo.

## INTRODUÇÃO

A questão da mobilidade urbana está cada vez mais presente nas discussões referentes às estratégias de planejamento e gestão de órgãos públicos e privados, sobretudo nas grandes metrópoles, em que o adensamento urbano estabelece uma dinâmica que deve ser analisada e compreendida, para que haja a otimização de tempo e recursos de todas as atividades que necessitam realizar, de alguma forma, deslocamentos no espaço urbano.

A mobilidade urbana é definida pelo Ministério das Cidades (BRASIL, 2007, p. 40), como “um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos as suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e complexidade das atividades nele desenvolvidas”, acrescida a facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, bem como os modos de como esses deslocamentos são feitos, ou seja, por meio de veículos, vias e infraestrutura.

Já para Vargas e Sidotti (2008), a mobilidade urbana corresponde “à capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer)”, do modo mais conveniente possível, tanto em relação ao tempo disponível, quanto à segurança. Sendo que, inserida na mobilidade urbana está, também, a dimensão cultural, que explica as diferenças que podem existir entre uma sociedade e outra (GRINOVER, 2009).

Como necessidade cotidiana imposta, sobretudo nas grandes metrópoles, a mobilidade urbana como referente da facilidade de deslocamento de pessoas e bens nem sempre é otimizada e planejada de forma holística, podendo ocorrer equívocos prejudiciais a todos que moram, trabalham ou visitam esse espaço.

Com base no Estatuto da Cidade, Mancini (2011) relata as exigências das políticas de mobilidade acerca da adaptação dos espaços públicos e privados a fim de se eliminar barreiras físicas e arquitetônicas que possam restringir ou reduzir a mobilidade, garantindo a facilidade em tempo, a distância e o custo de se atingir os destinos desejados, porém a realidade das grandes metrópoles brasileiras está distante do que preconiza a legislação.

Em São Paulo, a grave situação da mobilidade, em que novos recordes de congestionamento são estabelecidos em espaços de tempo cada vez mais curtos, é resultado de um processo histórico de produção do espaço comum ao surgimento das primeiras metrópoles modernas no século XIX, como Londres, Paris, Nova Iorque, Viena e Berlin, agravado pelo favorecimento ao transporte individual em detrimento do transporte de massa (CAMPOS, 2008).

Em decorrência da confluência de processos econômicos, políticos e urbanísticos, a partir da segunda metade do século XX, a intensificação de investimentos, focada na reorganização da mobilidade, foi voltada na transferência modal de larga escala, aumentando substancialmente o tráfego de veículos particulares nas vias de São Paulo em detrimento da qualidade do transporte público, especificamente do ônibus, que perdeu fluidez e velocidade, mesmo com o aumento da capacidade viária (ROLNIK, 2011).

De acordo com o Departamento de Trânsito do Estado de São Paulo (Detran), em março de 2011, São Paulo ultrapassou a marca de 7 milhões de veículos em sua frota (ônibus, carros, caminhões, motocicletas, etc.), e os congestionamentos já se tornaram uma rotina, vindo à tona as questões de (i)mobilidade urbana, como afirma Rolnik (2011).

Diante deste problema, mesmo as soluções mais eficazes, como o investimento na ampliação da malha de transporte coletivo sobre trilhos e corredores para o transporte coletivo sobre rodas, por exemplo, acabam se tornando medidas de médio e longo prazo, sendo que alternativas de locomoção são incentivadas por agentes públicos e privados, como o uso da bicicleta ou mesmo do transporte particular solidário (tipo de carona entre pessoas que trabalham ou estudam na mesma região), para que sejam amenizados os transtornos da redução de mobilidade, inclusive de poluição ambiental.

O turismo, que apresenta como uma de suas características principais o deslocamento de pessoas no espaço tem, por sua vez, no bojo de suas atividades, justamente a necessidade da otimização de tempo e recursos, pois a não ser em casos como dos cruzeiros marítimos, em que o próprio deslocamento faz parte do atrativo da atividade turística (existindo planejamento específico), as segmentações inseridas em espaços urbanos adensados, tal qual o das metrópoles como, por exemplo, o turismo de negócios e eventos, necessitam de planejamento e gestão adequados, pois compartilham o espaço com as atividades cotidianas citadas por Vargas e Sidotti (2008), apresentando fluxo adicional na mobilidade urbana.

De acordo com dados da SPTuris (2010a), a população do município de São Paulo é de quase 11 milhões de habitantes, sendo que número similar, ou seja, 11,7 milhões de turistas visitaram a cidade em 2010. Esses números revelam que o turismo no município possui números significativos e que interferem na mobilidade de seu cotidiano, sendo que os problemas de mobilidade já existentes também afetam o turismo.

A iniciativa privada, por meio do São Paulo Convention & Visitors Bureau (SPCVB), optou por medidas estratégicas em que a adoção de logística específica é utilizada desde a elaboração do material promocional da metrópole até a adequação de eventos em espaços selecionados, o que é chamada de cultura preventiva (SCARINGELLA, 2001).

Assim, esse artigo tem como objetivo analisar o processo histórico pelo qual o turismo de negócios e eventos se estabeleceu espacialmente em São Paulo e quais as estratégias adotadas pelo SPCVB, representante da iniciativa privada, diante das especificidades desse espaço urbano extremamente adensado, tendo como base reflexões acerca do planejamento e da gestão do turismo com relação à mobilidade em grandes metrópoles.

Para tal, foi realizado levantamento de dados históricos da gestão pública do turismo em São Paulo para a compreensão da relevância da segmentação referente ao turismo de negócios e eventos da metrópole, bem como do representante da iniciativa privada do setor, no caso o SPCVB, o qual também foi realizado levantamento de dados históricos da entidade e sua analogia mundial, coleta de dados atuais por meio de material promocional e entrevista, a fim de estabelecer um panorama atual diante das dificuldades de mobilidade encontradas em uma metrópole mundial, como é o caso de São Paulo.

Estudos relacionados à mobilidade urbana, como os de Bieber, Massot e Orfeuill (1994), Tolley e Turton (1995) e Schimitt (2006), demonstram que a mobilidade urbana necessita de debates que abarquem todo o processo histórico espacial do tema, a fim de obter contribuições significativas para os desafios da atualidade. O turismo como elemento apropriador e atividade crescente, sobretudo no último século, também deve ser compreendido no bojo desse processo.

Desta forma, a mobilidade urbana se configura como um tema fundamental para as reflexões que o turismo abarca, sobretudo relativos à atividade nas grandes metrópoles.

## PLANEJAMENTO E GESTÃO PÚBLICA DO TURISMO DE NEGÓCIOS E EVENTOS EM ESPAÇOS URBANOS: O CASO DE SÃO PAULO

O planejamento, segundo Braga (2007), é um processo que tem como objetivo ordenar ações a serem desenvolvidas em um movimento contínuo e constante. Assim, no caso de São Paulo, as atividades privadas ligadas ao turismo foram se apropriando e se caracterizando de acordo com o planejamento da estruturação urbana, econômica e social desenvolvido ao longo do tempo na metrópole, pois o surgimento do órgão público ligado ao turismo em nível municipal só se constituiu após a criação da Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR) e do Conselho Nacional de Turismo, em 1966, sob domínio federal, as quais iniciaram ações, mesmo que escassas, para o fomento da atividade em nível nacional (CARVALHO, 2009).

A atuação por parte de órgão público municipal em relação ao planejamento e à gestão específicos ao turismo é evidenciada tardiamente diante dos avanços constatados em diferentes setores que tornaram São Paulo uma metrópole global<sup>1</sup>. Entretanto fatores relacionados com a gestão pública urbana geral contribuíram para a configuração do atual panorama em que se insere o turismo em São Paulo, fortemente marcado pelo segmento de negócios e eventos que, segundo a SPTuris (2010b), corresponde a 77% da demanda total de turistas.

O atual cenário em que o turismo de negócios e eventos tem supremacia é o resultado de ações realizadas ao longo do tempo por gestores públicos e privados que adequaram suas atividades às oportunidades do mercado, sobretudo após 1967, por meio da Lei Municipal nº 7.085, em que a prefeitura concedeu ao Centro das Indústrias do Estado de São Paulo o uso do terreno entre as avenidas Auxiliar e Marginal do Rio Tietê pelo prazo de 40 anos, para que fosse construído um centro de exposições permanente e centro recreativo para a população. Denominado Parque Anhembi, o espaço tinha como objetivo fomentar o turismo interno e externo de São Paulo. Com a concessão, foi construído, em 1968, o Centro Interamericano de Feiras e Salões S. A., pertencente a empresas do setor privado e, somente em 1974, a prefeitura passou a ser a acionista majoritária dessa empresa que passou a ser Anhembi S. A. – Centro de Feiras e Salões – e, posteriormente, após várias alterações, inclusive de nomenclaturas, passou a ser denominada, em 1989, Anhembi Turismo e Eventos da Cidade de São Paulo S. A. (CARVALHO, 2009).

Para Carvalho (2009), a nova alteração de denominação social, ocorrida em 2005 para São Paulo Turismo S. A., ocorreu em virtude da ampliação do foco de atuação do órgão que antes era voltado aos eventos e, a partir de 2005, foi ampliado para uma estrutura com funções de Secretaria de Turismo, atendendo aos interesses do desenvolvimento do destino turístico São Paulo.

Criado em 1992, o Fundo Municipal do Turismo (FUTUR) iniciou o fornecimento de recursos financeiros para a promoção e a estruturação do Plano de Turismo Municipal (PLATUM), sendo que “o FUTUR recebe dotação orçamentária própria e é gerido pelo Conselho Municipal de Turismo<sup>2</sup> (COMTUR), tendo a SPTuris como seu órgão executor” (CARVALHO, 2009).

- 1 O termo metrópole global, que deriva de cidade-mundial ou cidade-global, conforma uma categoria de análise que se tornou expressiva nos estudos sobre as aglomerações urbanas que detêm novas configurações espaciais relacionadas com as transformações econômicas resultantes da globalização. O primeiro termo, que foi cidade-mundial, foi cunhado em 1915 por Patrick Guedes, retomado e propagado por Peter Hall em 1966, sendo que se tornou internacionalmente conhecido por meio dos estudos de Saskia Sassen a partir de 1991. Para Sassen (2008), São Paulo é considerada uma cidade global pelo know-how acumulado com seu passado industrial, em uma trajetória similar à Chicago, como “(...) plataforma de operação de empresas transnacionais, o ponto de encontro do conhecimento e dos talentos que fazem a ponte entre atores globais e especificidades nacionais”, que a deixa em situação de cidade global mais poderosa da América Latina, à frente da Cidade do México, Santiago e Buenos Aires.
- 2 O COMTUR é um órgão deliberativo, consultivo e de assessoramento do PLATUM. É responsável pela atribuição de diretrizes, desenvolvimento de programas e proposta de planos e soluções para o desenvolvimento do turismo em São Paulo. “É composto por 34 entidades definidas através da Lei nº 11.198/92 e do Decreto nº 46.649/05, entre órgãos públicos e privados, além de outras entidades e convidados representativos do setor, que se reúnem bimestralmente para debater assuntos relevantes do turismo e acompanhar a execução do PLATUM”. (CARVALHO, 2009, p.103).

Embora a gestão do turismo em São Paulo tenha se concentrado no Plano de Turismo Municipal (PLATUM) por meio de legislação desde 1992, segundo Carvalho (2009, p. 103), o primeiro documento dessa natureza só foi registrado em 1999, com o objetivo de “consolidar a necessidade de realização de um conjunto de ações e medidas práticas que, orientadas por uma visão estratégica planejada, contribuísse para o desenvolvimento da atividade turística (...)”, tendo como missão:

a) aumentar o fluxo turístico regional e estrangeiro na cidade; b) alongar o tempo de permanência do turista na cidade; c) elevar o gasto médio *per capita* do turista através da “diversificação de opções”. (CARVALHO, 2009, p.104).

Além de administrar todo o complexo do Parque Anhembi, que se constitui pelo Palácio das Convenções (espaço que contém salas, auditórios e halls para eventos); Auditório Elis Regina (local para shows, peças de teatro e formaturas); Arena Anhembi (área ao ar livre para shows e eventos); Polo Cultural e Esportivo Grande Otelo “Sambódromo” (espaço aberto com infra estrutura de pista, arquibancada, palco, camarotes, camarins e dispersão) e Pavilhão de Exposições (espaço fechado para feiras), a SPTuris também administra o Autódromo de Interlagos (SPTuris, s/d.).

A espacialização da maioria do fluxo do turismo de negócios e eventos se fixou, até aproximadamente o fim da década de 1980, nas regiões norte, central e da Avenida Paulista, sobretudo pela oferta hoteleira que, segundo Cruz (2007), estava disposta nestes espaços. Porém, com o espraiamento da rede hoteleira na década de 1990, bem como o surgimento de novos espaços para eventos, muitos deles inseridos nos próprios estabelecimentos hoteleiros, a atividade seguiu novos eixos espaciais, marcadamente na região da Avenida Luis Carlos Berrini, Avenida Nova Faria Lima e Marginal Pinheiros.

Assim, o planejamento da mobilidade espacial do turismo de negócios e eventos seguiu a tendência de manifestações espaciais que, para Correa (2001), são chamadas de coesão ou economias de aglomeração, em que as atividades que se complementam tendem a se localizar próximas umas das outras.

Seguindo a tendência citada, a iniciativa privada, por meio do SPCVB, adotou, a partir de 2010, estratégias que consideram esta questão, pois de acordo com Vargas:

Refletir sobre a mobilidade nas grandes cidades implica uma complexa análise dos fluxos urbanos e das medidas que garantam o acesso das pessoas ao que a cidade oferece. As dificuldades de deslocamentos, embora comuns hoje a todo contexto metropolitano, estão impondo limites às possibilidades da população. (VARGAS, 2008, p. 9).

Desta forma, o que Vargas (2008) atribui a uma reflexão referente à população aplica-se, também, aos turistas que utilizam o espaço urbano, conduzindo a necessidade de ações que tratem dessa questão, que é fundamental para o turismo.

## SÃO PAULO CONVENTION & VISITORS BUREAU: ESTRATÉGIAS PARA A MOBILIDADE DO TURISMO DE NEGÓCIOS E EVENTOS

A ideia da formação de órgãos ou associações de cunho público, privado ou misto com objetivo de atrair fluxos econômicos, sobretudo ligados à atividade turística, não é nova, tendo sido convenionada a terminologia *Convention Bureau* para designar tais entidades no mundo todo (SHIBAKI, 2011).

Segundo dados da Federação Brasileira de *Convention & Visitors Bureaux* (CBCVB, s/d), o primeiro *Convention* foi criado em Detroit, nos Estados Unidos, em 1896, em resposta ao artigo publicado em 6 de fevereiro do mesmo ano, pelo jornalista Milton Carmichael no *The Detroit Journal*, que destacava a fama de Detroit como cidade de convenções por conta dos eventos empresariais ligados à indústria automobilística e que desperdiçava oportunidades comerciais para atrair mais eventos e, conseqüentemente, maior movimentação na rede hoteleira e comércio local, beneficiando a sua população. A partir deste artigo, alguns empresários e membros da Câmara de Comércio e

do Clube dos Fabricantes fundaram a Liga de Convenções e Homens de Negócio de Detroit, com o intuito de promover, de forma organizada, ações para atrair mais eventos para a cidade. Com o sucesso desta iniciativa, outras cidades norte-americanas e até de outros países passaram a possuir tais entidades, como o *London Convention Bureau* de Londres, em 1905, e o *New York Convention & Visitors Bureau* de Nova Iorque, em 1935.

No Brasil, inclusive na América do Sul, o primeiro Convention foi criado, em São Paulo, em 1983, e o segundo no Rio de Janeiro, em 1984 (CBCVB, s/d), ou seja, 87 anos após a criação da primeira entidade, nos Estados Unidos.

No caso do SPCVB, a entidade é constituída como uma fundação sem fins lucrativos, mantida pela iniciativa privada. Porém atua, na maioria das vezes, por meio de parcerias com o poder público com o intuito de alcançar os seus objetivos estabelecidos, como o de "ampliar o número de visitantes e aumentar o seu tempo de estadia (...)" e "dinamizar o volume de negócios e o mercado de consumo. Promover, captar e gerar eventos (...)" (SPCVB, 2008). Essas parcerias são executadas principalmente em consonância com as ações da SPTuris, órgão municipal responsável pelo turismo na metrópole.

Ao longo dos mais de 25 anos de existência do SPCVB, foram feitas diversas ações para a captação de determinados fluxos, sobretudo financeiros, vinculados ao turismo. Mesmo diante do atraso histórico de mais de 80 anos em relação aos mesmos tipos de associações de outras cidades dos Estados Unidos e Europa, todo o desenvolvimento de expansão urbana que resultou de movimentos socioeconômicos, políticos e culturais tornaram São Paulo uma metrópole global, mesmo que tardiamente, considerando as comparações com outras metrópoles do mundo.

Esta posição não pode ser creditada aos esforços de um só órgão, pois se trata de um somatório de iniciativas conjuntas e isoladas de agentes públicos e privados e de origem em diferentes ramos de atividade, inclusive aos avanços em tecnologia de informação e comunicação.

Considerando que a maioria dos ramos de atividade instalados na metrópole já tem um potencial atrativo de fluxo, o alcance de divulgação que o SPCVB exerce contempla um significativo incremento diante da competitividade acirrada por parte de diferentes localidades.

Em 2010, as estratégias do SPCVB em relação ao material promocional da metrópole mudaram e foi realizado um novo projeto. De acordo com Sando (2010), diretor superintendente da entidade, o SPCVB avançou na estruturação da captação de fluxos com base na mobilidade urbana. Assim, as ações da entidade relacionadas à captação de negócios estruturaram São Paulo "como uma pizza que precisa ser degustada aos pedaços e, para cada pedaço de São Paulo, temos um espaço que consideramos outra cidade".

O projeto intitulado Destinos São Paulo (Figura 1) é formado por cinco destinos específicos: Destino Berrini, Destino Paulista & Jardins, Destino Centro, Anhembi & Center Norte, Destino Ibirapuera & Moema e Destino Faria Lima & Itaim.

Podemos considerar que cada destino do projeto corresponde a um espaço delineado de atuação da entidade (ou pedaço, como caracterizado por Sando), em que são identificados e selecionados os espaços para eventos, hotelaria e atrativos, de forma que facilite o planejamento e a logística dos eventos que serão captados.

Assim, segundo o projeto, cada destino possui em seu espaço uma forma de independência em que o turista dispõe de opções de hospedagem, alimentação, lazer e entretenimento muito próximos ao local do negócio que está realizando ou do evento que está participando.

Figura 1– Slide de apresentação do projeto Destinos São Paulo



Fonte: SPCVB, 2010.

De acordo com Sando (2010), o Projeto Destinos foi criado para facilitar a venda dos negócios intermediados pelo SPCVB, pois “colocar São Paulo dividida em pedaços facilita na hora que se chega para um cliente que vai trazer 40 mil pessoas para um evento e necessita de logística, com hotelaria suficiente, etc.”. Com um mapa delineado em regiões (pedaços), indicando hotéis e centro de convenções, há como proporcionar uma leitura e uma sinalização para facilitar em todos os sentidos o evento de quem chega, desmistificando a metrópole. “O mapa é uma desmistificação, pois consegue mostrar a cidade e seus diversos espaços, suas opções culturais, gastronomia e entretenimento em uma leitura focada no espaço para dormir e no espaço para reunir”. Com o mapa criado definindo as regiões de maior concentração da atuação do SPCVB se tem uma visão mais clara de toda a metrópole, pois “a forma mais interessante de se ler a cidade é na forma de pedaços. Para o morador, São Paulo é muito complexa, é conturbada, tem o trânsito, tem lotação nos complexos metroviários mas, para o visitante que está muito concentrado entre o aeroporto e o local onde vai ser realizado o evento ou está concentrado entre a rodoviária ou a estrada e onde vai ser realizado o evento, ele não sente a dificuldade que nós sentimos no dia a dia porque faz parte do dia a dia dele essas mudanças. Aí, temos no mapa, de ponto a ponto o que ele pode usufruir de atrativos da cidade que ficam próximos à sua estadia”.

O conceito de destino fragmentado em espaços regionalizados foi idealizado a partir de uma leitura que facilitasse o trabalho de intermediação na captação de eventos para a metrópole, pois o SPCVB é uma entidade mercadológica, com visão empresarial, que pensa em produto, em mercado, que trabalha em captar eventos, capacitar as pessoas para receber melhor os visitantes, comunicar por meio de material e campanha o que a cidade tem de bom, cooperando com outras entidades e nas informações que obtém, disponibilizando-as para o mercado (SANDO, 2010).

Focando em uma estratégia de fragmentação do espaço, em que um dos objetivos foi o de facilitar a logística de mobilidade, houve a tomada de uma visão panorâmica, mesmo que parcial da metrópole, pois foi limitada a cinco espaços (Figura 2) selecionados (ou regiões, como denominado por Sando (2010)), com o argumento “Visite São Paulo em vários pedaços e você vai ter várias cidades e a soma de pequenas coisas transforma a cidade, talvez maior do que ela é, vai somando, vai sobrepondo”.

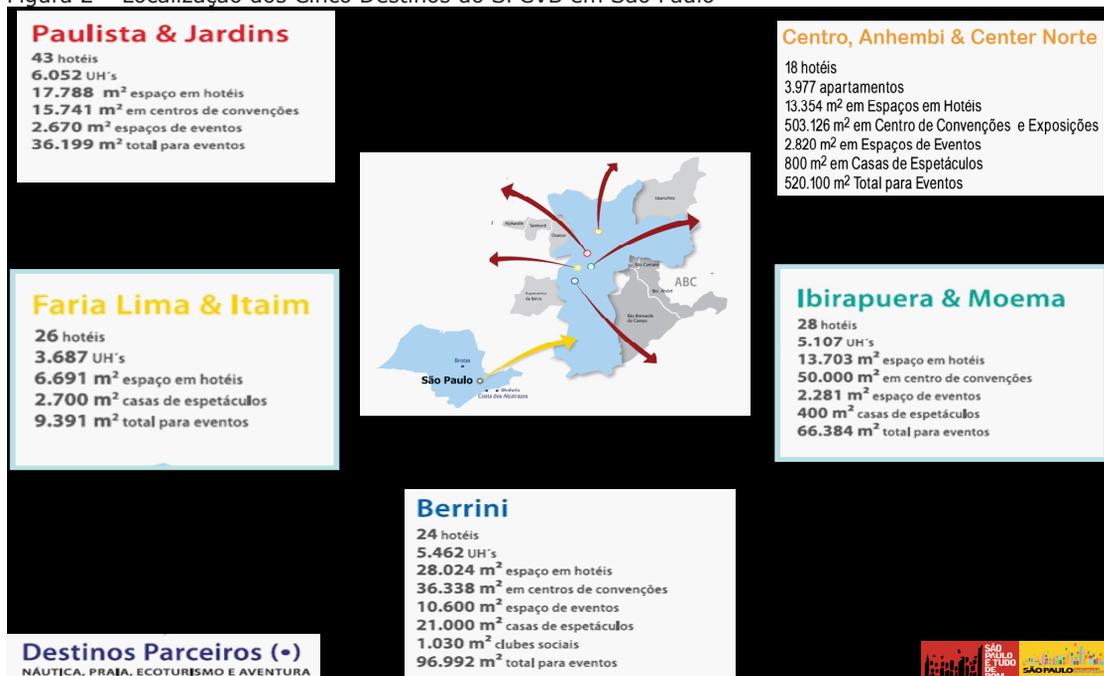
De acordo com a Figura 2, os cinco destinos estão localizados no chamado centro expandido de São Paulo, que está localizado ao redor do centro histórico, delimitado pelo chamado minianel viário, composto pelas marginais dos rios Tietê e Pinheiros, as avenidas Salim Farah Maluf, Afonso d'Escagnolle Taunay, Bandeirantes, Juntas Provisórias, Presidente Tancredo Neves, Luís Inácio de Anhaia Melo e o complexo viário Maria Maluf.

No Projeto Destinos, a intenção da entidade foi mostrar São Paulo da maneira que ela não necessitasse estar representada por meio de uma imagem e sim por uma visão geográfica. Houve também uma reclassificação dos espaços de eventos por "pedaços". Com site próprio, facilitam-se agendamentos e controle dos espaços para eventos e para a viabilização destes (SANDO, 2010).

O primeiro "destino" idealizado foi o Destino Berrini, considerando que a região da Berrini era uma cidade, em que se tinha o WTC (*World Trade Center*), o hotel Transamérica e mais cinco hotéis de luxo que gravitavam em volta. Assim, no momento em que se loca um centro de convenções, surge a oportunidade para várias pessoas se hospedarem nesses hotéis. "Desta forma, foi criado o Destino Berrini, que foi o início de todo um trabalho feito para poder entender o que era essa leitura de São Paulo em pedaços", sendo que este mesmo modelo foi utilizado para os outros quatro destinos (SANDO, 2010).

O espaço em que se encontra o Destino Berrini corresponde ao resultado da expansão urbana das últimas duas décadas e que hoje representa a pujança financeira da metrópole, com hotéis de luxo de redes internacionais e escritórios internacionais, entre outros.

Figura 2 – Localização dos Cinco Destinos do SPCVB em São Paulo



Fonte: SPCVB, 2010.

De acordo com a análise do material de divulgação do SPCVB, constatou-se que o Destino Paulista & Jardins sempre foi priorizado, pois a concentração da rede hoteleira neste espaço é massiva e o uso do ícone Avenida Paulista como imagem representativa de São Paulo foi aplicado exacerbadamente (SHIBAKI, 2011).

Sando (2010) exalta que a ampliação do raio de ação do SPCVB ocorreu em decorrência da iminente necessidade em encontrar soluções para o crescimento da procura de espaços para eventos na metrópole, bem como rede hoteleira capacitada, conjugando esses dois fatores à logística de transportes, tanto em relação à mobilidade interna, quanto ao acesso aos aeroportos, rodoviária e rodovias.

Todos os destinos do projeto possuem como parâmetro os centros de convenções e a rede hoteleira, utilizando como suportes ou âncoras os demais atrativos ou mesmo a beleza panorâmica do espaço divulgado, pois, de acordo com Sando (2010), "considera-se que São Paulo é uma cidade que a sua vocação é o turismo de negócios, tudo o que se pode mostrar para o turista de negócios é o que ele pode usufruir enquanto lazer e entretenimento".

A partir das estratégias do projeto do SPCVB, os turistas são direcionados a uma espécie de conforto espacial na metrópole, em que são oferecidas opções às suas necessidades em um espaço delimitado, em que estão localizados sua hospedagem, local do negócio ou evento em que irá participar e opções de lazer e entretenimento.

Com essas medidas, foram reduzidos os problemas oriundos das principais preocupações que os turistas tinham com relação a São Paulo: trânsito e segurança, dentre outros, fazendo com que houvesse uma sensação, mesmo que subjetiva, desse conforto espacializado.

Desta forma, a fragmentação do espaço no planejamento e na gestão de fluxos turísticos no segmento de negócios e eventos se constitui como uma ferramenta na tentativa de viabilizar, da melhor maneira possível, a mobilidade dos turistas no espaço da metrópole de São Paulo.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Atualmente, as preocupações relacionadas com a mobilidade urbana afetam não somente gestores públicos de grandes metrópoles, mas também gestores privados, pois podem interferir significativamente nas mais diversas atividades, como o turismo.

Historicamente, as questões relacionadas com a mobilidade urbana estiveram envolvidas com priorizações de modos de transportes, sendo que São Paulo seguiu tendências estrangeiras, sobretudo norte-americanas, priorizando os modos motorizados individuais nas políticas e na construção de infraestruturas nas últimas décadas. Como consequência, tem-se a redução da mobilidade e da acessibilidade, bem como problemas relacionados com a poluição ambiental.

As soluções apresentadas e executadas ao longo dos anos pelos gestores públicos não foram suficientes para suprir as necessidades impostas pelo aumento exacerbado da população residente e trabalhadora da metrópole, entre outros fatores, resultando em um processo de (i) mobilidade de São Paulo, como nos apresenta Rolnik (2011).

Desta forma, alternativas têm sido desenvolvidas para minorar os transtornos causados, tanto por parte de gestores públicos, quanto privados, pois os prejuízos socioeconômicos são latentes.

No bojo dessas questões está o turismo, que fortemente ativo nos segmentos de eventos e negócios compartilha dos mesmos transtornos.

O planejamento específico direcionado ao turismo em São Paulo começou a se desenvolver tardiamente em comparação a outras metrópoles, vindo a reboque de outras atividades econômicas, políticas e sociais, entre outras, que já estavam consolidadas, sendo que o estabelecimento do segmento de negócios e eventos como a grande vocação de São Paulo foi forjada, historicamente, por uma conjunção de fatores que culminou na disseminação da atividade, que se expandiu pelo espaço urbano da metrópole a partir de núcleos centralizados, germinados na região norte e central e, posteriormente, no eixo sudoeste.

Diante dos intensos problemas de mobilidade que a grande maioria das metrópoles enfrenta, o formato de parcelamento do espaço urbano identificado na promoção do SPCVB pode ser considerado como uma estratégia encontrada para manter o turista em uma zona de conforto, que no perímetro determinado em que se encontra o espaço de seu negócio ou evento, ele pode contar com hospedagem, lazer e entretenimento, entre outras opções. Essa estratégia pode ser caracterizada como uma tentativa de atenuar, além da questão da mobilidade, a complexidade de fatores implícitos, como a violência e a discrepância social, como formas utilizadas para solucionar os problemas de mobilidade, minimizando para o turista os problemas da metrópole.

Apesar de somar cinco destinos, a localização de todos eles no espaço urbano de São Paulo possui uma proximidade muito grande, ou seja, apesar de identificar um número significativo de opções, todos

eles pertencem às regiões que se encontram no chamado centro expandido de São Paulo, reduzindo o espaço de circulação do turista e, conseqüentemente, uma visão holística da metrópole.

Desta forma, é inegável a presença expressiva de turistas de negócios e eventos na metrópole que conhecem parcelas, fragmentos de um espaço urbano que é muito mais complexo do que seus "pedaços" parecem revelar, sobretudo quando são concentrados em porções definidas e roteiros convenientemente selecionados.

## REFERÊNCIAS

- BIEBER, A.; MASSOT, M. H.; ORFEIL, J. P. Prospects for daily urban mobility. **Transport Reviews**, Vol.14, n. 4, 1994.
- BRAGA, D. C. **Planejamento Turístico: teoria e prática**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.
- BRASIL. Ministério das Cidades. PlanMob: construindo a cidade sustentável – **Caderno de referências para elaboração de plano de mobilidade urbana**. Ministério das Cidades, Brasília, 2007.
- CAMPOS, C. M. A cidade que parou. In: Mobilidade Urbana. **Revista Urbs**. n. 47, jul, ago, set. São Paulo: Associação Viva o Centro, 2008.
- CARVALHO, C. L. Políticas Públicas no Turismo Brasileiro: a cidade de São Paulo e sua identidade turística. São Paulo: Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo (**Tese de Doutorado**), 2009.
- CBCVB. Confederação Brasileira de Convention & Visitors Bureaux. **Linha do tempo**. Disponível em: <[http://www.fbcvb.org.br/docs/downloads/fbcvb\\_linha\\_do\\_tempo.pdf](http://www.fbcvb.org.br/docs/downloads/fbcvb_linha_do_tempo.pdf)>. Acesso em: 04 maio 2010.
- CORREA, R. L. **Trajatórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.
- CRUZ, R. C. A. **Geografias do Turismo: de lugares a pseudo-lugares**. São Paulo: Roca, 2007.
- DETRAN. Departamento de Trânsito do Estado de São Paulo. **Frota de veículos de São Paulo**. São Paulo, 2011.
- GRINOVER, Lucio. A hospitalidade na perspectiva do espaço urbano. **Revista Hospitalidade**. São Paulo, ano VI, n. 1, p. 04-16, jan.-jun. 2009.
- MANCINI, M. T. **Planejamento urbano baseado em cenários de mobilidade sustentável**. Dissertação de Mestrado. Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2011.
- ROLNIK, R.; KLINTOWITZ, D. **(I)Mobilidade na cidade de São Paulo**. Estudos Avançados. Vol. 25, n. 71 São Paulo, Jan./Apr., 2011.
- SANDO, T. (informação verbal). **Entrevista** concedida a autora. São Paulo, 09 ago. 2010.
- SASSEN, S. Cidades europeias inspiram soluções. In: DANTAS, F.; MARCHI, Carlos. **Mega Cidades**. 2008. Disponível em: <[http://www.estadao.com.br/megacidades/entrevista\\_saskia.shtm](http://www.estadao.com.br/megacidades/entrevista_saskia.shtm)>. Acesso em: 29 out. 2010.
- SCARINGELLA, R. S. A crise da mobilidade urbana em São Paulo. **São Paulo em Perspectiva**, Vol. 15, n. 1, 2001.
- SCHMITT, R. S. **Impactos da implantação de medidas de gerenciamento da mobilidade**. UFRGS, 2006.
- SPCVB. **São Paulo Convention & Visitors Bureau 25 anos**. São Paulo: Fundação 25 de Janeiro, 2008.
- SPCVB. **Projeto Destinos São Paulo**. São Paulo: Fundação 25 de Janeiro, 2010.
- SPTURIS. **Sobre a São Paulo Turismo**. S/D. Disponível em: <<http://www.spturis.com/v6/index.php>>. Acesso em: 20 out. 2010.
- SPTURIS. **Dados da cidade de São Paulo**. 2010a. Disponível em: <<http://www.cidadedesao paulo.com/sp/br/sao-paulo-em-numeros>>. Acesso em: 10 set. 2012.

SPTURIS, Platum 2011-2014: **Plano de Turismo Municipal da Cidade de São Paulo**. São Paulo: São Paulo Turismo, 2010b.

SHIBAKI, V. V. Ícones Urbanos na Metrópole de São Paulo. **Tese de Doutorado**. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011.

TOLLEY, R. S.; TURTON, B. J. **Transport systems, policy and planning**: a geographical approach, 1995.

VARGAS, H. C. [I] mobilidade urbana. In: Mobilidade Urbana. **Revista Urbs**. n. 47, jul, ago, set. São Paulo: Associação Viva o Centro, 2008.

Data de Submissão: 07/02/2012

Data de Aprovação: 15/01/2013