

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA DE TURISMO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Marcelo Lukas de Castro Ligório

Gestão Pública do Turismo e Desenvolvimento Regional: Desafios de transportes e turismo para a Ilha do Bororé, na Zona Sul de São Paulo (SP)

Juiz de Fora
2026

Marcelo Lukas de Castro Ligório

Gestão Pública do Turismo e Desenvolvimento Regional: desafios de transportes e turismo para a Ilha do Bororé, na Zona Sul de São Paulo (SP)

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), apresentado ao curso de Especialização *lato sensu* em Gestão Pública de Turismo e Desenvolvimento Regional, da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Gestão Pública de Turismo e Desenvolvimento Regional. Área de concentração: Turismo.

Orientadora: Professora Dra. Carla Conceição Lana Fraga

Juiz de Fora

2026

LIGÓRIO, MARCELO LUKAS DE CASTRO.

Gestão Pública do Turismo e Desenvolvimento Regional :
Desafios de transportes e turismo para a Ilha do Bororé, na Zona Sul
de São Paulo (SP) / MARCELO LUKAS DE CASTRO LIGÓRIO. –
2026.

50 f. : il.

Orientadora: Carla Conceição Lana Fraga

Trabalho de Conclusão de Curso (especialização) - Universidade
Federal de Juiz de Fora, Instituto de Ciências Humanas.
Especialização em Gestão Pública de Turismo e Desenvolvimento
Regional, 2026.

1. Turismo. 2. Transportes. 3. Desenvolvimento Regional. 4. Ilha
do Bororé. 5. São Paulo. I. Fraga, Carla Conceição Lana , orient. II.
Título.

Marcelo Lukas de Castro Ligório

Gestão Pública do Turismo e Desenvolvimento Regional: Desafios de transportes e turismo para a Ilha do Bororé na Zona Sul de São Paulo (SP)

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), apresentado ao curso de Especialização *lato sensu* em Gestão Pública de Turismo e Desenvolvimento Regional, da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Gestão Pública de Turismo e Desenvolvimento Regional. Área de concentração: Turismo.

Aprovado em 30 de março de 2026.

BANCA EXAMINADORA

Prof.a. Dra. Carla Conceição Lana Fraga - Orientadora
Universidade Federal de Juiz de Fora

Dr. Altair Sancho Pivoto dos Santos
Universidade Federal de Juiz de Fora

Dr. Ewerton Henrique de Moraes
Pesquisador independente

DEDICATÓRIA

Ao longo dos dezoito meses de empenho dedicado a esta especialização em Gestão Pública de Turismo e Desenvolvimento Regional, algumas pessoas foram particularmente importantes para que este trabalho chegasse ao seu final. Dedico este trabalho ao meu pai, João Antônio de Castro Ligório, responsável por despertar em mim o interesse pelos estudos, a busca constante por conhecimento. À minha mãe, Silvia Lukas Ligório, por todo o apoio, carinho e valores que sempre me transmitiu ao longo da vida.

À minha esposa, Sandra da Aparecida Dalfiôr Ligório, companheira sempre presente, apoiadora em todos os momentos desta jornada acadêmica. Ao amigo de trabalho, Josias Patriolino de Lima, jornalista e eterno estudioso, cuja postura curiosa e comprometida com o conhecimento sempre foi uma inspiração pessoal e profissional. Também dedico a conclusão desta especialização aos municípios de São Paulo (SP), Embu das Artes (SP) e Belo Horizonte (MG), lugares que muito inspiraram minhas atividades avaliativas no curso. A todos vocês, minha sincera gratidão por fazerem parte desta caminhada.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a oportunidade de superação desta etapa à Professora Carla Conceição Lana Fraga, minha orientadora no trabalho de conclusão do curso, mas que em várias outras oportunidades desta especialização esteve presente com suas aulas gostosas de ouvir, de assistir e de executar os trabalhos avaliativos propostos. Quero agradecer ainda aos tutores de ensino a distância, Diego Uliano Rocha e Júlia Goes da Silva Carmo, dois grandes parceiros e motivadores do curso também. Na defesa do TCC foi sugerido um novo mapa com destaque para a Represa Billings pelo membro da banca Ewerton Moraes, quem gentilmente elaborou e cedeu gratuitamente (vide Figura 2) o novo mapa. Nesse sentido, agradeço imensamente ao Ewerton Moraes por essa colaboração voluntária com este Trabalho de Conclusão de Curso.

RESUMO

A Represa Billings e, em específico a Ilha do Bororé, localizada na zona sul do município de São Paulo (no Estado de São Paulo - SP), um exemplo de possibilidade de integração entre natureza e urbano, apresenta desafios de turismo e transportes imbricados nas dinâmicas territoriais metropolitanas e de regionalização do turismo no Brasil. Portanto, o problema de pesquisa se traduz como: Quais os desafios de transportes e turismo para que a Ilha do Bororé na Zona Sul de São Paulo (SP) se estabeleça como um destino turístico integrando o urbano e a natureza? O objetivo geral centrou-se em identificar desafios relativos à interface transportes e turismo para que a Ilha do Bororé na Zona Sul de São Paulo (SP) possa se estabelecer como um destino turístico que integre o urbano e a natureza. A necessidade desta pesquisa situa-se na relevância da gestão pública do turismo e no potencial da represa Billings (onde se localiza a Ilha do Bororé) para o desenvolvimento do turismo regionalizado e que se torne uma possibilidade de integração entre o urbano e a natureza. Metodologicamente, a pesquisa foi do tipo exploratória e descritiva, com abordagem qualitativa, sendo fundamentada em: (a) revisão bibliográfica; (b) pesquisa documental; (c) levantamento de dados secundários com análise espacial a partir de georreferenciamento com suporte do *software* QGIS. Os resultados apontaram o fato da Ilha do Bororé (SP) possuir atributos para o turismo, notadamente relacionados à natureza. Em termos de transportes, observou-se que as travessias por balsas são uma alternativa para compensar as limitações impostas pelas vias terrestres rodoviárias no entorno do manancial. Entretanto, persistem desafios estruturais relacionados às questões viárias exigindo planejamento público integrado articulando turismo e transportes. Conclui-se que o fortalecimento da intermodalidade especialmente entre modos rodoviário, ferroviário e aquaviário pode ampliar a acessibilidade, gerando fluxo, o que, se ocorrer de maneira planejada e respeitando a capacidade de carga, pode favorecer a economia regional envolvendo duas regiões turísticas: (1) Capital e (2) ABCTur Roteiro da Natureza e da Indústria.

Palavras-chave: Turismo; Transportes; Desenvolvimento Regional; Ilha do Bororé; São Paulo.

ABSTRACT

The Billings Dam, and specifically Bororé Island, located in the southern part of the municipality of São Paulo (in the state of São Paulo - SP), is an example of the possibility of integration between nature and urban areas, presenting challenges for tourism and transportation that are intertwined with metropolitan territorial dynamics and the regionalization of tourism in Brazil. Therefore, the research problem translates as: What are the transportation and tourism challenges for Bororé Island in the southern zone of São Paulo (SP) to establish itself as a tourist destination integrating the urban and nature? The overall objective was to identify challenges related to the transport and tourism interface so that Bororé Island in the southern zone of São Paulo (SP) could establish itself as a tourist destination that integrates urban and natural environments. The need for this research lies in the relevance of public tourism management and the potential of the Billings Reservoir (where Bororé Island is located) for the development of regionalized tourism and the possibility of integrating urban and natural environments. Methodologically, the research was exploratory and descriptive, with a qualitative approach, based on: (a) literature review; (b) documentary research; (c) secondary data collection with spatial analysis using georeferencing supported by QGIS software. The results pointed to the fact that Bororé Island (SP) has attributes for tourism, notably related to nature. In terms of transportation, it was observed that ferry crossings are an alternative to compensate for the limitations imposed by roadways around the water source. However, structural challenges related to road issues persist, requiring integrated public planning that coordinates tourism and transportation. It was concluded that strengthening intermodality, especially between road, rail, and waterway modes, can increase accessibility, generating flow, which, if done in a planned manner and respecting load capacity, can benefit the regional economy involving two tourist regions: (1) Capital and (2) ABCTur Nature and Industry Route.

Keywords: Tourism; Transportation; Regional Development; Ilha do Bororé; São Paulo.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	DESAFIOS DA GESTÃO PÚBLICA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL EM DESTINOS TURÍSTICOS.....	13
2.1	DINÂMICAS METROPOLITANAS E MULTIDIMENSIONALIDADES.....	13
2.2	INTERMODALIDADE DE TRANSPORTES E TURISMO.....	15
3	METODOLOGIA.....	19
4	RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	23
4.1	ILHA DO BORORÉ E DINÂMICAS TERRITORIAIS DE METROPOLIZAÇÃO E REGIONALIZAÇÃO.....	23
5	CONCLUSÃO.....	40
	REFERÊNCIAS	42

1 INTRODUÇÃO

Apoiando-se nas ideias de Carlos (2022), entendemos que a discussão acerca do potencial turístico em áreas urbanas associadas a ambientes naturais tem se intensificado progressivamente, com ênfase em contextos metropolitanos marcados por acentuadas desigualdades territoriais, pressões ambientais e déficit de políticas públicas integradas.

Nesse contexto, a Represa Billings e, de modo particular, a Ilha do Bororé¹, localizada na zona sul do município de São Paulo (no Estado de São Paulo - SP), apresenta a concomitância entre relevantes elementos ambientais, paisagísticos, culturais e sociais, ao mesmo tempo em que se fortalecem as limitações estruturais, institucionais e de planejamento, de modo a restringir o pleno aproveitamento de suas potencialidades turísticas. Essa característica reflete conflitos de longa data sobre temáticas diversas tais como: (a) uso da água, (b) fragilidades na gestão territorial e (c) ausência de planejamento integrado entre políticas urbanas, ambientais e de mobilidade, conforme apontado por estudos sobre a Represa Billings e outros mananciais urbanos (Reali, 2002; Bonzi; De Luccia e Almodova, 2017; Ronchesi; Prezoto e Wada, 2016 e Carvalho, 2020). Nota-se que este é um lócus geográfico de pesquisa cuja temática de transportes e turismo pode se alinhar com desafios inerentes aos estudos sobre turismo de base comunitária (TBC), inclusão social e desenvolvimento local sustentável, de acordo com João e Fischer (2020 e 2021); Uyeti e Di Nápoli (2021) e Carlos (2022).

Nas obras de Carlos (2022), Palhares (2002) e Allis (2013) ficou nítida a relevância de implantação de estrutura portuária voltado ao turismo quando o objetivo é integrar o lado água e o lado terra. Assim, nota-se que muito destas integrações, quando há mananciais como a Represa Billings interligam natureza² e urbano do ponto de vista estruturante e evocando o desenvolvimento local e regional a partir da intermodalidade (ou seja, ligação favorável entre dois ou mais modos de transportes, vide Palhares, 2002). Neste caso, conectando modos aquaviário e terrestre. Por outro

¹ Ilha do Bororé: Embora seja popularmente conhecida por esse nome, o bairro de São Paulo não é uma ilha, mas sim uma península. O acesso terrestre é minimamente utilizado, sendo mais frequente a travessia por balsa entre uma margem e outra da Represa Billings (Rocha, *et al.* 2011).

² “Áreas verdes” é um termo amplamente utilizado na literatura científica que trata da relação entre urbano e natureza. Ressalta-se que Sancho-Pivoto, Raimundo e Santos (2025) trataram o Parque do Ibirapuera, em São Paulo, por exemplo, com este termo.

lado, uma declaração dada em 2022 pela presidente da Associação dos Moradores da Ilha do Bororé (AMIB), Anatália Jesus da Rocha Ciliano em entrevista de Gomes (2022) no website Agência Mural permite compreender a questão dos transportes:

“Uma ponte facilitaria muito o acesso à região e, consequentemente, a comercialização, mas não é isso que eles querem”, afirma a líder comunitária. “Qualquer plano de ação que culmine no aumento da população acaba sendo brechado. Tanto o poder público quanto os moradores não gostam da ideia”, diz (Gomes, 2022, s.p.).

As palavras desta líder comunitária referem-se ao ensejo da reportagem, que abordou as agruras diárias por quem depende, quase que exclusivamente, da balsa para entrar ou sair da Ilha do Bororé, situada na parte posterior do distrito de Grajaú em município de São Paulo. Nota-se com isto que os transporte pode estar em alinhamento com abordagens que compreendem possibilidades outras de turismo urbano como vetor de requalificação territorial e de resignificação das mobilidades (Do Lago e Allis, 2024; Allis, 2013) incluindo maior integração com a natureza em metrópoles, como é o caso da Capital Paulista.

Segundo o Ministério do Turismo (MTur), - (BRASIL / MTur., 2026) - o mapa do turismo brasileiro de 2026 indica que a cidade de São Paulo está localizada na Região Turística conhecida como Capital, logo a Ilha do Bororé - enquanto parte desta - estaria nesta dinâmica urbana e metropolitana. Contudo, é preciso considerar que em termos geográficos a Represa do Billings se estende para a cidade de São Bernardo do Campo, portanto tratar a Ilha do Bororé é estar diante de uma sinergia entre as duas regiões turísticas: (1) Região Turística Capital, cujo o único município é São Paulo, capital; e, (2) Região Turística do ABCTur Roteiro de Natureza e da Indústria, que contempla cinco municípios, a saber (a) Ribeirão Pires; (b) Rio Grande da Serra; (c) Santo André; (d) São Bernardo do Campo; (e) São Caetano do Sul vide Brasil (2026). Diante desse cenário de gestão pública e desenvolvimento regional do turismo, emerge o problema de pesquisa que se assim se configura: quais os desafios de transportes e turismo para que a Ilha do Bororé na Zona Sul de São Paulo (SP) se estabeleça como um destino turístico integrando o urbano e a natureza?

Portanto, a pesquisa apresenta objetivos geral e específicos, sendo o objetivo geral: identificar desafios relativos à interface transportes e turismo para que a Ilha do Bororé na Zona Sul de São Paulo (SP) possa se estabelecer como um destino turístico que integre o urbano e a natureza. Já os objetivos específicos foram: (a) identificar a relação entre transportes e turismo pela perspectiva da intermodalidade;

(b) Compreender as dinâmicas metropolitanas e intermodais, notadamente com a implicância da relação entre natureza e urbano na perspectiva da regionalização do turismo;

A justificativa do presente estudo ancora-se principalmente, mas não exclusivamente na emergente discussão do papel da gestão pública do turismo no processo de regionalização do turismo no Brasil. A valorização da paisagem cultural, conforme se compreende em Figueiredo (2011) pode ser um diferencial para ancorar o debate entre transportes e turismo pela perspectiva tanto da distribuição geográfica da demanda (incluindo, mas não se limitando a turistas), e quando em alguns casos a experiência de transportes é a própria experiência turística (vide Palhares, 2002). Isto, pois o atributo cênico no qual se integra o urbano a natureza é um aspecto chave para as possíveis sinergias entre os transportes e turismo em busca do desenvolvimento de maneira sustentável tendo em foco a Ilha do Bororé enquanto lócus geográfico da presente pesquisa.

Em termos metodológicos, o estudo incorporou e combinou duas perspectivas (1) Revisão bibliográfica, junto às principais plataformas de referência científica, tais como: Google Acadêmico e Scielo Brasil; (2) Levantamento de dados secundários, para georreferenciamento do lócus geográfico do estudo. Isto, visando um aprofundamento teórico e contextual para tratar a problemática. Complementarmente, utilizou-se o suporte do *software* QGIS de georreferenciamento, como ferramenta central de apoio à análise espacial e à composição metodológica do estudo.

Dessa forma, o artigo organizado em três capítulos além desta parte introdutória e das conclusões pode contribuir para o debate sobre turismo urbano e de natureza em áreas de manancial, evidenciando o potencial da Ilha do Bororé como território estratégico para iniciativas de turismo sustentável no âmbito da gestão pública e do desenvolvimento regional no Estado de São Paulo (SP).

2 DESAFIOS DA GESTÃO PÚBLICA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL EM DESTINOS TURÍSTICOS

O objetivo desta fundamentação teórica conceitual é tratar a gestão pública do turismo frente aos desafios do desenvolvimento regional tendo em vista as multidimensionalidades que área metropolitanas com dinâmicas específicas podem assumir (subcapítulo 2.1) e depois aprofundar sobre as questões relativas a transportes e turismo neste contexto (subcapítulo 2.2.).

2.1 DINÂMICAS METROPOLITANAS E MULTIDIMENSIONALIDADES

No contexto multidimensional que a gestão pública e o desenvolvimento regional podem assumir para dinâmicas metropolitanas, que implicam interações entre subtópicos tais como: (a) urbano e a natureza, (b) turismo e os transportes, nota-se que a compreensão sobre as relações entre turismo, mobilidades, planejamento urbano, políticas públicas e desenvolvimento regional, com ênfase em contextos metropolitanos interagem com diferentes abordagens teóricas e metodológicas, e podem ser organizadas em eixos temáticos que abrangem desde temas relativos à infraestrutura urbana e ambiental até a gestão pública do turismo, o uso do espaço, as mobilidades urbanas e a edificação de perspectivas territoriais. Por exemplo, com o enfoque geográfico no turismo brasileiro, e sobretudo o paulista, observa-se que o turismo em área metropolitana é um fenômeno complexo, transversal e profundamente articulado às dinâmicas de deslocamento, acessibilidade e organização do território, segundo os trabalhos de Allis (2013), Braga (2006) e Souza (2024).

As multidimensionalidades sobre a temática não são apenas de ordem temática e/ou conceituais. Em geral nota-se que a metodologia predominante nos estudos sobre a temática se baseia em pesquisas bibliográficas e documentais, realizadas a partir de revisões de literatura em plataformas de respaldo científico, como Google Acadêmico e SciELO Brasil. Isto, além do uso de dados secundários, relatórios técnicos e estudos de caso empíricos. O que pode ser verificado nas publicações de Teixeira e Edra (2018) e de Metran, Hiroi e Nogueira, (2017). Essa tática metodológica adotada nas pesquisas permitiu identificar tendências, lacunas e compatibilidades de ponderações, contribuindo para a construção de um referencial teórico consistente

sobre turismo urbano e mobilidade, notadamente no que tange a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP).

Nota-se nas pesquisas científicas, que a gestão pública do turismo aparece como elemento-chave para o desenvolvimento regional no contexto metropolitano, sobretudo quando analisada à luz dos setores de transporte e de mobilidade. Por exemplo, estudos desafiadores de Castro, Fraga e Lohmann (2013) *in*: Allis (2013) sobre planejamento integrados de transportes e destinos turísticos. Nesta abordagem, ficou nítido que políticas públicas de turismo não podem caminhar em separado das políticas de transporte, o que pode incluir debates sobre mobilidade urbana, uso do solo e infraestrutura, uma vez que o acesso aos atrativos e destinos, a fluida circulação nos destinos e a experiência turística dependem diretamente das condições de deslocamento oferecidas, vide argumentações de Allis (2013).

Nesse sentido, Allis (2013), ao traduzir as contribuições de Lohmann; Fraga e Castro (2013) conclui que a mobilidade é compreendida não apenas como meio de acesso aos lugares, mas como componente estruturante da experiência turística e da consolidação do espaço urbano. Assim a gestão pública do turismo e o desenvolvimento regional não pode estar distante da discussão sobre problemas imbricados na interface entre transportes e turismo. Por exemplo, em contextos metropolitanos o transporte coletivo sobre trilhos, especialmente metrô e trem, apresenta vantagens significativas para o desenvolvimento sustentável do turismo urbano. Isto, pois a alta capacidade de transporte, previsibilidade, redução de congestionamentos e possibilidade de integração com roteiros culturais e históricos, sobretudo nas áreas centrais e no centro expandido de cidades como São Paulo³ (vide Braga, 2006) pode levar a uma articulação entre turismo, transportes e sustentabilidade que exige gestão pública nos processos de planejamento e gestão.

As limitações de transportes e por consequência de mobilidade, tais como superlotação de transportes públicos em horários de pico, falhas operacionais e impactos de processos de privatização na qualidade do serviço, são apenas alguns

³ Cabe explicar que o Centro Expandido da Capital São Paulo (SP): é o perímetro delimitado pelas Marginais dos rios Tietê e Pinheiros e pelas avenidas Bandeirantes, Affonso D' Escagnolle Taunay, Presidente Tancredo Neves, das Juntas Provisórias, Prof. Luís Inácio de Anhaia Melo e Salim Farat Maluf e o Complexo Viário Maria Maluf. Além da região central (República e Praça da Sé). Ademais, o centro expandido também inclui os distritos da Barra Funda, Pinheiros, Alto de Pinheiros, Lapa, Perdizes, Jardim Paulista, Itaim Bibi e Vila Leopoldina, Belém, Brás, Pari, Mooca, Moema, Vila Mariana, Saúde e Ipiranga. Assim, soma cerca de 144 km² ou 9,54% da área total da capital paulista, segundo dados da Prefeitura do Município de São Paulo (2011 e 2023).

dos elementos que podem comprometer a experiência turística e a acessibilidade de determinados territórios, conforme apontou Silva (2020). Assim, um dos pontos chave para o debate é o papel da intermodalidade de transportes e o desenvolvimento de atrações e destinos turísticos, notadamente aquaviários, implicando ilhas e arquipélagos.

2.2. INTERMODALIDADE DE TRANSPORTES E TURISMO

O turismo exige o transporte de passageiros e cargas (bagagem), portanto, abordar a intermodalidade no transporte de passageiros implica afirmar que esta representa um dos eixos centrais do debate contemporâneo sobre o lócus geográfico deste estudo, a Ilha do Bororé em São Paulo. Os investimentos no modo aquaviário de passageiros, realizado nos últimos três anos pela gestão pública municipal em São Paulo, na Represa Billings, é uma realidade que vai de encontro com as conclusões extraídas de Palhares (2002). Ele afirma: “o turismo não existe sem transporte”.

Este autor forma par com Lohmann; Fraga e Castro (2013), que enquadram o turismo como fenômeno indissociável dos deslocamentos e das mobilidades, integrando diferentes modais de transporte ao planejamento e à gestão dos destinos. Por sua vez, ambos os trabalhos mantêm um grau de alinhamento com a cartilha sobre direitos e deveres dos passageiros, assinada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ, 2021). Esta cartilha trata explicitamente de regras para transporte de bagagens, limites, condições e responsabilidades. Além disso, mostra, na prática regulatória, que o transporte de passageiros no turismo pressupõe o transporte de cargas leves (bagagem) como parte do serviço.

Especificamente sobre mobilidade urbana, sustentabilidade e organização do território, sobretudo em contextos metropolitanos marcados por expansão urbana dispersa e desigualdades socioespaciais tem-se desafios de prover o fluxo de moradores e visitantes para a área. Observa-se que tradicionalmente, a intermodalidade foi compreendida de forma funcional e limitada, ou seja, caracterizando-se pelo simples uso sequencial de dois ou mais modos de transporte em uma mesma viagem, sem que houvesse, necessariamente, integração física, tarifária, informacional ou institucional entre eles (Ribeiro Neto e Maia, 2018). Nesse modelo tradicional, a troca entre modos de transportes ocorria de maneira fragmentada, frequentemente prejudicando os usuários/clientes, em termos de tempo,

custo e desconforto, além de reforçar desigualdades de acesso ao sistema de transporte.

A intermodalidade contemporânea, por sua vez, amplia significativamente esse entendimento, ao incorporar uma visão macro, organizada e orientada para a eficiência do deslocamento porta a porta. Essa abordagem pressupõe a articulação coordenada entre diferentes modais, sustentada por investimentos em infraestrutura, tecnologia da informação, integração tarifária e planejamento urbano integrado (Ribeiro Neto e Maia, 2018). Tal concepção reconhece que a simples coexistência de diferentes meios de transporte não é suficiente para garantir mobilidade eficiente, sendo indispensável a coordenação entre políticas públicas, investimentos em infraestrutura e estratégias de gestão.

Com esse cenário estabelecido, o modo aquaviário assume papel estratégico, sobretudo em regiões providas de rios, represas, estuários e áreas costeiras, dada a geomorfologia. Lohmann e Durval (2014) inclusive explicaram o papel que a geomorfologia tem para o planejamento e gestão integrados de transportes e destinos.

Lima (2017) afirma que o transporte aquaviário apresenta características operacionais que o tornam particularmente relevante tais como: (1) elevada capacidade de transporte, (2) menor consumo energético por passageiro transportado, (3) previsibilidade dos tempos de viagem e (4) potencial para minimizar congestionamentos viários.

Apesar dessas vantagens, o mesmo Lima (2017) nos faz perceber que a inserção desse tipo de transporte no sistema de mobilidade urbana brasileiro ainda é marcada por limitações estruturais, sobretudo no que se refere à precariedade da infraestrutura portuária, à baixa integração com modais terrestres e à ausência de políticas públicas consistentes voltadas ao setor. (Lima, 2017).

No âmbito da intermodalidade contemporânea, destaca-se o sistema *roll-on/roll-off* mais conhecido como Ro-Ro (Palhares, 2002). Este é amplamente discutido na literatura especializada como uma solução logística eficiente e flexível. Esse sistema caracteriza-se pela possibilidade de embarque e desembarque direto de veículos e cargas sobre rodas, reduzindo etapas operacionais intermediárias, como içamentos, acelerando as operações portuárias (Branch, 1988).

Embora tradicionalmente associado ao transporte de cargas, uma segunda perspectiva de utilização do sistema Ro-Ro é o seu potencial relevante para o transporte de passageiros, especialmente em travessias curtas e médias, ao

possibilitar a integração direta entre o transporte aquaviário e os sistemas rodoviários, fortalecendo a lógica intermodal contemporânea (Palhares, 2002; Allis 2013 *in* Lohmann, Fraga e Castro, 2013).

Observa-se que, na Zona Sul de São Paulo, essa prática é uma realidade já consolidada, tendo em vista o embarque e desembarque dos ônibus urbanos da linha 6L11-10 nas balsas que integram a travessia da Represa Billings, no trajeto entre a Ilha do Bororé e o Terminal Grajaú (PMSP f, g 2023 e 2025) e SPTrans (b, d) 2026)

A viabilidade do sistema Ro-Ro está diretamente associada às condições da infraestrutura portuária e aos tipos de portos disponíveis. Nesse contexto, a literatura distingue dois tipos:

(a) Portos com atracação: dispõem de cais estruturados, equipamentos de apoio e condições técnicas adequadas para receber embarcações de médio e grande porte, favorecendo operações regulares, seguras e integradas aos sistemas logísticos nacionais e internacionais (Ferreira, 2012). Nota-se que esses portos desempenham papel fundamental na articulação entre os modos de transportes terrestre e modo aquaviário, funcionando como conectores estratégicos da rede de transportes.

(b) Portos sem atracação: comuns em áreas fluviais e regiões menos estruturadas, operam com infraestrutura mínima, muitas vezes utilizando rampas naturais ou improvisadas. Embora apresentem menor capacidade operacional, esses portos desempenham função social relevante, sobretudo em áreas ribeirinhas e periféricas, onde o transporte aquaviário representa, em muitos casos, o principal meio de acesso a serviços, trabalho e atividades cotidianas (Francisquini, 2021). Um detalhe relevante é que a ausência de reconhecimento formal dessas estruturas como zonas intermodais dificulta a priorização de investimentos e compromete a qualidade do serviço oferecido aos usuários (Lima, 2017).

Superados estes conceitos técnicos e operacionais relativos a intermodalidade, notadamente implicado o modo aquaviário, do ponto de vista institucional, na literatura científica é ressaltado que a eficiência dos sistemas intermodais de transportes depende de arranjos de governança capazes de articular regulação, planejamento e portanto a gestão pública de transportes é essencial para o debate da gestão pública do turismo e do desenvolvimento regional, de maneira sinérgica.

Especificamente sobre o setor aquaviário, incluindo o portuário, a atuação do Estado como agente regulador mostra-se indispensável para equilibrar interesses

econômicos e assegurar a função social do transporte (Castro Junior, 2020). Neste sentido, a ausência de marcos regulatórios consistentes pode reforçar assimetrias ou diferenças, o que pode fragilizar o usuário e comprometer o papel social do transporte como direito coletivo (ANTAQ, 2021), e isto pode trazer impactos tanto para moradores quanto para visitantes, incluindo turistas.

É possível compreender que a intermodalidade contemporânea e o transporte aquaviário assumem relevância direta para o planejamento e a gestão pública do turismo, especialmente em contextos metropolitanos. Ficou evidente na literatura científica consultada que políticas de turismo não podem ser formuladas de maneira isolada, devendo estar alinhadas às políticas de mobilidade urbana, transporte e uso do solo, sob uma perspectiva intersetorial (Allis, 2013; Braga, 2006). Por exemplo, o acesso aos destinos e atrativos turísticos, a fluidez dos deslocamentos e a qualidade da experiência do visitante dependem, de forma direta, da eficiência e da integração dos sistemas de transporte disponíveis na percepção sobre a experiência global de viagem na medida em que aprofundamos a análise sobre as contribuições de Allis (2013) *in* Lohmann; Fraga; Castro (2013).

Nesse sentido, os gestores públicos de turismo que enfrentam desafios de regionalização do turismo no Brasil são duplamente desafiados, pois é preciso levar em consideração a mobilidade como dimensão estruturante do desenvolvimento territorial. No tocante a geomorfológicas que implicam o transporte aquaviário, aos portos e os sistemas intermodais podem se tornar instrumentos estratégicos da regionalização do turismo, e isto deve estar alinhado com modelos cada vez mais sustentáveis do território. Diante desse contexto, frente a problemática da integração entre urbano e natureza e a articulação entre turismo e transportes, considerando os desafios de mobilidade, emerge como condição fundamental para a consolidação de políticas públicas mais integradas e sensíveis às dinâmicas metropolitanas contemporâneas. A seguir é detalhada a metodologia adotada na presente pesquisa.

3 METODOLOGIA

Este estudo configura-se como uma pesquisa de natureza básica, na medida em que busca produzir novos conhecimentos úteis para o avanço do campo científico, sem previsão imediata de aplicação prática, mas com potencial de subsidiar investigações futuras e formulações políticas e acadêmicas no campo do turismo urbano, planejamento territorial e gestão socioambiental (Prodanov e Freitas, 2013).

Quanto aos seus objetivos, o trabalho apresenta caráter simultaneamente exploratório e descritivo. Pautando-se em Marconi e Lakatos (2017), definiu-se que o enfoque exploratório justifica-se pela necessidade de ampliar a familiaridade com o problema investigado, em especial diante da escassez de estudos específicos sobre a localidade da Ilha do Bororé, na Zona Sul da cidade de São Paulo, enquanto o caráter descritivo orienta-se à caracterização das dinâmicas socioambientais, urbanísticas, institucionais e territoriais associadas ao objeto em análise.

No que concerne aos procedimentos técnicos, a presente pesquisa caracteriza-se predominantemente como bibliográfica, apoiada em publicações científicas, relatórios técnicos, documentos institucionais e dados oficiais produzidos por órgãos públicos, particularmente aqueles vinculados às políticas urbanas, ambientais e turísticas do município de São Paulo. Complementarmente, foram incorporadas fontes jornalísticas de reconhecida credibilidade pública, com vistas a suprir lacunas empíricas e contextuais relativas ao cotidiano da Ilha do Bororé, sobretudo no tocante às dimensões sociais, culturais e territoriais não amplamente contempladas pela literatura acadêmica.

Tal estratégia encontra respaldo em contribuintes reconhecidos no ramo da produção literária científica, a exemplo de Prodanov e Freitas (2013) e Marconi e Lakatos, (2017), que frisam em suas contribuições acerca de processos metodológicos, o fato de as pesquisas bibliográficas e documentais atuarem como procedimentos primários para a construção do conhecimento científico em estudos teóricos e de revisão.

A abordagem adotada é qualitativa, uma vez que privilegia a interpretação, a análise crítica e o confronto de múltiplas perspectivas teóricas e empíricas acerca do problema de pesquisa, priorizando a triangulação de autores, documentos e fontes, com o objetivo de ampliar a validade interpretativa e a consistência analítica dos achados (Prodanov e Freitas, 2013). A opção por essa abordagem justifica-se pelas

peculiaridades do objeto de investigação, marcado por múltiplas dimensões, isto é, um fenômeno socioespacial de elevada complexidade, que envolve pormenores territoriais, ambientais, políticos, culturais e sociais, exigindo uma análise interpretativa aprofundada.

O levantamento bibliográfico foi realizado nas bases Google Acadêmico, SciELO Brasil e Portal CAPES, considerando-se como critérios de seleção: o ano de publicação, a relevância científica, a abrangência nacional e internacional, a natureza acadêmica dos trabalhos e a contribuição efetiva aos eixos temáticos que estruturam o referencial teórico do estudo, a saber: infraestrutura hídrica, planejamento urbano e recuperação ambiental; território, educação, cultura e práticas formativas no espaço urbano e ambiental; turismo de base comunitária, inclusão social e desenvolvimento local sustentável; governança, políticas públicas e gestão do turismo em áreas naturais e urbanas; turismo urbano, mobilidades e construção de imaginários territoriais; e patrimônio cultural, paisagem e preservação integrada.

Observou-se que a disponibilidade de referencial científico específico sobre a Ilha do Bororé é limitada, concentrando-se majoritariamente em estudos mais amplos sobre o distrito do Grajaú, a Represa Billings ou sobre dinâmicas metropolitanas relacionadas ao turismo, mobilidade e planejamento urbano.

Todavia, tal limitação não compromete o estudo bibliográfico, uma vez que os trabalhos encontrados abordam questões estruturantes e fundamentais para a compreensão dos contextos socioambientais, políticos e urbanísticos em escala macro, oferecendo subsídios teóricos consistentes para a análise do caso particular em foco. As informações mais específicas sobre o cotidiano da Ilha do Bororé foram obtidas em portais noticiosos de reconhecido compromisso público, como os da Prefeitura de São Paulo e a Agência Mural, organização dedicada ao jornalismo das periferias, cuja missão consiste em produzir informação local “sobre, para e pelas periferias”, combatendo estereótipos e ampliando o acesso à informação.

A Agência Mural cobre toda a Região Metropolitana de São Paulo e mantém forte vínculo territorial com o distrito do Grajaú, incluindo a Ilha do Bororé, frequentemente abordada em reportagens sobre questões socioambientais e dinâmicas comunitárias, o que justificou sua inclusão como fonte complementar de dados. No total, foram reunidas 62 publicações, entre fontes científicas, jornalísticas e institucionais, não tendo sido descartado nenhum material até o presente momento, de modo a preservar a amplitude e a diversidade do corpus analítico. Todo o material

foi objeto de leitura sistemática, com a elaboração de resumos analíticos, anotações e apontamentos temáticos. Prioritariamente, a leitura foi realizada em ambiente digital, após o download dos documentos, sendo que oito publicações foram analisadas em formato impresso, mediante fotocópia.

Aproximadamente um terço dos arquivos obtidos encontrava-se em formato de imagem, o que inviabiliza a busca por palavras-chave e o uso de recursos de marcação textual por cores. A dissecação dos textos concentrou-se na extração dos pontos centrais dos argumentos, na análise de tabelas, figuras e demais elementos gráficos presentes nas publicações, bem como na identificação de convergências, divergências e lacunas na literatura. Adicionalmente, foram utilizadas ferramentas digitais de suporte à análise espacial e documental conforme detalhado no Quadro 1.

QUADRO 1 - Etapas metodológicas.

Etapas	Descrição	Suportes
Etapa 1 - Pesquisa bibliográfica	Levantamento bibliográfico para a construção de referencial teórico sobre turismo e transportes na perspectiva da intermodalidade.	Google Acadêmico, SciELO Brasil; Portal CAPES (2025/2026).
	Catálogo, resumo e classificação por afinidade temática (geração de eixos temáticos).	Planilhamento a partir do Pacote Office (2025/ 2026)
Etapa 2 - Coleta de dados sobre o objeto de estudo	Navegação online sobre espaços geográficos, com o propósito de identificar: (a) dimensões territoriais, (b) existência ou ausência de serviços públicos e privados, (c) rotas de entrada e saída, (d) conexões entre transportes (intermodalidade) (e) tipos de infraestrutura.	Google Maps (2025/ 2026); Google Earth (2026); Mapa do Turismo Brasileiro (Brasil 2026);
Etapa 3 - Tratamento de dados secundários com georreferenciamento	Georreferenciamento dos modos de transportes (rodoviário, ferroviário e aquaviário) relativos à integração da Ilha do Bororé em São Paulo) com base nos dados da etapa anterior.	QGIS 3.22 Biatowieża

Fonte: Elaborado pelo autor (2026).

No Quadro 1 fica evidente que o percurso metodológico adotado seguiu as orientações clássicas da metodologia científica, que recomendam a coerência entre problema de pesquisa, objetivos, procedimentos técnicos e abordagem analítica, de modo a assegurar a consistência lógica e a cientificidade do estudo, segundo orientam Prodanov e Freitas (2013) e Marconi e Lakatos (2017). A descrição detalhada das etapas metodológicas visa garantir a replicabilidade da pesquisa, permitindo que outros pesquisadores compreendam, critiquem e eventualmente reproduzam o percurso investigativo aqui delineado, em coro com os critérios de validade e transparência exigidos na produção científica.

Em resumo, o presente estudo adotou uma abordagem qualitativa e exploratória, estruturada a partir das etapas sistematizadas no Quadro 1, que organizaram a seleção das fontes, os procedimentos analíticos e as estratégias de tratamento dos dados espaciais.

Para a análise cartográfica e espacial, utilizou-se o suporte do *software* QGIS 3.22, ferramenta de Sistema de Informação Geográfica (SIG) de código aberto, destinada à visualização, edição e análise de dados georreferenciados. Essa plataforma permitiu a integração das bases cartográficas, a elaboração de mapas temáticos e a interpretação espacial dos fenômenos investigados, garantindo rigor metodológico e reprodutibilidade das análises (QGIS, 2026).

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Na Grande São Paulo, abrigava-se, no ano de 2023, uma população estimada em 21,236 milhões de habitantes em 2023, com crescimento de 2% na comparação com 2017, em conformidade com a Pesquisa Origem e Destino (OD) 2023, sob responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo (CMSP 2025). Esse contingente populacional distribui-se por um território marcado por intensos fluxos pendulares, desigualdades socioespaciais e grande dependência dos sistemas de mobilidade urbana. A governança metropolitana fundamenta-se na prevalência do interesse comum sobre o local, no compartilhamento de responsabilidades e na gestão democrática, exigindo articulação entre União, Estado e municípios (Brasil, 2015).

A organização territorial por subcategorias metropolitanas, estruturada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2021), permite leitura refinada das dinâmicas espaciais e administrativas, situando tais subcategorias entre categorias metropolitanas e municípios, com codificação própria. Nesse sentido, o subitem 4.1 detalha as dinâmicas territoriais relacionadas a metropolização dos transportes e a regionalização do turismo tendo em vista a Ilha do Bororé (SP).

4.1 ILHA DO BORORÉ E DINÂMICAS TERRITORIAIS DE METROPOLIZAÇÃO E REGIONALIZAÇÃO

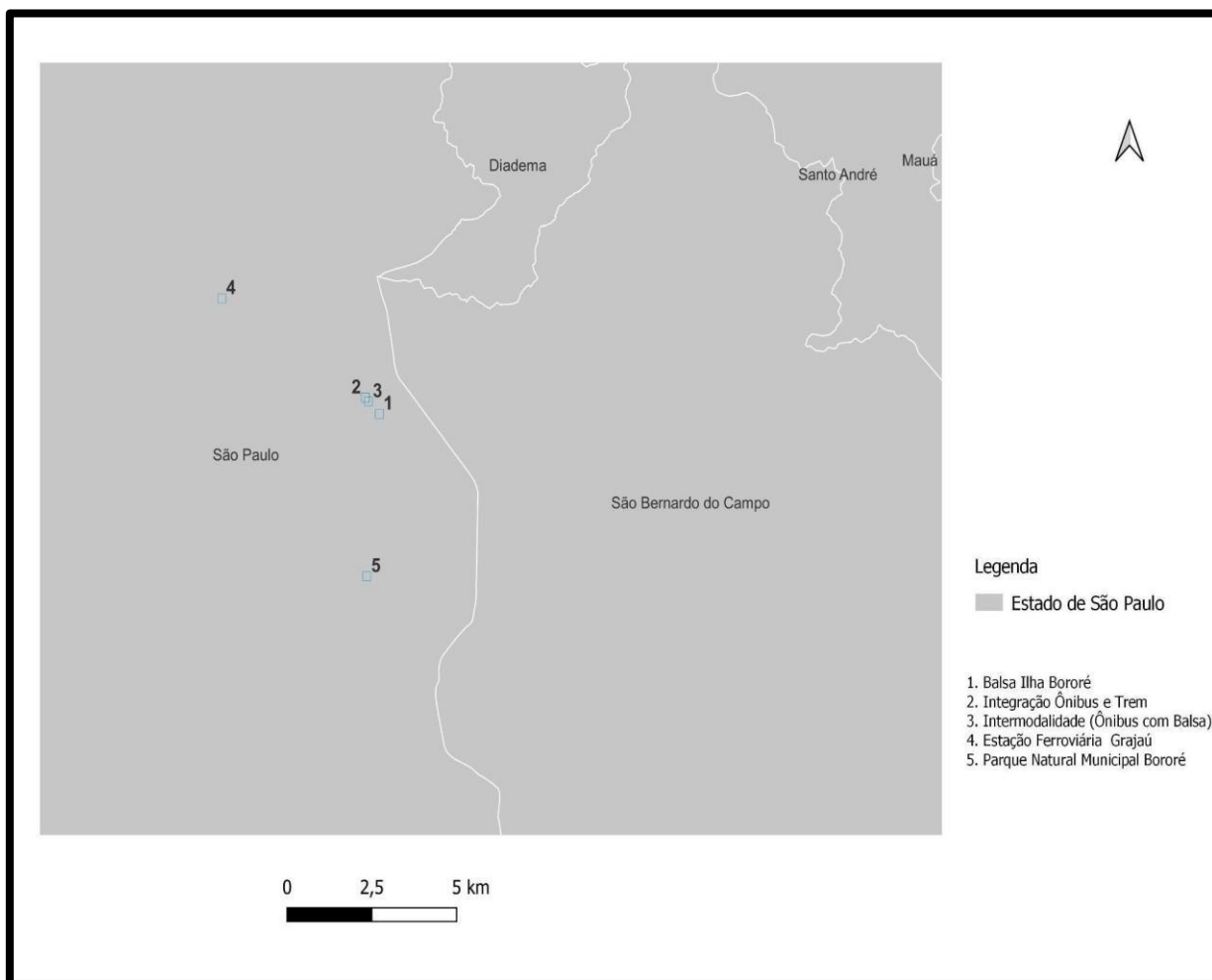
O Estado de São Paulo localiza-se na Região Sudeste do Brasil e constitui-se como a unidade federativa mais populosa e economicamente dinâmica do país, exercendo papel central na articulação produtiva, logística e financeira nacional. Com 645 municípios oficialmente instituídos e população total de 44.539.225 habitantes (Fundação Seade, 2023), o estado apresenta elevada densidade urbana, ampla rede de cidades e forte integração territorial, resultado de um processo histórico de industrialização, urbanização acelerada e expansão de infraestrutura de transportes e serviços. Especialmente em sua porção leste, destaca-se a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), composta por 39 municípios (PMSP – Prefeitura do Município de São Paulo, 2016? e Artesp / EMTU, 2026 d) e responsável por concentrar grande parcela da população, do emprego formal e do produto interno bruto estadual. (Fundação Seade, 2023).. Essa região metropolitana foi estruturada juridicamente à luz da Lei nº

13.089, de 12 de janeiro de 2015, conhecida como Estatuto da Metrópole, que estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, além de instituir instrumentos de governança interfederativa e o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), mecanismo voltado à coordenação de políticas urbanas entre estado e municípios (Brasil, 2015). Nesse contexto de intensa integração urbana e institucional entre cidades contíguas, consolidam-se dinâmicas metropolitanas marcadas por processos avançados de conurbação.⁴ A Região Metropolitana de São Paulo é composta por 39 municípios organizados em sub-regiões administrativas, segundo o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), instrumento previsto no Estatuto da Metrópole para promover a integração das políticas públicas (Prefeitura de São Paulo, 2016).

Reforça-se que de acordo com o Mapa do Turismo Brasileiro 2026 (BRASIL / MTur., 2026), na macrorregião Sudeste, o estado de São Paulo apresenta diferentes regiões turísticas estruturadas. O município de São Paulo integra a Região Turística Capital, consolidando-se como principal polo urbano, econômico e cultural do estado. Já na Região Turística ABCTur - Roteiro da Natureza e da Indústria, destacam-se os municípios de Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul.

⁴ A conurbação é um fenômeno urbano que ocorre quando cidades próximas se expandem territorialmente até que suas áreas urbanizadas se encontrem, formando uma única mancha urbana contínua. Esse processo resulta do crescimento populacional, da expansão econômica e da implantação de infraestrutura, como rodovias e áreas industriais, que favorecem a ocupação dos espaços entre os municípios. Com o tempo, os limites administrativos permanecem, mas visualmente e funcionalmente torna-se difícil distinguir onde termina uma cidade e começa outra. Esse fenômeno costuma gerar forte integração econômica e social entre os municípios envolvidos, com intenso fluxo diário de pessoas, compartilhamento de serviços e dependência de infraestrutura comum. Ao mesmo tempo, a conurbação pode trazer desafios de planejamento urbano, como gestão de transporte, saneamento, moradia e preservação ambiental, exigindo cooperação entre diferentes governos municipais. A Grande São Paulo, no Brasil, onde dezenas de municípios da região metropolitana cresceram e se conectaram fisicamente ao redor da capital paulista, formando uma extensa área urbana integrada, é um caso típico de conurbação. Outro exemplo é a área metropolitana de Nova York, nos Estados Unidos, cuja expansão urbana integra cidades de diferentes estados, como Nova Jersey e Connecticut, criando uma das maiores regiões urbanas do mundo. Esses casos mostram como a conurbação é uma característica comum das grandes metrópoles contemporâneas, refletindo a intensificação da urbanização e a crescente integração entre cidades próximas. (Geo Argonauta, 2024).

FIGURA 1 - Dinâmicas metropolitanas e regionais da Ilha do Bororé (SP).

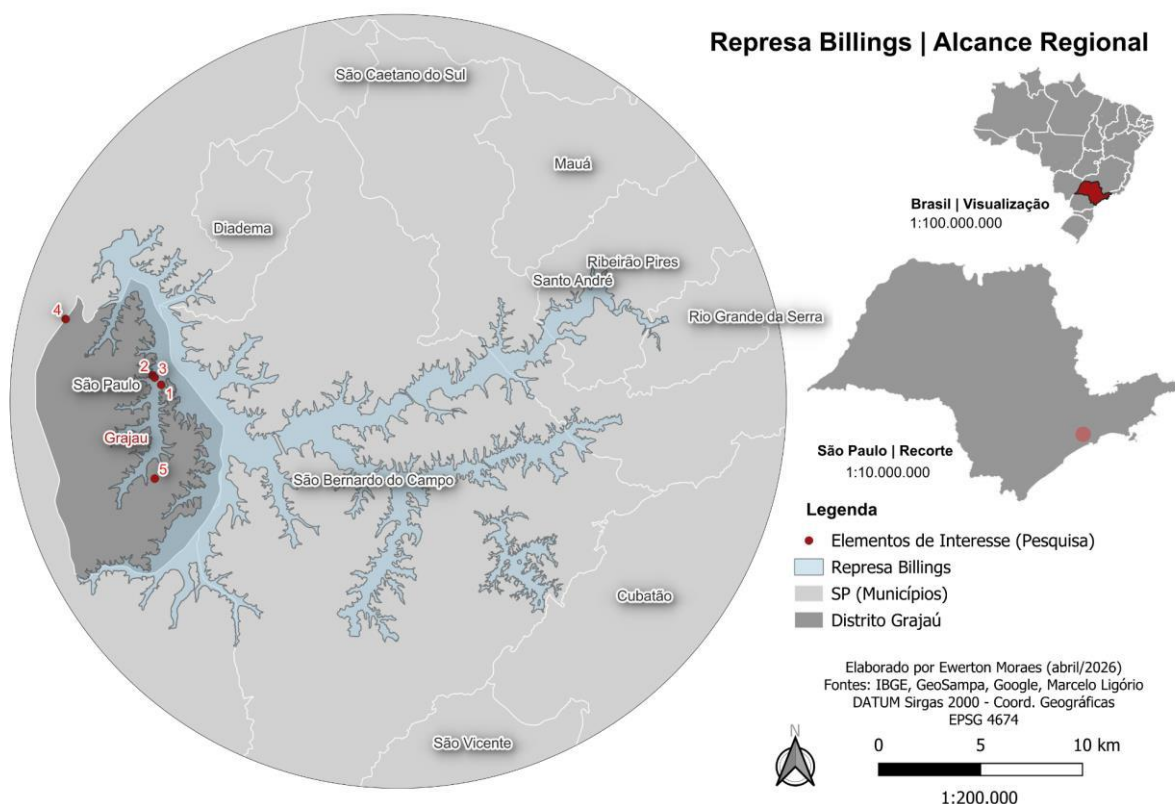


Fonte: Elaborado pelo autor (2026), utilizando QGIS⁵

Na Figura 2 é delimitado aproximadamente o perímetro que faz parte da Ilha do Bororé a partir do retângulo em cor preta. Por outro lado, são numerados cinco itens relevantes em termos de intermodalidade, sendo: (1) Estação Ferroviária do Grajaú; (2) Integração ônibus e trem; (3) Balsa para a Ilha do Bororé; 4. Intermodalidade ônibus com a Balsa; (5) Parque Natural Municipal Bororé.

⁵ Para a elaboração da Figura 1, foram adotadas as seguintes coordenadas para estabelecimento dos pontos de 1 a 5: (a) Lado São Paulo (SP) - Coordenada geográfica -23.80207353951765, -46.62654654200951 do ponto final do ônibus do terminal urbano antes da travessia de balsa (SP); (b) Lado São Bernardo do Campo (SBC) - -23.76651373614561, -46.65099892527923 do primeiro ponto do ônibus após a travessia da bolsa em SBC; Coordenada geográfica -23.55078017067203, -46.63307592918722 do marco zero de São Paulo, Praça da Sé (Centro); *** Coordenada geográfica Centro da cidade de São Bernardo do Campo.-23.7097063901772, -46.55016708466042 da Prefeitura de São Bernardo do Campo.

FIGURA 2. Dinâmicas metropolitanas regionais - Represa Billings.



Fonte: Elaborado e cedido gratuitamente por Ewerton Moraes (abril/2026).

Nesse contexto da regionalização do turismo apresentado nas Figuras 1 e 2, merecem destaque São Paulo e São Bernardo do Campo, municípios limítrofes e separados fisicamente pela Represa Billings. Ambos integram o atual sistema de travessia por balsa que conecta áreas estratégicas do território, impactando diretamente seus sistemas de mobilidade e a dinâmica socioeconômica. Portanto, a partir da Figura 1 fica nítido que a existência da Billings estabelece uma relação territorial singular entre as duas cidades, especialmente na porção sul da capital e na área continental de São Bernardo. A eventual implantação de um porto turístico junto ao manancial, na Ilha do Bororé, situada no extremo sul do município de São Paulo, fortaleceria essa integração hidroviária. Tal estrutura beneficiaria diretamente São Paulo e São Bernardo do Campo, ampliando o potencial turístico regional. Ambas as regiões turísticas demonstram forte conexão territorial, ambiental e estratégica no contexto do planejamento turístico paulista. O Quadro 2 detalha de maneira mais aprofundada as dinâmicas de regionalização do turismo imbricadas a Ilha do Bororé:

QUADRO 2 - Ilha do Bororé, frente às Regiões Turísticas.

Região Turística	Município Turístico	Resumo	Distância Ilha do Bororé
Capital	São Paulo	Resumo da seleção: Nº de Macrorregiões.....1 Nº de UF.....1 Nº de Regiões Turísticas.1 Nº de Municípios.....1	Aproximadamente 32 km.
ABC Tur - Roteiros da Natureza e da Indústria	Ribeirão Pires Rio Grande da Serra São Bern. Do Campo Santo André São Caetano do Sul	Nº de Macrorregiões.....1 Nº de UF.....1 Nº de Regiões Turísticas.1 Nº de Municípios.....5	Aproximadamente (via São Paulo): 33 a 44 km, a depender da rota.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do Mapa do Turismo (BRASIL / MTur., 2026).

Observa-se que nas dinâmicas de acesso territorial à Ilha do Bororé o uso do automóvel permanece como modo individual predominante, respondendo por 41,6% das viagens motorizadas, conforme dados da Pesquisa Origem – Destino/2023, da (CMSP 2025). No entanto, o aumento do tempo médio de viagem por modos individuais indica saturação viária e reforça a necessidade de fortalecimento da intermodalidade coletiva, sendo esse um desafio relevante a ser tratado na interface entre transportes e turismo neste locus geográfico de estudo. Do ponto de vista ambiental e turístico, a Ilha do Bororé abriga uma série de possibilidades (recursos e atrações) conforme fica evidente no Quadro 3.

Um elemento a ser realçado é o Parque Natural Municipal Bororé, com área superior a 2,7 milhões de metros quadrados, inserido na Reserva da Biosfera do Cinturão Verde e integrante da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê. A Trilha Interparques, com aproximadamente 182 km, conecta unidades de conservação municipais e estaduais, fortalecendo o Polo de Ecoturismo de Parelheiros, Marsilac e Ilha do Bororé, de acordo com dados oficiais da PMSP - Prefeitura de São Paulo – i, k (2020 e 2025).

QUADRO 3 - Ilha do Bororé e o turismo regional.

Recurso / Atração	Tipo	Localização	Características principais	Potencial turístico
Parque Natural Municipal Bororé	Parque natural / Ecoturismo	Ilha do Bororé – Subprefeitura Capela do Socorro, São Paulo (SP)	Área de aproximadamente 193 hectares, inserida na APA Bororé-Colônia e na Bacia Hidrográfica do Alto Tietê (sub-bacia Billings-Tamanduateí). Possui Trilha do Aventureiro, Trilha do Lago e píer para contemplação da represa Billings. Infraestrutura com banheiros acessíveis, área administrativa e estacionamento.	Observação da paisagem, caminhadas ecológicas, contato com a natureza e educação ambiental.
Aquático-SP (Transporte hidroviário)	Mobilidade turística / Transporte público hidroviário	Represa Billings – ligação entre os bairros Cantinho do Céu e Parque Mar Paulista Bruno Covas, no município de São Paulo (SP).	Sistema hidroviário operado pela SPTrans, inaugurado em 2024. Travessia de 5,6 km em cerca de 17 minutos, com embarcações acessíveis, ar-condicionado, wi-fi, tomadas USB e espaço para bicicletas. Operação diária das 5h às 21h.	Atrativo de mobilidade inovadora e experiência paisagística na represa, além de facilitar o acesso à região sul da cidade.
Sistema de balsas da EMAE	Transporte aquaviário / Travessia regional	Represa Billings – conexões Bororé, Taquacetuba e João Basso (São Bernardo do Campo)	Serviço 24 horas, gratuito, com embarcações tipo ferry boat que transportam veículos e passageiros simultaneamente. Realiza cerca de 14 mil viagens mensais, movimentando aproximadamente 158 mil veículos e 161 mil passageiros por mês.	Elemento importante da mobilidade regional e experiência de travessia na represa, podendo integrar roteiros turísticos locais.
Turismo rural em São Bernardo do Campo	Turismo rural / Ecoturismo	Bairros Capivari, Tatetos, Taquacetuba, Santa Cruz e Curucutu	Paisagens da Mata Atlântica, trilhas ecológicas, passeios a cavalo e atividades de contato com a natureza.	Experiências rurais, turismo de natureza e vivências ambientais.
Parque Natural Municipal Estoril	Parque urbano / Lazer	São Bernardo do Campo (SP), entorno da Represa Billings.	Estrutura com teleférico, zoológico e atividades aquáticas.	Lazer, contemplação da represa e atividades recreativas.
Parque Raphael Lazzuri	Parque urbano	São Bernardo do Campo (SP)	Área destinada a caminhadas, lazer e atividades ao ar livre.	Turismo de lazer e recreação urbana.

Recurso / Atração	Tipo	Localização	Características principais	Potencial turístico
Zoo Municipal de São Bernardo do Campo	Zoológico / Educação ambiental	São Bernardo do Campo (SP)	Espaço de preservação e exposição de animais silvestres, em ambiente natural.	Educação ambiental e visitação familiar.
Instituto Transcendental Ayahuasqueiro – Recanto da Gratidão	Turismo espiritual / Experiências culturais	Estrada Mandacaru, bairro Taquacetuba (São Bernardo do Campo, SP)	Espaço voltado para vivências espirituais com ayahuasca, conectadas à tradição amazônica e ao autoconhecimento.	Experiências espirituais e turismo de bem-estar, inserido em área com predominância natural.
Fraternidade Espiritualista da Estrela Aquariana	Espaço espiritual / Comunitário	Bairro Taquacetuba, São Bernardo do Campo (SP)	Organização religiosa com atividades espirituais e comunitárias.	inserido em área com predominância natural.
Outros centros espirituais da região	Espaços religiosos / culturais	Zona rural de São Bernardo do Campo (SP)	Incluem Reino dos Irmãos - Ayahuasca, Ilê Alákátu Oyá Asé Afonjá e Xwe Henu Ayono Azònsú.	Experiências culturais e espirituais ligadas às tradições religiosas locais.
Salão do Reino das Testemunhas de Jeová – Congregação Capivari	Espaço religioso	Bairro Capivari – São Bernardo do Campo	Local de culto e encontros religiosos da comunidade local.	Turismo religioso e cultural, inserido em área com predominância natural.

Fontes: Elaboração própria com consulta aos portais eletrônicos das prefeituras de São Paulo – PMSP – b, g, i, j (2025) e de São Bernardo do Campo – a, b, c (2020 e 2025), SPTrans [2026?], SEMIL-SP – a, b (2020 e 2023), Ayahuasca Ita Recanto da Gratidão (2026?), Ilê Alaketu Oyá Asé Afonjá (2026?), Instituto Espiritual Fraternidade Espiritualista da Estrela Aquariana (2026?), Reino dos Irmãos – Ayahuasca (2026?), Xwe Henu Ayono Azònsú [2026?], Salão do Reino das Testemunhas De Jeová (2026?) e Google Maps (2026).

Ainda, com base no Quadro 3, se destaca a presença da Terra Indígena Tenondé Porã, com cerca de 1.500 indígenas distribuídos em oito tekoa – ou seja: aldeias físicas ou espaços territoriais necessários para a reprodução da vida, cultura, tradições e espiritualidade indígena – reforça a dimensão cultural e ambiental do território (Terras Indígenas no Brasil, 2004; Terra Indígena Tenondé Porã, [2025?]).

Nesse contexto, se questiona sobre a viabilidade de implantação de um porto voltado ao turismo na Ilha do Bororé poderia potencializar a intermodalidade aquática, integrando transporte hidroviário recreativo às rotas já existentes. Tal iniciativa ampliaria a atratividade turística, geraria renda local e reforçaria a articulação entre

mobilidade e desenvolvimento regional. A consolidação da intermodalidade, especialmente entre ônibus, trem e balsa, constitui condição estratégica para viabilizar o desenvolvimento sustentável da Ilha do Bororé no desenvolvimento do turismo, integrando natureza e urbano do ponto de vista metropolitano e também da regionalização do turismo.

É evidente que ao se articular transporte coletivo terrestre e aquático, promove-se inclusão territorial, dinamização econômica e valorização ambiental. Diante da análise integrada dos dados da Pesquisa Origem e Destino 2023 (CMSP 2025) e das informações institucionais e territoriais, fica ressaltado que a mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo encontra-se em processo de reconfiguração estrutural. No recorte específico da Zona Sul, da Subprefeitura da Capela do Socorro (PMSP (e) 2025?), do distrito do Grajaú e da Ilha do Bororé, a intermodalidade não é apenas uma característica funcional do sistema de transportes, mas elemento estruturante do potencial de desenvolvimento turístico, ambiental e social do território. O Quadro 3 apresenta elementos de transportes que facultam a discussão sobre o papel da intermodalidade para o debate das dinâmicas que integram natureza e urbano no contexto da metrópole e do regional.

QUADRO 4 - Ilha do Bororé e os Transportes.

Elementos de Transportes	Descrição
Localização	Distrito do Grajaú, zona sul da cidade de São Paulo (SP).
Estrutura de intermodalidade	Integração entre diferentes modais de mobilidade urbana e metropolitana: ônibus, trem e transporte hidroviário.
Eixo estruturador	Terminal Grajaú, que concentra diversas linhas de ônibus municipais (SPTrans) e algumas intermunicipais (EMTU / Artesp).
Integração ferroviária	Conexão com a Linha 9–Esmeralda (ViaMobilidade), permitindo deslocamentos para Santo Amaro, Pinheiros e região central de São Paulo.

Elementos de Transportes	Descrição
Transporte hidroviário	Travessia Bororé, que realiza a ligação sobre a Represa Billings, conectando áreas periféricas da região.
Principais modos utilizados	Ônibus urbano, trem metropolitano e balsa.
Tarifas (fev. 2026)	Ônibus urbano SP: R\$ 5,30. Metrô e trem: R\$ 5,40. Ônibus intermunicipal (EMTU/Artesp): valores variáveis. Ex.: Linha 012 (Embu-Guaçu – São Paulo): R\$ 6,30. Linhas intermunicipais na Grande São Paulo variam entre R\$ 5,40 e R\$ 14,50.
Tarifa das balsas	Até fevereiro de 2026 não havia informações sobre cobrança de tarifas nas balsas da Represa Billings.
Sistema de integração tarifária	Bilhete Único permite utilizar até quatro linhas de ônibus urbanos pagando uma única tarifa durante 3 horas após o primeiro embarque.
Política tarifária especial	Tarifa zero aos domingos para ônibus municipais na cidade de São Paulo.
Funcionamento dos serviços	Em geral operam sete dias por semana, exceto a linha intermunicipal 012, que funciona de segunda a sexta-feira.

Fontes: Elaboração própria a partir de consulta SPTrans – a, b, c, d (2026); Artesp / EMTU (2026 a) e Via Mobilidade (2026).

A partir do Quadro 3 ressalta-se que no plano socioeconômico, a RMSP registrou 10.466.000 de empregos em 2023, crescimento de 11,7% em relação a 2017, superando o aumento populacional no período, conforme a Secretaria dos Transportes Metropolitanos (2025). Para esse mesmo órgão estatal, o espalhamento dos empregos para além do centro expandido reorganiza fluxos de deslocamento e redefine a importância da intermodalidade como estratégia de integração territorial, em conformidade com o que revela a pesquisa OD 2023. A mobilidade urbana na RMSP apresenta-se em transformação.

Em 2023 foram realizadas 35.661.000 de viagens diárias, redução de 15,1% em relação às 42.007.000 milhões de 2017. O índice de mobilidade total caiu de 2,02 para 1,68 viagem por pessoa, enquanto o índice de imobilidade atingiu 37% da população. Tais números revelam mudanças estruturais associadas à pandemia de Covid-19 e à consolidação de formatos híbridos de trabalho e estudo. O mesmo estudo realizado pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos revela que, entre as viagens motorizadas, o transporte individual passou a representar 51,2%, enquanto o transporte coletivo corresponde a 48,8%, invertendo a predominância histórica do coletivo. O ônibus, entretanto, permanece como o segundo modo mais utilizado, respondendo por 22,5% das viagens motorizadas, apesar da redução de 31,9% no período 2017–2023. O metrô, por sua vez, responde por 11% das viagens motorizadas e o trem metropolitano por 4,3%.

A análise por sub-região indica que apenas as sub-regiões Centro e Nordeste da capital paulista mantêm predominância do transporte coletivo, enquanto nas demais consolidou-se maior participação do transporte individual. Ainda assim, a pesquisa OD 2023, ressalta que 86% das viagens motorizadas permanecem internas às sub-regiões, evidenciando forte territorialização dos deslocamentos. Também no contexto da cidade de São Paulo, a Zona Sul destaca-se como território estratégico tanto do ponto de vista demográfico quanto ambiental. Abrange extensas áreas de proteção aos mananciais, especialmente as represas Billings e Guarapiranga, responsáveis por parcela significativa do abastecimento hídrico metropolitano. A represa Billings possui capacidade próxima a um trilhão de litros e integra um sistema crucial para segurança hídrica da metrópole, conforme conclusões extraídas junto à Subprefeitura Capela do Socorro (2010), situada no interior da Zona Sul, onde o território é composto por, aproximadamente, 90% de áreas de proteção aos mananciais, de acordo com atualizações da PMSP - Prefeitura de São Paulo (m, n) (2026).

Ainda, observa-se que a região experimentou crescimento populacional expressivo, passando de cerca de 30 mil habitantes em 1960 para mais de 560 mil no final do século XX, com consolidação de aproximadamente 200 bairros irregulares e 220 favelas, mesmo após a Lei de Proteção dos Mananciais de 1975, segundo apurou-se junto a publicações recentes do poder executivo municipal. (2026). O distrito do Grajaú, inserido na Subprefeitura da Capela do Socorro, configura-se como um dos mais populosos do município de São Paulo e representa importante polo de

mobilidade da Zona Sul. Sua conexão com o restante da metrópole ocorre majoritariamente por meio do transporte coletivo, especialmente ônibus e trem metropolitano. A presença da Linha 9–Esmeralda da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos integra aquele território à malha estrutural metropolitana, reforçando a intermodalidade entre ônibus alimentadores e sistema ferroviário.

A Pesquisa Origem e Destino - O/D (2023) demonstra que o ônibus permanece como elemento estruturante, mesmo com redução de participação, sendo responsável por milhões de deslocamentos diários (Secretaria dos Transportes Metropolitanos, 2025). No Grajaú, a integração ônibus–trem constitui eixo central da intermodalidade, permitindo acesso a relevantes centros regionais existentes dentro da capital também, como Santo Amaro, Pinheiros, Jabaquara e a própria área central, incluindo as avenidas Paulista e Brigadeiro Faria Lima, bem como os polos de comércio popular do Brás e imediações da Rua 25 de Março.

De volta ao extremo sul do distrito do Grajaú, encontra-se o bairro Ilha do Bororé, território ímpar, caracterizado por sua condição peninsular às margens da represa Billings. O acesso principal realiza-se por meio da Travessia Bororé, integrante do sistema hidroviário administrado pela Empresa Metropolitana de Águas e Energia, a EMAE. (SEMIL - Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, 2023). Essa travessia conecta o bairro ao continente, configurando a balsa como elemento essencial da intermodalidade local. A mobilidade urbana na região do Grajaú e da Ilha do Bororé, no extremo sul paulistano, configura-se como um sistema complexo e integrado que articula transporte hidroviário, rodoviário e coletivo urbano e metropolitano, indicando transformações estruturais ao longo dos últimos anos, de acordo com achados obtidos nos portais eletrônicos da SEMIL (2023).

Para a SEMIL (2023), a ampliação da Travessia Grajaú-Bororé viu aumentar a capacidade de travessia por balsa aumentar para até 300 passageiros e 32 veículos por viagem, graças à incorporação da balsa Metálica RG V ao sistema operado pela EMAE, reforçando a importância estratégica da ligação sobre a represa Billings, ao reduzir o tempo de espera dos usuários. A SEMIL explica que a modernização tecnológica da embarcação, com uso de placas fotovoltaicas e operação contínua 24 horas por dia, demonstra a incorporação de princípios de sustentabilidade e eficiência operacional ao transporte local.

Paralelamente, a linha municipal 6L11-10, que conecta a Ilha do Bororé ao Terminal Grajaú, desempenha papel basilar na integração territorial, apresentando

variações de tempo de percurso, à medida que passam os períodos do dia, garantindo partidas distribuídas ao longo da semana, de acordo com que se verificou no portal eletrônico da SPTrans (b, d - 2026). O itinerário dessa linha percorre vias estruturais como a Avenida Dona Belmira Marin e a Estrada Itaquaquecetuba, integrando áreas periféricas à centralidade representada pelo terminal e consolidando a articulação entre áreas insulares e o tecido urbano continental. A SPTrans informa em seus canais oficiais que o Terminal Grajaú, por sua vez, constitui eixo estruturador da mobilidade regional, operando 24 horas por dia e concentrando 33 linhas de ônibus que interligam bairros da zona sul a outras regiões estratégicas da capital, conforme já foi detalhado anteriormente por este artigo de revisão (PMSP (f), 2023).

O gerenciamento do terminal, no âmbito de Parceria Público-Privada (PPP), representa um modelo administrativo voltado à manutenção, conservação e exploração comercial daquele equipamento público. A requalificação concluída em 2023 introduziu melhorias em acessibilidade, segurança e infraestrutura, com instalação de câmeras, iluminação em LED, bicicletário e adequações certificadas pelo Selo de Acessibilidade Arquitetônica, qualificando o atendimento aos mais de 70 mil passageiros diários (PMSP - Prefeitura de São Paulo, 2023). Já a integração metropolitana, ou seja, aquela que acontece para além dos limites da capital paulista, é reforçada pela atuação da Artesp⁶ (Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp / EMTU 2026 c), responsável, por exemplo pela linha 012 Embu-Guaçu (Vila Dirce) ao Terminal Grajaú, que conecta o município de Embu-Guaçu à cidade de São Paulo e permite integração tarifária com o sistema municipal e com o sistema trilhos (trem), operacionalizado pela Companhia Via Mobilidade (anteriormente nas mãos da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)).

⁶ Artesp: O processo de reestruturação do transporte metropolitano paulista teve início em 24 de fevereiro de 2025, quando um decreto do Governo do Estado de São Paulo determinou o começo da liquidação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU). A medida transferiu gradualmente suas funções para a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp). O objetivo da mudança foi modernizar a gestão do transporte coletivo intermunicipal por ônibus, ampliar a eficiência da regulação e fortalecer a integração com outros modais, como metrô e trens. Durante a transição, os serviços prestados à população e as tarifas permaneceram sem alteração. A iniciativa integra um conjunto de ações voltadas à modernização da administração pública e à melhoria da mobilidade nas regiões metropolitanas do estado. (Agência SP, mar. 2025). Até a conclusão deste artigo, as pinturas dos ônibus na grande São Paulo ainda mantinham o nome EMTU.

Essa articulação entre modais assegura continuidade de viagem mediante políticas de integração tarifária, ainda que sujeitas a reajustes ao longo do tempo, segundo os canais oficiais da Artesp (Artesp / EMTU (2026 b)). Desde a implantação da integração física e tarifária no Terminal Grajaú, em 2012, com uso do Cartão BOM⁷ (Bilhete do Ônibus Metropolitano)^[4] e do Bilhete Único (BU), houve mudanças significativas nos valores cobrados, refletindo reajustes gerais do sistema metropolitano e municipal (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo, 2012). Atualizações posteriores indicam aumento das tarifas integradas, evidenciando a permanência do modelo de conexão entre EMTU, SPTrans e CPTM, porém com custos superiores aos iniciais, pelo que foi apurado no site especializado Diário do Transporte (Bazani, 2024).

No âmbito hidroviário, o Aquático-SP, implantado em 2024 como primeiro sistema público hidroviário da cidade, conecta os terminais Parque Linear Cantinho do Céu e Parque Mar Paulista – Bruno Covas em percurso de 5,6 quilômetros realizado em aproximadamente 17 minutos, com redução significativa no tempo anteriormente gasto, que era de 1:20 h, por via terrestre, segundo a SPTrans (2026 a).

A Prefeitura de São Paulo – PMSP (2025 g) diz em seu portal eletrônico oficial que o serviço iniciou uma operação assistida e gratuita nos primeiros meses. Atualmente apresenta embarcações acessíveis, com ar-condicionado, wi-fi e espaço para bicicletas, e integra-se a linhas de ônibus elétricos que conectam o terminal ao sistema metroferroviário. Parte desse pacote pôde ser confirmada pelo autor desta revisão bibliográfica, durante a utilização do serviço, em dezembro de 2025. O wi-fi não foi testado, portanto, não é possível confirmar se o funcionamento desse item é satisfatório aos usuários.

Em menos de um ano, o Aquático-SP alcançou a marca de 350 mil passageiros transportados, demonstrando elevada aceitação social e relevância para o extremo sul da capital (PMSP - Prefeitura de São Paulo, 2025 g). Por outro lado, a dimensão rodoviária regional é representada pelo Rodoanel Mário Covas, cuja entrega de trecho na região da Ilha do Bororé simbolizou marco de integração viária para as subprefeituras de Parelheiros e da Capela do Socorro, atravessando áreas

⁷ **Cartão Bom:** Em abril de 2023 as operações do Cartão BOM foram descontinuadas. No lugar dele, entrou em atividade o Cartão TOP. (Fonte: site oficial Bora de TOP, 2026).

ambientalmente sensíveis como as Áreas de Proteção Ambiental (APAs) Capivari-Monos e Bororé-Colônia, de acordo com a Subprefeitura de Capela do Socorro, (PMSP (I) - 2010). Concebido como anel rodoviário de aproximadamente 180 quilômetros em torno da Região Metropolitana de São Paulo, o Rodoanel objetiva retirar o tráfego pesado das marginais urbanas e conectar rodovias estratégicas ao porto de Santos, reduzindo congestionamentos e impactos ambientais na capital, segundo informa o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, (2016).

A articulação entre o sistema rodoviário estrutural, as linhas metropolitanas gerenciadas pela Artesp / EMTU (2026 a), os ônibus municipais administrados pela SPTrans, o transporte hidroviário Aquático-SP e as travessias por balsa na represa Billings compõe uma rede multimodal que redefine as dinâmicas de deslocamento no extremo sul paulistano, avalia a SEMIL (a, b - 2020 e 2023). Esse conjunto de iniciativas demonstra que a mobilidade na região não se limita a um único modal, mas constitui um arranjo integrado de infraestrutura, gestão e políticas tarifárias que buscam ampliar eficiência, acessibilidade e sustentabilidade, consolidando o Terminal Grajaú e a Ilha do Bororé como pontos estratégicos na malha de transportes da metrópole (São Paulo Transporte, 2025b).

A operação da Travessia Bororé integra um conjunto maior de conexões hidroviárias⁸ administradas pela EMAE (Empresa Metropolitana de Águas e Energia), incluindo as travessias João Basso e Taquacetuba, que também atendem deslocamentos entre bairros do entorno da represa Billings e o município de São Bernardo do Campo, ampliando a capilaridade (ou prospecção) do sistema aquaviário regional (SEMIL a, b - 2020 e 2023). A travessia João Basso, situada entre o Riacho Grande e o bairro Tatetos, conhecido como pós-balsa, registra milhares de veículos transportados mensalmente, evidenciando a relevância dessas conexões para o fluxo intermunicipal. Já a travessia Taquacetuba estabelece ligação direta entre a Ilha do Bororé e São Bernardo do Campo, reforçando a integração entre a capital e municípios do ABC Paulista, conforme explica a Secretaria.

⁸ Conexões hidroviárias: A Represa Billings conta com dois sistemas distintos de travessia por balsas: o Aquático SP (municipal da capital paulista) e o estadual, operado pela EMAE. Apenas o serviço estadual comporta o embarque de ônibus, carros e automóveis, e de seus passageiros. Cada um dos sistemas atende regiões opostas do mesmo manancial, porém ambas se localizam na zona sul da Grande São Paulo.

No caso da linha 6L11-10, os quadros de horários indicam 31 partidas em dias úteis, 26 aos sábados e 24 aos domingos, revelando planejamento operacional ajustado à variação da demanda semanal (São Paulo Transporte, 2025a). O funcionamento estendido até após a meia-noite, com saídas registradas até 00h10 em dias úteis e até 01h00 aos domingos, assegura cobertura horária compatível com as necessidades da população trabalhadora e estudantil da região. A administração do Terminal Grajaú pela SPE São Paulo Sul S.A., no contexto da concessão do Bloco Sul, integra modelo de gestão que envolve manutenção, limpeza, vigilância e promoção de atividades culturais e educativas no espaço. Isso amplia sua função para além do embarque e desembarque, explica a Prefeitura de São Paulo (2023). A requalificação incluiu ainda a criação de refeitório destinado aos operadores de ônibus, medida que contribui para melhores condições de trabalho e, indiretamente, para a qualidade do serviço prestado.

A linha metropolitana 012, operada pelo Consórcio Intervias sob gestão da EMTU / Artesp, apresenta tarifa autorizada específica e opera exclusivamente em dias úteis, característica que demonstra perfil voltado ao deslocamento pendular trabalho/estudo entre Embu-Guaçu e São Paulo. Artesp / EMTU (2026 a). Seu itinerário inclui vias como a Estrada Engenheiro Marsilac e a Avenida Senador Teotônio Vilela, coligando áreas periféricas ao principal polo de integração regional representado pelo terminal Grajaú. A integração tarifária com trilhos envolve o Metrô e a Via Mobilidade / Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), ampliando as possibilidades de deslocamento metropolitano a partir daquele distrito. O Diário do Transporte (2024) traz a informação de que os reajustes tarifários implementados a partir de 2024 fixaram novos valores para integração entre ônibus metropolitanos e municipais no Grajaú, refletindo mudanças nas políticas públicas de financiamento do transporte coletivo. No caso do Aquático-SP, a operação diária das 5h às 21h com cinco embarcações demonstra escala operacional significativa para um sistema hidroviário urbano recém-implantado (PMSP 2025 g). Observa-se que a conexão com ônibus elétricos que ligam o terminal hidroviário do Mar Paulista ao Terminal Santo Amaro reforça o compromisso ambiental associado ao novo modo de transportes.

O Rodoanel, dividido em trechos Oeste, Sul, Leste e Norte, consolidou-se progressivamente entre 2002 e 2015, restando o trecho Norte em construção à época da publicação oficial (2016), com previsão de integração plena às rodovias Presidente Dutra (BR- 116) e Fernão Dias (BR-381), ampliando a articulação logística estadual e

nacional (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, 2016). Ainda, em matéria publicada no ano de 2010, a Subprefeitura da Capela do Socorro, destacou que a cerimônia de entrega do trecho sul na região da Ilha do Bororé destacou não apenas a infraestrutura viária, mas também a paisagem singular formada pelas represas Billings e Guarapiranga, reforçando a dimensão simbólica da obra para o extremo sul paulistano. Dessa forma, a análise integrada dos conteúdos indica que o distrito do Grajaú e a Ilha do Bororé constituem laboratório territorial de políticas públicas de mobilidade, combinando inovação tecnológica, integração modal, requalificação de equipamentos urbanos e expansão de infraestrutura regional, além de consolidar uma rede articulada entre água, trilhos e asfalto na metrópole paulista (São Paulo Transporte, 2025b).

A intermodalidade na Ilha do Bororé organiza-se, prioritariamente, a partir do ônibus como modo principal de acesso terrestre até o ponto de embarque na balsa (altura do número 6.573 da Avenida Dona Belmira Marin), seguido pela travessia aquática e posterior continuidade por vias locais. Essa articulação ônibus–balsa constitui exemplo concreto de integração modal adaptada às condições geográficas específicas do território. Já o trem metropolitano, embora não alcance diretamente a Ilha, exerce papel estratégico ao conectar o Grajaú ao restante da RMSP, integrando-se aos ônibus municipais que alimentam a região. Tal configuração representa um reforço da importância dos três primeiros modos, ônibus, trem e balsa, como pilares da mobilidade do território estudado.

Por fim, cumpre detalhar sobre o metrô⁹, por sua vez, desempenha função complementar, sobretudo na integração da Zona Sul com outras regiões da capital. Moita e Lopes (2016) avaliam que a presença de estações de metrô [a partir do bairro de Santo Amaro, na zona sul também], reduz a probabilidade de uso do automóvel em 12% e aumenta a probabilidade de uso do metrô e do ônibus, evidenciando efeito complementar entre modos coletivos. A bicicleta apresentou crescimento de 25% nas viagens metropolitanas entre 2017 e 2023, ainda que represente apenas 1,3% do total (Pesquisa Origem e destino / CMSP 2025). Portanto, após explorar a realidade dos recursos e atrações turísticas (Quadro 2) e dos transportes (Quadro 3) é possível concluir que a Ilha do Bororé é um caso relevante que convoca a gestão pública do

⁹ Metrô: O distrito do Grajaú não conta com estações de metrô, mas é servido por um sistema ferroviário operado pela concessionária Via Mobilidade, com cinco estações nas imediações: Varginha, Bruno Covas (Mendes-Vila Natal), Grajaú, Primavera-Interlagos e a estação Autódromo.

turismo e o desenvolvimento regional (nos mais variados níveis, municipal, estadual e federal), a partir de desafios de intermodalidade de transportes imbricada a metropolização e regionalização do turismo, a reflexões aprofundadas sobre este caso complexo.

5 CONCLUSÃO

Esta pesquisa teve como eixo central o seguinte problema: “quais os desafios de transportes e turismo para que a Ilha do Bororé, na Zona Sul de São Paulo (SP), se estabeleça como um destino turístico integrando o urbano e a natureza?”. Após a apreciação dos achados bibliográficos, concluiu-se que tal questionamento não se restringe à existência de infraestrutura, mas também à forma como esta se articula com as dinâmicas metropolitanas e de regionalização do turismo (incluindo duas regiões turísticas, conforme o mapa do turismo brasileiro do MTur: (BRASIL / MTur., 2026). (1) Capital e (2) ABCTur Roteiro de Natureza e da Indústria.

O percurso metodológico adotado por este trabalho alicerçou-se em abordagem qualitativa, com pesquisa bibliográfica e documental, análise de dados secundários, consulta a documentos institucionais e exame de propostas teóricas para implantação de serviços turísticos. A articulação entre o referencial teórico e os dados secundários georreferenciados (Figura 1) permitiu compreender que a Ilha do Bororé pode ser um espaço estratégico para o desenvolvimento de experiências de turismo que ligue a natureza e o urbano. As limitações encontradas na pesquisa se relacionam com a escassez de referencial bibliográfico e de caráter científico específico sobre a Ilha do Bororé, o que restringiu análises comparativas mais aprofundadas. Mesmo fontes oficiais governamentais não dispõem de material diversificado e recente sobre o locus geográfico, exigindo buscas pontuais em fontes jornalísticas. Estas, embora não substituam a literatura acadêmica, apresentaram dados mais atuais e diversificados, contribuindo para a atualização do diagnóstico.

A partir dos resultados obtidos, indicam-se para novas pesquisas sobre o locus geográfico da pesquisa que se considere a coleta de dados primários, como entrevistas em profundidade com moradores, gestores públicos e representantes do setor turístico. Tais informações poderão subsidiar futuras análises voltada ao debate se é viável uma futura implementação de um porto com fins turísticos no ponto final da linha de ônibus 6L11-10, explorando a intermodalidade como diferencial competitivo.

Assim, ressalta-se que a gestão pública do turismo imbricada ao desenvolvimento regional têm a ganhar com diagnósticos mais precisos, capazes de alinhar mobilidade, sustentabilidade ambiental e dinamização econômica local. As reflexões aqui desenvolvidas encontram respaldo em estudos que analisam o turismo

em áreas naturais e periurbanas paulistas sob a ótica da integração entre território, mobilidade e participação social. Neste contexto, ressalta-se que Ronchesi, Prezoto e Wada (2016) demonstram que a requalificação de áreas hídricas na cidade de São Paulo depende da articulação entre hospitalidade, políticas públicas e sustentabilidade, perspectiva pertinente ao contexto da represa Billings e da Ilha do Bororé.

Ressalta-se que Franca *et al.* (2005) reforçam que o turismo em áreas de mananciais pode promover multifuncionalidade territorial e conservação ambiental quando apoiado por planejamento integrado, no entanto debates sobre implantação de infraestrutura e serviços tal qual portos que podem servir ao turismo, devem ser ponderados por futuros estudos técnicos. Por fim, esclarece que no âmbito das periferias do extremo sul paulistano, Carlos (2022) expõe que o Polo de Ecoturismo, o qual inclui a Ilha do Bororé, exige políticas inclusivas e maior integração entre mobilidade, infraestrutura e participação comunitária, o que pode fortalecer as dinâmicas de integração entre a natureza e o urbano tendo em vista as dinâmicas metropolitanas e de regionalização do turismo, aliançando as duas regiões turísticas: Capital e ABCTur Roteiro de Natureza e da Indústria. Por fim, mas não menos importante, complementarmente, Ribeiro Neto e Maia (2018) destacaram que a qualidade do transporte intermodal está diretamente associada à acessibilidade, segurança (PMSP (h), 2024) e conectividade, elementos cruciais para consolidar a intermodalidade neste contexto geográfico como elemento chave do planejamento e gestão pública do turismo e dos transportes, de maneira sinérgica. Diante dessas inferências, conclui-se que a consolidação da Ilha do Bororé como destino turístico sustentável requer governança articulada, planejamento territorial e aprimoramento contínuo da mobilidade, incluindo debater mais sobre infraestruturas portuárias e intermodalidade de transportes.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA SP. Entenda as mudanças na EMTU e os impactos na modernização do transporte público em SP. São Paulo, SP, Brasil, 21 mar. 2025. Disponível em: <https://www.agenciasp.sp.gov.br/entenda-as-mudancas-na-emptu-e-os-impactos-na-modernizacao-do-transporte-publico-em-sp/>. Acesso em: 17 fev. 2026.

ALLIS, Thiago. Resenha crítica: No caminho das mobilidades turísticas. Rosa dos Ventos – Turismo e Hospitalidade, **Universidade de Caxias do Sul**, v. 5, n. 4, p. 663-668, out./dez. 2013. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=473547095012>. Acesso em: 11 jan. 2026.

ANTAQ — Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Direitos e deveres dos passageiros do transporte aquaviário. Brasília, DF: ANTAQ, 2021. Disponível em: https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/passageiros/antag-cartilha_direitos_deveres_passageiros.pdf. Acesso em: 12 jan. 2026.

ARTESP / EMTU (a). Encontre uma linha – Pelo número da linha (página de consulta de itinerários e tarifas). São Paulo, SP, Brasil, 2026. Disponível em: <https://www.emtu.sp.gov.br/emtu/itinerarios-e-tarifas/encontre-uma-linha/pelo-numero-da-linha.fss>. Acesso em: 17 fev. 2026.

ARTESP / EMTU (b). Governo do Estado inicia integração metropolitana no Grajaú entre EMTU, CPTM e SPTrans. São Paulo, SP, Brasil, 07 jan. 2012. Disponível em: <https://emtu.sp.gov.br/emtu/imprensa/imprensa/geral/governo-do-estado-inicia-integracao-metropolitana-no-grajau-entre-emptu-cptm-e-sptrans.fss>. Acesso em: 17 fev. 2026.

ARTESP / EMTU (c). Itinerário da linha 51524 (consulta de itinerários). São Paulo, SP, Brasil, 19 fev. 2026. Disponível em: https://emtu.sp.gov.br/sistemas/linha/resultado_imp.htm?numlinha=51524. Acesso em: 19 fev. 2026.

ARTESP / EMTU (d). Quem somos – São Paulo (página institucional). São Paulo, SP, Brasil, s.d. Disponível em: <https://www.emtu.sp.gov.br/emtu/institucional/quem-somos/sao-paulo.fss>. Acesso em: 20 fev. 2026.

AYAHUASCA ITA RECANTO DA GRATIDÃO. Localização geográfica: latitude - 23,8122983 e longitude -46,6005358, São Bernardo do Campo (SP). [2026?] Disponível em: <https://www.google.com/maps/place/Ayahuasca+ITA+RECANTO+DA+GRATID%C3%83O/@-23.8110284,-46.609657,15.86z/data=!4m6!3m5!1s0x94ce398e3f1cdfdf:0xbb15cf12afc62d6d!8m2!3d-23.8122983!4d-46.6005358!16s%2Fg%2F11nn1c6nz1>. Acesso em: 17 fev. 2026.

BAZANI, Adamo. **Tarifa integrada entre EMTU e SPTrans no Grajaú sobe para R\$ 6 no dia 06/01/25**. Diário do Transporte, São Paulo, SP, Brasil, 30 dez. 2024. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2024/12/30/tarifa-integrada-entre-emptu-e-sptrans-no-grajau-sobe-para-r-6-no-dia-06-01-25/>. Acesso em: 20 fev. 2026.

BONZI, Ramón Stock; DE LUCCIA, Oliver; ALMODOVA, Mayra Menossi. Infraestrutura verde em área de manancial: um estudo para a Represa Billings. **Revista LABVERDE**, São Paulo, v. 8, n. 1, p. 37–63, jul. 2017. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/318373959_INFRAESTRUTURA_VERDE_EM_AREA_DE_MANANCIAL_UM_ESTUDO_PARA_A_REPRESA_BILLINGS. Acesso em: 11 jan. 2026.

BORA DE TOP. Cartão BOM. São Paulo, SP, Brasil, [2026?]. Disponível em: <https://boradetop.com.br/cartao-bom>. Acesso em: 21 fev. 2026.

BRAGA, Débora Cordeiro. O turismo no espaço urbano da cidade de São Paulo: as fronteiras do centro expandido. In: **ANPTUR — Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo**. Anais do IV Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL, GT9 “Espaço Urbano e Turismo de Fronteira”. Caxias do Sul, 7 e 8 jul. 2006. Disponível em: <https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/3/92.pdf>. Acesso em: 09 jan. 2026.

BRANCH, Alan E. Roll on/Roll off (Ro/Ro) vessels and their features. In: **SPRINGER — Springer Dordrecht (Publisher)**. Economics of Shipping Practice and Management. 2. ed. Dordrecht: Springer, 1988. p. 90–100. DOI: 10.1007/978-94-009-1227-4_6. Disponível em: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-94-009-1227-4_6. Acesso em: 10 jan. 2026.

BRASIL. Lei n.º 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF, 12 jan. 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm. Acesso em: 17 fev. 2026.

BRASIL / MTur. Ministério do Turismo. Mapa do Turismo Brasileiro. [2026]. Disponível em: <https://www.mapa.turismo.gov.br/>. Acesso em: 08 fev. 2026.

CARLOS, Suellen Cristina Santos. Turismo e inclusão: reflexos das políticas públicas e ambientais nas periferias do extremo sul da cidade de São Paulo: um estudo sobre o Polo de Ecoturismo de São Paulo. 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – **Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo**, São Paulo, 2022. Disponível em: <https://bdta.abcd.usp.br/directbitstream/c69d4823-7e08-48e9-9929-35020ff3fbd0/tc4811-Suellen-Carlos-Turismo.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2026.

CARVALHO, Nicolas Xavier de. Projeto de arquitetura de infraestruturas urbanas fluviais: sistemas de hidrovias urbanas e regionais e rede de cidades-porto fluvial da Hidrovia do Tietê. 2020. Dissertação (Mestrado) – **Universidade de São Paulo**, São Paulo, 2020. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16138/tde-28042021-142812/pt-br.php>. Acesso em: 08 jan. 2026.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Fundamentos constitucionais da regulação do transporte aquaviário e dos portos. *Novos Estudos Jurídicos*, **Universidade do Vale do Itajaí**, Itajaí (SC), v. 25, n. 2, p. 501-521, 2020. DOI: 10.14210/nej.v25n2.p501-521. Disponível em: <https://periodicos.univali.br/index.php/nej/article/view/16917>. Acesso em: 10 jan. 2026.

CMSP - COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (Metrô SP). Pesquisa Origem e Destino 2023 – Relatório Síntese: Metrô SP OD 2023 Ebook Resultados. São Paulo: Metrô, 2025. Disponível em: https://transparencia.metrosp.com.br/sites/default/files/MetroSP_OD2023_Ebook_Resultados_0.pdf. Acesso em: 17 fev. 2026.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT. Rodoanel, a maior obra viária do Brasil. Brasília, DF, Brasil, 19 fev. 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/rodoanel-a-maior-obra-viaria-do-brasil>. Acesso em: 18 fev. 2026.

FERREIRA, Júlio José. Classificação de portos organizados: um estudo de caso no Brasil. 2012. xv, 95 f., il. Dissertação (Mestrado em Transportes) – **Universidade de Brasília**, Faculdade de Tecnologia, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Brasília, 2012. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/11613>. Acesso em: 1 jan. 2026.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. Paranapiacaba: um caso de preservação sustentável da paisagem cultural. **Labor & Engenho, Universidade Estadual de Campinas**, v. 5, n. 3, p. 61-84, 2011. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/128>. Acesso em: 10 jan. 2026.

FRANCA, T. J. F. *et al.* Turismo e lazer em áreas periurbanas de proteção de mananciais: território, paisagem e multifuncionalidade. **IEA, APTA**, São Paulo, v. 39 n. 7 p. 32 - 48, 2005. Disponível em: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfindmkaj/https://iea.agricultura.sp.gov.br/ftpiea/publicacoes/IE/2009/tec4-0709.pdf>. Acesso em: 13 fev. 2026.

FRANCISQUINI, Stéfanie. A infraestrutura para utilização do transporte fluvial no Brasil e a Lei dos Portos. **Revista Científica Semana Acadêmica, Semana Acadêmica**, Fortaleza, v. 9, n. 000211, 19 jul. 2021. DOI: 10.35265/2236-6717-211-9303. Disponível em: https://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/a_infraestrutura_para_utilizacao_do_transporte_fluvial_no_brasil_e_a_lei_dos_portos.pdf. Acesso em: 11 jan. 2026.

FUNDAÇÃO SEADE. Perfil dos municípios paulistas em 2023. São Paulo, SP, Brasil, agosto 2024. Disponível em: <https://informa.seade.gov.br/perfil-dos-municipios-paulistas-em-2023/>. Acesso em: 19 fev. 2026.

GOOGLE EARTH. **Represa Billings**. Disponível em <https://earth.google.com/web/> Acessado em: 29 mar. 2026.

GEO ARGONAUTHA. **Conurbação: desafios e oportunidades na expansão urbana global**. Geo Síntese. São Paulo, SP, Brasil, 15 maio 2024. Disponível em: <https://geo.argonautha.com/conurbacao-o-crescimento-urbano-e-a-fusao-de-cidades/>. Acesso em: 18 fev. 2026.

GOMES, Karine. A fila para balsa na Ilha do Bororé chega a quase 2 horas no fim de semana. **Agência Mural de Jornalismo das Periferias**, São Paulo, 28 jul. 2022.

Disponível em: <https://agenciamural.org.br/fila-para-balsa-na-ilha-do-borore-chega-a-quase-2-horas-no-fim-de-semana/>. Acesso em: 07 jan. 2026.

ILÊ ALAKETU OYÁ ASÉ AFONJÁ (página de localização no Google Maps). São Bernardo do Campo, SP, Brasil" [2026]. Disponível em: https://www.google.com/maps/place/Il%C3%AA+Al%C3%A1k%C3%AAtu+Oy%C3%A1+As%C3%A9+Afonj%C3%A1/@-23.8097122,-46.6175814,15.86z/data=!4m6!3m5!1s0x94ce389ff735ce55:0xbce3da75a1c32c93!8m2!3d-23.808699!4d-46.6128936!16s%2Fg%2F11f5bnx6ys?authuser=0&entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDIxOC4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D. Acesso em: 17 fev. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Subcategoria Metropolitana. Quadro Geográfico de Referência para Produção, Análise e Disseminação de Estatísticas. Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/apps/quadrogeografico/pdf/17_Subcategoria%20Metropolitana.pdf. Acesso em: 17 fev. 2026.

INSTITUTO ESPIRITUAL FRATERNIDADE ESPIRITUALISTA DA ESTRELA AQUARIANA. Fraternidade Espiritualista da Estrela Aquariana (página de localização no Google Maps). São Bernardo do Campo, SP, Brasil" [2026?] Disponível em: https://www.google.com/maps/place/Fraternidade+Espiritualista+Da+Estrela+Aquariana/@-23.8127546,-46.6124635,15.86z/data=!4m6!3m5!1s0x94ce38bb14ec11cf:0x298f7b59a29ff102!8m2!3d-23.815161!4d-46.604827!16s%2Fg%2F11c6cwy9yt?authuser=0&entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDIxOC4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D. Acesso em: 17 fev. 2026.

JOÃO, Cristina de Moura; FISCHER, Rosa Maria. Empreendimentos socioambientais em turismo: uma análise da criação dos valores social e ambiental. In: **ANPAD — Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração**. Anais do XLV Encontro da ANPAD – EnANPAD, Maringá, 2021. Disponível em: <http://anpad.com.br/uploads/articles/114/approved/8d420fa35754d1f1c19969c88780314d.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2026.

LAGO, Andressa Silva do; ALLIS, Thiago. Mobilidades imaginativas e turismo urbano: uma análise a partir de instrumentos do planejamento do turismo em São Paulo. **Revista Iberoamericana de Turismo – RITUR**, Penedo, v. 14, n. 2, p. 64-82, 2024. DOI: 10.28998/ritur.V14.N2.A2024.pp64-82.17990. Disponível em: <https://www.seer.ufal.br/index.php/ritur/article/download/17990/12176/75826>. Acesso em: 11 jan. 2026.

LIMA, Vinícius Pontes. Análise das características da demanda do transporte fluvial em Cabedelo e do movimento intermodal na área. 2017. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Engenharia Civil) – **Universidade Federal da Paraíba**, João Pessoa, 2017. Disponível em: <https://repositorio.ufpb.br/jspui/bitstream/123456789/13696/1/VPL04122017.pdf>. Acesso em: 09 jan. 2026.

METRAN, J.; HIROI, E. M.; NOGUEIRA, R. M.. Os 50 anos da pesquisa Origem e Destino na Região Metropolitana de São Paulo. **ANTP — Associação Nacional de Transportes Públicos**, São Paulo, 24 mar. 2017. Disponível em: <https://www.antp.org.br/noticias/ponto-de-vista/os-50-anos-da-pesquisa-origem-e-destino-na-regiao-metropolitana-de-sao-paulo.html>. Acesso em: 11 jan. 2026.

MOITA, R. M. S.; LOPES, C. E. M. Demanda por meios de transporte na Grande São Paulo: uma análise de políticas públicas. Brasília: **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea**, ago. 2016. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/c64f6a73-a6f2-4e25-8cfb-8f800deb8d62/content>. Acesso em: 19 fev. 2026.

PALHARES, Guilherme Lohmann. Transportes turísticos. São Paulo: Aleph, 2002. ISBN 85-85888-76-7. Disponível em: https://www.academia.edu/15571529/Transportes_Tur%C3%ADsticos. Acesso em: 08 fev. 2026.

PMSP - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (a). Entidades Públicas da RMSP (página do Plano Metropolitano – PDUI no portal Gestão Urbana). São Paulo, SP, Brasil, [2017?]. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/pdui/entidades-publicas-da-rmsp/>. Acesso em: 19 fev. 2026.

PMSP - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (b). Município de São Paulo, subprefeituras e distritos municipais. São Paulo, SP, Brasil, set. 2025. Disponível em: <https://prefeitura.sp.gov.br/web/se/w/munic%C3%ADpio-de-s%C3%A3o-paulo-subprefeituras-e-distritos-municipais>. Acesso em: 19 fev. 2026.

PMSP - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (c). O centro expandido volta a crescer – distribuição territorial da população. Informes Urbanos, São Paulo, n. 2, out. 2011. Departamento de Estatística e Produção de Informação, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. 3 p. Disponível em: https://drive.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Informes_Urbanos/2.pdf. Acesso em: 09 fev. 2026.

PMSP - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (d). Prefeitura retoma rodízio de veículos no Centro Expandido a partir desta segunda-feira. Notícia. São Paulo, 2023. Disponível em: <https://prefeitura.sp.gov.br/w/noticia/prefeitura-retoma-rodizio-de-veiculos-no-centro-expandido-a-partir-desta-segunda-feira-1>. Acesso em: 09 fev. 2026.

PMSP - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (e). Subprefeituras (portal de informações sobre subprefeituras). São Paulo, SP, Brasil, [2025?]. Disponível em: <https://prefeitura.sp.gov.br/subprefeitura>. Acesso em: 18 fev. 2026.

PMSP - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (f). Terminal Grajaú é entregue após requalificação para garantir melhor atendimento aos mais de 70 mil passageiros que passam diariamente pelo local. São Paulo, SP, Brasil, 08 dez. 2023. Disponível em: <https://prefeitura.sp.gov.br/w/noticia/terminal-grajau-e-entregue-apos-requalificacao-para-garantir-melhor-atendimento-aos-mais-de-70-mil-passageiros-que-passam-diariamente-pelo-local>. Acesso em: 21 fev. 2026.

PMSP - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (g) – Secretaria Municipal de Comunicação (SECOM). Primeiro transporte hidroviário da cidade, Aquático-SP já transportou 350 mil passageiros na Represa Billings. São Paulo, SP, Brasil, 12 fev. 2025. Disponível em: <https://prefeitura.sp.gov.br/w/primeiro-transporte-hidrovi%C3%A1rio-da-cidade-aqu%C3%A1tico-sp-j%C3%A1-transportou-350-mil-passageiros-na-represa-billings>. Acesso em: 19 fev. 2026.

PMSP - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (h) – Secretaria Municipal de Segurança Urbana. A Secretaria de Segurança Urbana entrega a ampliação da base Ilha do Bororé da Guarda Civil Ambiental e novos rádios de comunicação. São Paulo, SP, Brasil, 10 mai. 2024. Disponível em: https://prefeitura.sp.gov.br/web/seguranca_urbana/w/noticias/366097. Acesso em: 18 fev. 2026.

PMSP - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (i) – Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente. Parque Natural Municipal Bororé (página de informações sobre unidade de conservação). São Paulo, SP, Brasil, 01 out. 2025. Disponível em: https://prefeitura.sp.gov.br/web/meio_ambiente/w/unid_de_conservacao/parques_naturais/42074. Acesso em: 19 fev. 2026.

PMSP - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (j) – Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente. O Parque Natural Municipal Bororé é aberto para visitação. São Paulo, SP, Brasil, 16 jan. 2020. Disponível em: <https://prefeitura.sp.gov.br/w/noticia/parque-natural-municipal-borore-e-aberto-para-visitacao>. Acesso em: 19 fev. 2026.

PMSP - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (k) – Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente. Prefeitura de São Paulo lança maior trilha da capital paulista que conecta áreas de proteção ambiental. São Paulo, SP, Brasil, 12 abr. 2025. Disponível em: https://prefeitura.sp.gov.br/web/meio_ambiente/w/prefeitura-de-s%C3%A3o-paulo-lan%C3%A7a-maior-trilha-da-capital-paulista-que-conecta-%C3%A1reas-de-prote%C3%A7%C3%A3o-ambiental. Acesso em: 19 fev. 2026.

PMSP - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (l) – Subprefeitura Capela do Socorro. A entrega do Rodoanel será na Ilha do Bororé. São Paulo, SP, Brasil, 29 mar. 2010. Disponível em: https://prefeitura.sp.gov.br/web/capela_do_socorro/w/noticias/9070. Acesso em: 19 fev. 2026.

PMSP - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (m) – Subprefeitura Capela do Socorro. Histórico – Capela do Socorro. São Paulo, SP, Brasil, 03 fev. 2026. Disponível em: https://prefeitura.sp.gov.br/web/capela_do_socorro/w/historico/916. Acesso em: 19 fev. 2026.

PMSP - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (n) – Subprefeitura Capela do Socorro. Investimentos na Represa Billings somam R\$1,5 bilhão (notícia subprefeitura). São Paulo, SP, Brasil, 18 jan. 2010. Disponível em: https://prefeitura.sp.gov.br/web/capela_do_socorro/w/noticias/6466. Acesso em: 19 fev. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO BERNARDO DO CAMPO (a) – Secretaria de Meio Ambiente e Proteção Animal. Represa Billings: nossa água, nossa vida (Atlas Socioambiental de São Bernardo do Campo). São Bernardo do Campo, SP, Brasil, 2020. Disponível em: <https://www.saobernardo.sp.gov.br/web/sma/atlas/represa-billings-nossa-agua-nossa-vida>. Acesso em: 18 fev. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO BERNARDO DO CAMPO (b). Turismo Rural. Turismo São Bernardo — Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo, [2025?]. Disponível em: <https://www.saobernardo.sp.gov.br/web/turismo/turismo-rural>. Acesso em: 18 fev. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO BERNARDO DO CAMPO (c). Parques Municipais: Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo, [2025?]. Disponível em: <https://www.saobernardo.sp.gov.br/web/turismo/natureza-e-parques-municipais>. Acesso em: 12 mar. 2026.

REALI, Mário Wilson Pedreira. A Represa Billings, sua inserção na Região Metropolitana de São Paulo e os conflitos na sua utilização. 2003. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas) — **Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo**, São Paulo, 2002. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16131/tde-10022025-114442/publico/RealI_MarioWilsonPereira_ME_2002.pdf. Acesso em: 12 jan. 2026.

REINO DOS IRMÃOS – AYAHUASCA (Centro espiritual) (página de localização no Google Maps). São Bernardo do Campo, SP, Brasil" [2026?]. Disponível em: [https://www.google.com/maps/place/Reino+dos+Irm%C3%A3os+-+Ayahuasca+\(Centro+espiritual\)/@-23.8097122,-46.6175814,15.86z/data=!4m6!3m5!1s0x94ce397656353b1d:0x169b19c6da1b1313!8m2!3d-23.81111133!4d-46.6129843!16s%2Fg%2F11qh6bm5hp?authuser=0 & entry=ttu & g_ep=EgoyMDI2MDIxOC4wKXMDSoASAFQAw%3D%3D](https://www.google.com/maps/place/Reino+dos+Irm%C3%A3os+-+Ayahuasca+(Centro+espiritual)/@-23.8097122,-46.6175814,15.86z/data=!4m6!3m5!1s0x94ce397656353b1d:0x169b19c6da1b1313!8m2!3d-23.81111133!4d-46.6129843!16s%2Fg%2F11qh6bm5hp?authuser=0 & entry=ttu & g_ep=EgoyMDI2MDIxOC4wKXMDSoASAFQAw%3D%3D). Acesso em: 17 fev. 2026.

RIBEIRO NETO, Luiz Guimarães; MAIA, Maria Leonor Alves. **Transporte intermodal de passageiros: fatores constituintes da qualidade do serviço**. In: **ANPET — Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes**. Anais do 32º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET, Gramado, RS, 2018. Gestão do transporte de passageiros I. Disponível em: https://www.anpet.org.br/anais32/documentos/2018/Gestao%20de%20Transportes/Gestao%20do%20Transporte%20de%20Passageiros%20I/1_395_AC.pdf. Acesso em: 11 jan. 2026.

ROCHA, Lígia, *et al.* Área de Proteção Ambiental Municipal do Bororé-Colônia, São Paulo (SP): potencial para práticas de educação ambiental e ecoturismo. Revista Brasileira de Ecoturismo (RBEcotur), **Universidade Federal de São Paulo**, v. 4, n. 4, p. 559-570, 2011. DOI: 10.34024/rbecotur.2011.v4.5997. Disponível em: <https://periodicos.unifesp.br/index.php/ecoturismo/article/view/5997>. Acesso em: 13 jan. 2026.

RONCHESI, A; PREZOTO, G.; WADA, E. K. Hospitalidade e turismo na requalificação de áreas hídricas da cidade de São Paulo: o caso dos rios pinheiros e tietê e da represa de Guarapiranga. **REPEC - Research Papers in Economics**, 2016. Disponível em: <http://www.eumed.net/rev/curydes/21/guarapiranga.html>. Acesso em: 13 fev. 2026.

SALÃO DO REINO DAS TESTEMUNHAS DE JEOVÁ – Cong. Capivari (página de localização no Google Maps). Capivari, SP, Brasil, [2026?] Disponível em: https://www.google.com/maps/place/Sal%C3%A3o+do+Reino+das+testemunhas+de+Jeov%C3%A1+-+Cong+Capivari/@-23.8370638,-46.5954612,15.64z/data=!4m6!3m5!1s0x94ce3ed9978925fb:0xa7f89ea52774a230!8m2!3d-23.8384767!4d-46.581905!16s%2Fg%2F11bw4vkh9t?authuser=0 & entry=ttu & g_ep=EgoyMDI2MDIxOC4wIKXMDSOASAFQAw%3D%3D. Acesso em: 17 fev. 2026.

SANCHO-PIVOTO, Altair; RAIMUNDO, Sidnei; SANTOS, Glauber Eduardo de Oliveira. Visitação a Parques Urbanos e as Contribuições para a Saúde e Bem-estar. **Ambiente & Sociedade**, v. e00045, 2025.

SEMIL - SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA (a). Operação Defesa das Águas: um desafio nas represas Billings e Guarapiranga. São Paulo, SP, Brasil, 07 dez. 2020. Disponível em: <https://semil.sp.gov.br/educacaoambiental/2020/12/operacao-defesa-das-aguas-um-desafio-nas-represas-billings-e-guarapiranga/>. Acesso em: 19 fev. 2026.

SEMIL - SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA (b). Travessia Grajaú-Bororé ganha nova balsa com capacidade ampliada. São Paulo, SP, Brasil, 03 nov. 2023. Disponível em: <https://semil.sp.gov.br/2023/11/travessia-grajau-borore-ganha-nova-balsa-com-capacidade-ampliada/>. Acesso em: 17 fev. 2026.

SILVA, Claudionor Gomes da. Sistema de transporte coletivo de ônibus de São Paulo e suas mudanças: impactos no cotidiano dos usuários do Distrito de Parelheiros. 2020. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – **Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo**, São Paulo, 2020. Disponível em: https://bdta.abcd.usp.br/directbitstream/26562ff7-1ec5-421f-aea5-48413fd393a0/2020_ClaudionorGomesdaSilva_TGI.pdf. Acesso em: 14 jan. 2026.

SPTRANS – São Paulo Transporte S/A (a). Aquático-SP (transporte público hidroviário). São Paulo, SP, Brasil, [2026?] Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/aquatico-sp>. Acesso em: 17 fev. 2026.

SPTRANS – São Paulo Transporte S/A (b). Itinerários da linha 6L11-10 (consulta de itinerário e horários). São Paulo, SP, Brasil, 2026. Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/itinerarios/linha/?numero=6L11-10>. Acesso em: 17 fev. 2026.

SPTRANS – São Paulo Transporte S/A (c). Tarifas. São Paulo, SP, Brasil, atualizado em 06 jan. 2026. Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/tarifas/>. Acesso em: 17 fev. 2026.

SPTRANS – São Paulo Transporte S/A (d). Terminal Grajaú (informações sobre terminal). São Paulo, SP, Brasil, [2026?]. Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/terminais/grajau/>. Acesso em: 17 fev. 2026.

SOUZA, Carolina Montes Durões de. Gestão pública do turismo e desenvolvimento regional: contribuições a partir das neurociências para imagem de destinos. 2024.

Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Gestão Pública do Turismo e Desenvolvimento Regional) – **Universidade Federal de Juiz de Fora**, Juiz de Fora, 2024. Disponível em: <https://repositorio.ufjf.br/jspui/handle/ufjf/17899>. Acesso em: 13 jan. 2026.

TEIXEIRA, C. de A.; EDRA, F. P. M.. Bicicleta no planejamento urbano e nas estratégias: um aproveitamento para o turismo. **Revista Turismo & Desenvolvimento, Observatório da Bicicleta / Universidade de Aveiro**, n. 30, p. 37-49, 2018. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6835870>. Acesso em: 12 jan. 2026.

TERRAS INDÍGENAS NO BRASIL. Notícia 40115 (notícia publicada no portal Terras Indígenas no Brasil). São Paulo, SP, Brasil, [2004]. Disponível em: <https://terrasindigenas.org.br/pt-br/noticia/40115>. Acesso em: 19 fev. 2026.

TERRA INDÍGENA TENONDÉ PORÃ. Sobre (apresentação da Terra Indígena Tenondé Porã e informações gerais). São Paulo, SP, Brasil, [2025?]. Disponível em: <https://tenondepora.org.br/sobre/>. Acesso em: 19 fev. 2026.

UYETI, Joyce Hiromi; DI NAPOLI, Érika Sayuri Koga. Mapeamento de iniciativas de turismo de base comunitária em unidades de conservação paulista. *Tourism and Hospitality International Journal*, **RCAAP — Rede de Revistas Científicas de Acesso Aberto de Portugal**, v. 17, n. 1, p. 35-52, set. 2021. DOI: 10.57883/thij.17(1)2021.30909. Disponível em: <https://revistas.rcaap.pt/thij/article/view/30909>. Acesso em: 11 jan. 2026.

XWE HENNU AYONO AZÒNSÚ (página de localização no Google Maps). São Bernardo do Campo, SP, Brasil" [2026?]. Disponível em: https://www.google.com/maps/place/Xwe+Hennu+Ayiono+Az%C3%B2ns%C3%BA/@-23.8242988,-46.6059952,16.32z/data=!4m6!3m5!1s0x94ce390034f235e3:0x4cd2fa378b36b3fc!8m2!3d-23.8253338!4d-46.6045347!16s%2Fg%2F11vyw_57db?authuser=0&entry=tту & g_ep=EgoyMDI2MDIxOC4wIKXMDSOASAFQAw%3D%3D. Acesso em: 17 fev. 2026.